

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

F. 2007 — 2370

[2007/201806]

19 AVRIL 2007. — Arrêté du Gouvernement wallon décidant la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adoptant l'avant-projet de plan (planches 39/3 et 39/4) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance par l'inscription de deux zones d'aménagement communal concerté, d'une zone d'habitat, de deux zones de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'activité économique mixte, d'une zone de parc, d'une zone d'espaces verts, par la suppression du tracé existant et projeté et du périmètre de réservation du prolongement de la route de Piraumont vers la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud et, au titre de compensation planologique, par l'inscription d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 octobre 2005 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2004 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement modifié par arrêtés du Gouvernement wallon des 16 septembre 2004 et 15 avril 2005;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 26, 28, 30, 33, 35, 37, 39, 40-3°, 41, 42 à 46;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1981 établissant le plan de secteur Nivelles modifié par arrêtés du 6 septembre 1991, 6 août 1992, 30 octobre 1993, 2 mars 1995, 23 juillet 1998, 1^{er} avril 1999, 22 avril 2004 et 30 septembre 2004;

Vu le Schéma de développement de l'espace régional adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999;

Vu la décision du Gouvernement wallon en date du 8 février 2007 relative à la réhabilitation du site de la bataille de Waterloo;

Considérant que le permis unique délivré à la SA Infrabel le 9 février 2006 visant la construction et l'exploitation d'une troisième et d'une quatrième voies sur la ligne de chemin de fer n° 124 Bruxelles-Charleroi ainsi que divers parkings couverts, avec l'augmentation de la vitesse à 160 km/h et la rectification de la courbe de Baulers, sur le territoire des communes de Waterloo, Braine-l'Alleud et Nivelles autorise la mise en œuvre d'un projet majeur en terme de gestion de la mobilité dans la province du Brabant wallon que le Gouvernement wallon entend accompagner par toutes les mesures de développement territorial dont il peut prendre l'initiative;

Considérant que, pour accroître la demande de déplacements en transports en commun, plusieurs études ont conclu à la nécessité et de mener une politique concertée et intégrée en matière de mobilité, de développement économique, de logement et d'aménagement du territoire;

Considérant que les investissements très importants décidés par les pouvoirs publics pour la construction de l'infrastructure ferroviaire justifient aujourd'hui de fixer de nouvelles options d'aménagement du territoire en fonction de cette dernière, principalement autour des gares;

Considérant qu'une étude, réalisée par STRATEC en décembre 2004, concernant le potentiel de développement qu'offrent les gares du projet de RER en Wallonie "City Freight" démontre la nécessité de valoriser les abords de gare par des activités économiques afin d'assurer une gestion équilibrée des flux entre Bruxelles et la Wallonie;

Considérant qu'une étude réalisée par la conférence permanente de développement territorial visant à organiser l'urbanisation autour des gares en vue de favoriser le report de mode démontre que les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire et de bons accès piétons attirent dans un rayon de 1 500 m jusqu'à 15 à 20 % d'habitants utilisateurs du train soit en moyenne près de dix fois plus que les habitants plus éloignés;

Considérant qu'il apparaît par ailleurs que l'intersection entre une infrastructure ferroviaire et une infrastructure routière offre des potentialités en matière de report de mode plus importantes que dans d'autres configurations;

Considérant que la priorité du Gouvernement wallon en la matière est dès lors de s'attacher à valoriser en priorité les abords des gares du futur réseau RER situées proches d'un axe routier important;

Considérant que le site de la future gare RER de Braine-l'Alliance présente, à cet égard, la caractéristique d'être situé près d'un axe routier de première importance tel que le R0 et de présenter des disponibilités foncières;

Considérant, en effet, qu'une plage agricole d'une superficie non négligeable est située dans un rayon de 800 m à 1 500 m autour de la future gare RER, soit à quelques minutes à pieds de celle-ci; qu'elle représente un potentiel qui peut être affecté à des fonctions contribuant à accroître l'usage du RER; qu'il s'indique donc de l'affecter conformément aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Considérant que la future gare RER de Braine-l'Alliance dispose d'une bonne accessibilité automobile vu ses connexions avec le R0 et la N27; qu'elle peut donc jouer, plus qu'aucune autre gare de la ligne de chemin de fer n° 124, un rôle de nœud d'échange modal pour les navetteurs de la région se rendant vers Bruxelles;

Considérant que sa localisation est d'autant plus stratégique qu'elle coïncide avec la limite sud de la congestion automobile en direction de Bruxelles; que les automobilistes seraient donc incités à changer de mode en parquant leur voiture et poursuivant leur trajet via le RER;

Considérant que l'aire de chalandise de la future gare RER de Braine-l'Alliance est complémentaire à celle de Braine-l'Alleud, même si l'offre et le service de la gare de Braine-l'Alleud sont supérieurs; que si les navetteurs issus des entités sud et ouest peuvent aisément rejoindre la future gare RER, son accès est moins aisé à partir de l'est c'est-à-dire des agglomérations de Plancenoit, Glabais et Genappe;

Considérant que le parc d'affaires et le complexe cinématographique multisalles déjà établis à proximité de la future gare RER comme le développement de plusieurs projets touristiques et de loisirs dans son environnement contribueront également à constituer, à terme, une clientèle pour le RER;

Considérant que le Gouvernement wallon entend pour ces motifs réviser le plan de secteur de Nivelles autour du site de la future gare RER de Braine-l'Alliance afin :

— d'attirer de nouveaux résidents à proximité de la gare, de favoriser une urbanisation durable à proximité de la gare, par l'inscription d'une nouvelle zone d'aménagement communal concerté principalement destinée à la résidence et pour laquelle devrait être élaboré un projet urbain d'ensemble;

— de favoriser l'implantation d'activités génératrices de flux ferroviaires (travailleurs ou clients utilisateurs du train) par l'inscription d'une nouvelle zone d'activité économique mixte;

— d'utiliser la gare en lien avec les infrastructures touristiques et de loisirs proches par l'inscription de deux nouvelles zones de services publics et d'équipements communautaires et d'une nouvelle zone de parc;

— de renforcer l'accessibilité de la gare et ses infrastructures de parking en fonction de la complémentarité modale avec la gare RER de Braine-l'Alleud;

Considérant que s'il convient de poursuivre le renouveau du centre de Braine-l'Alleud tel qu'initié par les autorités communales depuis de nombreuses années et plus récemment avec l'arrivée du RER il importe de fixer dès à présent les options relatives à l'aménagement du pôle que constituera à moyen terme la future gare RER de Braine-l'Alliance afin d'orienter son développement conformément aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Justification par rapport aux objectifs du schéma de développement de l'espace régional.

Considérant que le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles concrétise les objectifs du schéma de développement de l'espace régional suivants :

Renforcer la structure spatiale du schéma de développement de l'espace régional et intégrer la dimension supra-régionale dans le développement de la Wallonie :

Le schéma de développement de l'espace régional fixe pour objectif fondamental de renforcer la structure du territoire en valorisant les axes, les nœuds et les pôles au sein des aires de coopération (schéma de développement de l'espace régional, p. 146 et suivantes).

La commune de Braine-l'Alleud est située dans l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles. Elle fait partie du maillage de pôles qui caractérise le territoire wallon et sur lesquels le schéma de développement de l'espace régional projette de s'appuyer pour structurer la région.

Le schéma de développement de l'espace régional met en évidence le rôle que doit jouer le pôle que constitue Braine-l'Alleud dans la gestion de la croissance à laquelle le Brabant wallon doit aujourd'hui faire face.

La présente révision du plan de secteur de Nivelles fixe à cet égard des options claires quant à la manière dont le Gouvernement wallon entend structurer le développement de Braine-l'Alleud et de son hinterland pour le long terme.

Le schéma de développement de l'espace régional reconnaît l'affectation du sol comme le moyen privilégié pour structurer l'espace en ce qu'il vise à attribuer ou réserver aux différentes activités les espaces qui leur conviennent le mieux et à séparer les activités incompatibles (schéma de développement de l'espace régional, Projet de structure spatiale, I. Structurer l'espace wallon, p. 116).

La révision du plan de secteur de Nivelles autour de la future gare RER aura pour effet de renforcer Braine-l'Alleud comme pôle de développement au cœur de l'aire de coopération avec Bruxelles. Le renforcement de sa polarisation par la mise en service de la gare RER doit s'accompagner d'infrastructures et d'activités majeures sur la base d'une densité et d'une mixité raisonnables afin de constituer des nœuds structurants. Par les aménagements projetés une déconcentration d'activités de Bruxelles et la concentration d'activités wallonnes au sein de ce pôle brabançon wallon seront accentuées. Dans le même temps, l'accessibilité à ce nœud sera encore améliorée pour permettre à un plus grand nombre d'habitants issus des zones voisines de se rendre facilement à la gare, aux équipements et activités connexes (schéma de développement de l'espace régional, p. 152).

Les compensations projetées permettront en plus d'éviter l'urbanisation de terrains excentrés, d'intérêt paysager ou écologique ou encore mal situés par rapport à la structure urbaine. De la sorte ces projets contribuent concrètement à restructurer la partie centrale du Brabant wallon soumise à une urbanisation rapide, dispersée et peu organisée.

Structurer les villes et les villages :

Les zones projetées d'aménagement communal concerté, de services publics et d'équipements communautaires et d'activités économiques mixtes contribuent à renforcer la centralité et à rendre la structure spatiale de Braine-l'Alleud plus lisible.

Répondre aux besoins primordiaux et aux besoins en logement :

La valorisation des abords de la future gare RER de Braine-l'Alliance répond en particulier à l'objectif de rencontrer les besoins en logement dans une zone de la Wallonie soumise à une forte pression foncière où le prix du foncier est largement supérieur à la moyenne des prix relevés en Wallonie.

Le projet est l'occasion de mobiliser des terrains non bâtis pour les mettre activement sur le marché immobilier et de concevoir leur mise en œuvre comme de réels "quartiers durables" dont la densité, la mixité fonctionnelle et la conception urbanistique devront s'inscrire dans la perspective du développement durable.

Contribuer à la création d'emplois et de richesses :

En permettant le développement de nouveaux quartiers, d'espaces publics et communautaires et de parcs d'activité économique, le projet contribue à rééquilibrer la structure sociale de la population de la commune de Braine-l'Alleud, à constituer des cadres d'accueil favorables à l'implantation d'entreprises et, en conséquence, à la création d'emplois et de richesses.

Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité :

Le schéma de développement de l'espace régional fixe comme objectif de réduire la demande de déplacement routier en favorisant l'usage des transports en commun (schéma de développement de l'espace régional, p. 204 et suivantes). La réduction de la demande de déplacement routier passe non seulement par la localisation d'activité à proximité des nœuds de desserte en train et bus mais aussi par la possibilité de recourir à différents modes de transports alternatifs à la voiture pour les déplacements quotidiens. L'implantation d'activités et d'équipements à proximité de la gare RER permettra aux travailleurs, usagers et clients de s'y rendre par d'autres moyens que l'automobile. Dans le même temps les habitants de la région pourront disposer d'une alternative cohérente à la voiture pour se rendre vers Bruxelles et son agglomération.

En inscrivant des zones destinées à l'urbanisation autour de la future gare RER de Braine-l'Alliance et des voiries permettant de rabattre la circulation automobile vers celle-ci, le projet permet en outre de localiser les activités et d'organiser les déplacements de manière cohérente.

Le projet permet en effet de concilier le développement de zones d'activités économiques, de quartiers résidentiels et d'espaces publics et communautaires et l'offre de bonnes conditions d'accessibilité.

Justification par rapport aux objectifs du Plan Marshall.

Considérant que le projet réserve des terrains pour l'implantation d'activités économiques et d'équipements communautaires à haute densité d'emplois et de flux de personnes tels que des ensembles de bureaux ou des équipements concentrant de nombreux emplois, clients et usagers;

Que la concentration des activités économiques en des lieux névralgiques contribue à la création d'une région dynamique et compétitive;

Que la bonne structuration du territoire permet l'essor d'activités par les économies d'agglomération induites;

Que la réduction des problèmes de congestion automobile permet également des économies substantielles de temps et d'énergie;

Considérant que les aménagements projetés peuvent également être orientés vers la création de quartiers résidentiels innovants sur le plan de l'éco-construction et de l'urbanisme durable; qu'en conséquence, les projets résidentiels contribueront à l'innovation et à la création d'emplois spécialisés;

Une volonté respectueuse de l'article 1^{er} du CWATUP.

Considérant que le type d'urbanisation généralement observé en Brabant wallon est peu économe du sol;

Considérant que la révision du plan de secteur projetée par le Gouvernement wallon sera mise à profit afin de revoir ces modes d'urbanisation et capter une partie de la pression urbaine;

Considérant que l'objectif du Gouvernement wallon est d'induire un mode d'urbanisation des zones concernées quatre fois plus économe en utilisation du sol qu'observé actuellement dans les communes concernées;

Considérant que cet objectif s'inscrit parfaitement dans le respect de l'article 1^{er} du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

Analyse de la situation de droit et de fait.

Considérant que le projet se situe sur la commune de Braine-l'Alleud dans la partie sablonneuse de la zone agricole "plateau limoneux brabançon" et est à considérer dans la zone d'influence urbaine de Bruxelles;

Considérant que l'ensemble forme un plateau ondulant limité dans sa partie nord-est par des prairies humides le long du Hain;

Considérant que le site se trouve à l'intersection de deux infrastructures de communications importantes que sont le ring est de Bruxelles et la ligne de chemin de fer n° 124 Bruxelles-Charleroi et d'un axe secondaire régional qu'est la N27; que ces voiries subissent les engorgements quotidiens de la congestion du trafic vers et de Bruxelles;

Considérant qu'un parc d'affaires est implanté à l'est dont l'urbanisation est organisée à partir d'un réseau de voiries largement dimensionnées et d'une succession d'espaces verts;

Considérant qu'un complexe cinématographique multisalles a été construit à l'est de la future gare RER et assure la notoriété du site sur le plan du loisir; que le bâtiment est cependant plus petit que ce que le fond de carte IGN indique;

Considérant que la future gare RER est également proche de plusieurs projets touristiques et de loisirs situés à l'ouest;

Considérant que deux trois lotissements, d'une densité supérieure à la moyenne, ont été mis en œuvre dans la partie nord-ouest du site, pour un total d'environ 110 habitations 150 lots, et que la voirie d'un troisième quatrième lotissement de 2,34,2 ha est déjà réalisée;

Considérant que les terrains non bâtis sont valorisés par l'agriculture;

Considérant qu'au plan de secteur de Nivelles, les terrains concernés par le projet sont actuellement inscrits :

— pour les quadrants nord, ouest et sud : en zone agricole;

— pour le quadrant est : en zone d'aménagement communal concerté déjà mise en œuvre, couverte par un schéma directeur approuvé le 2 décembre 1991 et modifié le 1^{er} juillet 1996, et en zone d'activité économique mixte;

Considérant que les autorités communales ont approuvé définitivement un plan communal d'aménagement dérogatoire au plan de secteur couvrant en partie le quart nord-ouest concerné par le projet sur le site dit du "paradis de la santé"; que ce plan n'a pas encore été approuvé par le Ministre;

Considérant que l'objet de ce plan est de modifier et de préciser l'affectation de deux zones de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'espaces verts et d'une zone d'agriculture afin d'établir un parc urbain récréatif et de délasserment;

Considérant que quatre permis de lotir ont été délivrés dans la partie nord de la zone d'aménagement communal concerté :

— 27 décembre 1993 Lotissement Berges du Ruisseau-I;

— 28 décembre 1998 Lotissement Berges du Ruisseau-II;

— 29 février 2000 Lotissement Vlassimo-Lagneaux;

— 7 avril 2003 Lotissement Berges du Ruisseau-III;

Considérant qu'une cinquième demande a été introduite le 7 avril 2003 et demeure en suspend à ce jour;

Considérant que le permis unique délivré le 9 février 2006 à la SA Infrabel autorise la construction d'une voirie à deux bandes située à l'est de la ligne de chemin de fer n° 124 depuis la route de Piraumont jusqu'au pont de la rue Longue afin de faciliter l'accès automobile à la gare de Braine-l'Alleud et aux parkings qui y sont projetés;

Considérant que le projet se situe dans le périmètre du plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Senne adopté par le Gouvernement wallon le 22 décembre 2005; que le plan ne prévoit aucune forme d'épuration pour les terrains concernés par le projet qui ne sont pas inscrits en zone urbanisable;

Considérant que l'ensemble de la zone se situe en zone vulnérable des sables bruxelliens où les captages d'eau dans la nappe phréatique sont particulièrement fréquents;

Considérant que le projet est concerné par deux zones de prévention éloignée de captage de type II, l'une située à l'ouest de la ligne de chemin de fer n° 124 et l'autre à proximité de la zone verte inscrite au nord du complexe cinématographique multisalles;

Considérant que le projet n'est pas concerné par des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 209 du Code ou localisés dans un site repris à l'inventaire des sites archéologiques visés à l'article 233 du Code;

Considérant que le projet se situe néanmoins au sud-ouest de la zone historique du champ de bataille de 1815 dit "de Waterloo" et son point touristique majeur qu'est la Butte du Lion et au nord-ouest de la zone de protection de la ferme du caillou;

Considérant qu'un plan d'alignement a été établi pour la route de Piraumont;

Considérant que le site comporte plusieurs chemins et sentiers repris à l'atlas des chemins vicinaux;

Considérant que les autorités communales de Braine-l'Alleud et de Waterloo ont entamé récemment l'élaboration d'un plan intercommunal de mobilité;

Justification de la localisation du projet et choix du zonage.

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé de mener une politique proactive en vue de valoriser les abords de la future gare RER et de favoriser le report modal;

Considérant que la confrontation des objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon avec la structure de l'urbanisation autour du site de la future gare RER et des infrastructures existantes conduit à proposer de développer l'essentiel de la résidence à l'ouest de la ligne de chemin de fer n° 124 et de réserver l'est de la ligne au développement d'activités économiques et à l'aménagement éventuel des infrastructures afin de capter la circulation automobile originnaire de l'est;

Considérant que l'inscription d'une zone d'aménagement communal concerté à l'ouest de la ligne n° 124, assortie d'une prescription supplémentaire visant notamment à l'affecter principalement à la résidence, permet de rencontrer cet objectif de valorisation;

Considérant que la zone d'aménagement communal concerté existante, située à l'est de l'alignement de chemin de fer n° 124, à l'exception des terrains déjà lotis, qu'il est justifié d'inscrire en zone d'habitat, et du complexe cinématographique multisalles existant que sa fonction justifie de situer en zone de services publics et d'équipements communautaires, peut être maintenue;

Considérant qu'il ne convient toutefois pas d'y laisser se développer une urbanisation contraire aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Considérant, par ailleurs, que l'urbanisation des deux zones d'aménagement communal concerté doit s'opérer de manière similaire;

Considérant que les dispositions de l'article 33 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine telles que modifiées par le décret dit "RESA" du 3 février 2005 relatives à la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté permettent de garantir la cohérence d'ensemble, la progressivité et le bon aboutissement de la mise en œuvre de la zone d'aménagement communal concerté;

Considérant que pour rencontrer les objectifs poursuivis, il convient que le rapport urbanistique et environnemental couvre l'entièreté de la zone et qu'il vise un projet urbain d'ensemble, fondé sur une logique concentrique privilégiant le développement de la zone au départ de la gare RER et favorisant l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes; que le réseau de voiries, la composition urbanistique et la densité constituent à cet égard des outils adéquats pour en maîtriser l'urbanisation; qu'il convient, en conséquence, d'assortir ces deux zones d'une prescription supplémentaire "S.15" qui encadre la mise en œuvre de la zone selon les principes définis ci-dessus;

Considérant que les terrains situés au sud de la future gare RER bénéficient d'une réelle opportunité d'accès par le rail mais sont peu adaptés au développement de la résidence du fait de la proximité de la voie ferrée et du ring ouest (R0); que l'implantation de bureaux ou d'autres fonctions génératrices de flux ferroviaire y serait en revanche justifiée; que le Gouvernement wallon propose dès lors de les inscrire en zone d'activité économique mixte;

Considérant qu'il ne convient toutefois pas d'y développer un centre commercial qui pourrait concurrencer le centre de Braine-l'Alleud; qu'en conséquence, il est proposé d'assortir la zone d'une prescription supplémentaire;

Considérant que l'assiette de la voie ferrée entre la route de Piraumont et la rue Longue est inscrite en zone d'espaces verts au plan de secteur; que cette configuration s'oppose à la mise en œuvre de projets immobiliers au-dessus de la voie ferrée alors que cette éventualité ne doit pas être écartée compte tenu notamment de l'exiguïté des espaces disponibles entre la future gare RER de Braine-l'Alliance et la gare de Braine-l'Alleud; qu'il est dès lors proposé de l'inscrire en zone urbanisable en adoptant l'affectation des zones attenantes;

Considérant que, à l'exception de la zone située à proximité immédiate de la future gare RER, le Gouvernement wallon projette en outre de confirmer les options que les autorités communales souhaitent mettre en œuvre à l'ouest du site de la future gare RER de Braine-l'Alliance par le biais de l'élaboration d'un plan communal d'aménagement dérogatoire au plan de secteur en voie de finalisation;

Considérant que le projet de plan communal d'aménagement prévoit l'inscription, d'une part, d'une zone de parc et, d'autre part, d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, en remplacement des zones de services publics et d'équipements communautaires, d'espaces verts et agricole existantes;

Considérant, pour ce qui concerne les terrains situés aux abords immédiats de la future gare RER, que leur affectation en zone de services publics et d'équipements communautaires, telle que projetée par le plan communal d'aménagement, n'est pas la plus adaptée à l'objectif d'y regrouper quelques commerces, équipements collectifs et bureaux afin de constituer, à terme, un centre de quartier; qu'il est dès lors proposé de les affecter en zone d'aménagement communal concerté;

Considérant que le réseau des principales infrastructures de communication figurant au plan de secteur n'est plus adapté aux options du Gouvernement wallon et doit dès lors être révisé afin d'optimiser notamment l'accessibilité aux futures gares RER de Braine-l'Alleud et Braine-l'Alliance;

Considérant en effet que la présence d'entreprises situées dans la vallée du Hain (société UCB) compromet la réalisation du contournement sud de Braine-l'Alleud via la rue de Piraumont et son prolongement vers la chaussée de Tubize inscrit au plan de secteur; que cette infrastructure ne se justifie plus au vu de l'existence du R0, de la A54 et des voiries aménagées ou prévues dans et vers le centre de Braine-l'Alleud;

Considérant que le permis unique délivré à la SA Infrabel le 9 février 2006 visant la construction et l'exploitation d'une troisième et d'une quatrième voies sur la ligne de chemin de fer n° 124 Bruxelles-Charleroi ainsi que divers parkings couverts, avec l'augmentation de la vitesse à 160 km/h et la rectification de la courbe de Baulers, sur le territoire des communes de Waterloo, Braine-l'Alleud et Nivelles autorise un début de voirie sur l'ancienne ligne de chemin de fer n° 115;

Considérant que l'assiette existante permet la réalisation, à terme, d'une route de jonction avec la chaussée de Tubize et qu'ainsi soit créée une pénétrante complémentaire à la pénétrante déjà autorisée à partir de la future gare RER de Braine-l'Alliance par le permis susvisé;

Considérant qu'il est préférable, dès lors, de supprimer le tracé et le périmètre de réservation de l'infrastructure en projet et d'affirmer le rôle de desserte locale de la rue de Piraumont tout en permettant une connexion vers le Village Reine Fabiola;

Considérant, en revanche, que la construction d'une nouvelle voirie entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914 permettrait d'assurer un rôle de restructuration du réseau intercommunal en fonction de sa configuration et de sa capacité;

Considérant que cette nouvelle liaison routière permettrait de rencontrer plusieurs objectifs :

— faciliter l'accessibilité vers le centre de Braine-l'Alleud et les futures gares RER depuis les agglomérations de Plancenoit, Glabais et de Genappe;

— désengorger l'entrée sud de Waterloo, la route du Lion et la chaussée Reine Astrid de même que les voiries résidentielles de l'est de Braine-l'Alleud et l'ensemble du site du champ de bataille de 1815 dit "de Waterloo" pour lequel des projets de revalorisation touristique sont en cours.

Application de prescriptions supplémentaires.

Considérant que le plan de secteur peut comporter des prescriptions supplémentaires d'ordre urbanistique ou planologique qui peuvent être fondées sur les éléments visés à l'article 23 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Considérant que le nouveau potentiel foncier que le Gouvernement wallon projette d'inscrire doit être valorisé conformément à la politique qu'il entend mettre en œuvre et dont les principes sont développés dans la 4^e option : "structurer les villes et les villages" qu'il a retenue dans le schéma de développement de l'espace régional en vue de mieux organiser l'espace wallon;

Considérant qu'il est proposé d'assortir les zones d'aménagement communal concerté inscrites de part et d'autre de la ligne de chemin de fer n° 124 de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle "S.15", suivante : "La zone est principalement destinée à la résidence. Le rapport urbanistique et environnemental couvre toute la zone et vise un projet urbain d'ensemble fondé sur une logique concentrique privilégiant le développement de la zone au départ de la gare RER, notamment par le biais du réseau de voiries, de la composition urbanistique et de la densité. La conception du réseau de voiries favorise l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes.";

Considérant qu'afin de confirmer le périmètre d'isolement existant par rapport au captage situé au nord il est proposé d'assortir la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite à l'est de la ligne de chemin de fer n° 124 de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle "R.1.1", suivante : "Toute construction est interdite le long de la zone d'espaces verts, sur une profondeur de 20 mètres. Des plantations ou boisements paysagers y seront réalisés";

Considérant qu'il est proposé d'assortir la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle "R.1.1", suivante : "Les commerces de détail et les services à la population ne sont pas autorisés à s'implanter dans cette zone, sauf s'ils sont l'auxiliaire des activités admises dans la zone".

Vérification du respect des conditions visées à l'article 46 du Code.

Considérant que l'inscription des nouvelles zones destinées à l'urbanisation respecte les critères fixés à l'article 46 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Considérant que la nouvelle zone d'aménagement communal concerté et la nouvelle zone d'activité économique mixte sont respectivement attenantes à une zone d'habitat et à une zone d'aménagement communal concerté (dûment mise en œuvre) existantes;

Considérant que les nouvelles zones destinées à l'urbanisation ne présentent pas une configuration linéaire le long d'une voirie;

Considérant que l'article 46, § 1^{er}, 3^o dispose que "l'inscription de toute nouvelle zone destinée à l'urbanisation est compensée par la modification équivalente d'une zone existante destinée à l'urbanisation en zone non destinée à l'urbanisation ou par toute compensation alternative définie par le Gouvernement";

Considérant que l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation représente un total de 65,43 ha, dont une partie est compensée dans le périmètre de la révision par la désaffectation de zones de services publics et d'équipements communautaires en zones de parc pour une superficie de 11,82 ha;

Considérant, au titre de compensation planologique, que l'avant-projet de révision prévoit la désaffectation d'une zone d'aménagement communal concerté sur le territoire de la commune de Lasne, d'une superficie de 37,68 ha, en zone agricole;

Considérant que cette désaffectation trouve sa justification dans le schéma de structure de Lasne, notamment par le choix de la commune de maintenir la population à 13 500 habitants (schéma de structure communal p85), ce qui entraîne un faible besoin en nouveaux logements, par l'ordre de priorité de cette zone, et par l'intérêt paysager qu'elle présente; que la désaffectation de cette zone, située le long de la N5 présente le double avantage de préserver ses futurs occupants des nuisances sonores de la route et, de constituer une transition végétale intéressante entre les noyaux bâtis;

Considérant que son inscription en zone agricole est justifiée par son affectation actuelle;

Considérant que le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles se traduit dès lors par l'inscription de 49,49 ha de nouvelles zones destinées à l'urbanisation, compensés par la modification d'une zone d'aménagement communal concerté de 37,68 ha en zone agricole;

Considérant que la compensation projetée vise une zone urbanisable mal localisée; que le choix du Gouvernement wallon s'inscrit là aussi dans l'objectif de structurer le territoire en s'appuyant sur des pôles existants;

Considérant, que le Gouvernement wallon propose, au titre de compensation alternative la construction d'une route de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914;

Considérant que ce projet permet en effet d'améliorer à la fois la qualité et la desserte de la zone de même qu'il offre une amélioration substantielle du cadre de vie des habitants des entités voisines;

Considérant, en conclusion, que le présent arrêté vise à inscrire :

— une zone d'aménagement communal concerté, d'une superficie de 32,71 ha, assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.15, à l'ouest de la ligne de chemin de fer n° 124 sur des terrains situés en zone agricole (31,83 ha) et en zone d'espaces verts (0,68 ha);

— une zone d'habitat, d'une superficie de 0,08 ha, au sud du clos du Colbie sur des terrains situés en zone de services publics et d'équipements communautaires;

— une zone d'habitat, d'une superficie de 18,91 ha, sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté (15,88 ha), déjà lotis, et en zone d'espaces verts (3,03 ha) pour ce qui concerne l'assiette de la voie ferrée comprise entre la route de Piraumont et le pont de la rue Longue;

— une zone d'aménagement communal concerté, d'une superficie de 17,40 ha, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.15, dans le quadrant est compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n° 124 sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté (16,52 ha), en zone d'espaces verts (0,73 ha) et en zone d'activité économique mixte (0,15 ha);

— une zone d'activité économique mixte d'une superficie de 24,48 ha, assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *R.1.1, dans le quadrant sud-est compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n° 124 sur des terrains situés en zone agricole (24,12 ha) et en zone d'espaces verts (0,36 ha);

— une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une superficie de 4,94 ha, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.16, dans le quadrant est compris entre la route de Piraumont et la ligne n° 124, sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté (2,14 ha), en zone d'activité économique mixte (2,22 ha) et en zone d'espaces verts (0,58 ha);

— une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une superficie de 3,90 ha, dans le quadrant nord-ouest compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n° 124, sur des terrains situés en zone agricole;

— une zone de parc d'une superficie de 25,17 ha dans le quadrant nord-ouest compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n° 124 sur des terrains situés en zones de services publics et d'équipements communautaires (11,67 ha), agricole (4,45 ha), d'espaces verts (8,93 ha) et de plan d'eau (0,12 ha);

— une zone d'espaces verts, d'une superficie de 4,78 ha, sur des terrains situés en zone d'espaces verts (4,29 ha), en zone d'activité économique mixte (0,28 ha) et en zone d'aménagement communal concerté (0,12 ha);

à supprimer :

— le tracé et le périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

— le tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

ainsi que, au titre de compensation planologique, à inscrire une zone agricole d'une superficie de 37,68 ha, à l'est de la N5 à Plancenoit sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté.

Etude d'incidences sur l'environnement.

Considérant que, conformément aux dispositions de l'article 42, alinéas 2 et 4 du Code, le Gouvernement wallon est tenu de faire réaliser une étude d'incidences dont il fixe l'ampleur et le degré de précision et de soumettre le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de plan, pour avis, à la commission régionale d'aménagement du territoire et au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable;

Considérant, en ce qui concerne l'ampleur de l'étude à réaliser, que les incidences sur l'environnement de chacune des composantes du projet sont de nature et d'importance très différentes;

Considérant que l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation est, a priori, susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur toutes les composantes du projet présentant cette caractéristique;

Considérant que la désaffectation de zones destinées à l'urbanisation en zones non destinées à l'urbanisation ne devrait, en revanche, pas être susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences ne devrait pas porter sur cette composante du projet;

Considérant que la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize et du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain devrait, a priori, être susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur ces composantes du projet;

Considérant que l'étude d'incidences peut, en application de l'article 42, 3^e alinéa du Code, être fondée notamment sur les renseignements utiles obtenus lors des études d'incidences réalisées dans le cadre de l'instruction du plan communal d'aménagement dérogatoire au plan de secteur dit du "Paradis de la santé" et du permis unique délivré à la SA Infrabel;

Considérant que la validation des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devraient être circonscrites au territoire situé à proximité de la future gare RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que la validation de la délimitation et des conditions de mise en œuvre des zones d'affectation ainsi que la recherche des variantes devraient quant à elles être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées;

Considérant, en ce qui concerne la précision de l'étude à réaliser, que le projet de contenu annexé au présent arrêté a été établi en tenant compte des spécificités du projet et respecte le contenu-type défini à l'article 42, 2^e alinéa du Code;

Considérant qu'une attention particulière devrait cependant être accordée aux éléments suivants :

— évaluation de l'impact de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Senne, etc.);

— évaluation de l'impact de la zone d'aménagement communal concerté projetée sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud sur le paysage;

Sur proposition du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

Arrête :

Article 1^{er}. Le Gouvernement wallon décide la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adopte l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planches 39/3 et 39/4), conformément à la carte ci-annexée, en vue de l'inscription :

— de deux zones d'aménagement communal concerté sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

— d'une zone d'habitat sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

— de deux zones de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

— d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

— d'une zone de parc sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

— d'une zone d'espaces verts sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

et de la suppression :

— du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

— du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

ainsi que, au titre de compensation planologique, de l'inscription d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne.

Art. 2. La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle "S.15", est d'application dans les deux zones d'aménagement communal concerté situées à proximité immédiate de la future gare RER :

"La zone est principalement destinée à la résidence. Le rapport urbanistique et environnemental couvre toute la zone et vise un projet urbain d'ensemble fondé sur une logique concentrique privilégiant le développement de la zone au départ de la gare RER, notamment par le biais du réseau de voiries, de la composition urbanistique et de la densité. La conception du réseau de voiries favorise l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes."

Art. 3. La prescription supplémentaire, repérée par le sigle "R.1.1", est d'application dans la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté :

"Les commerces de détail et les services à la population ne sont pas autorisés à s'implanter dans cette zone, sauf s'ils sont l'auxiliaire des activités admises dans la zone."

Art. 4. La prescription supplémentaire, repérée par le sigle "S.16", est d'application dans la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite au plan par le présent arrêté à l'est de la ligne de chemin de fer n° 124 :

"Toute construction est interdite le long de la zone d'espaces verts, sur une profondeur de 20 mètres. Des plantations ou boisements paysagers y seront réalisés."

Art. 5. Le Gouvernement wallon impose à titre de compensation alternative, selon des modalités à déterminer, la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914.

Art. 6. Le Gouvernement wallon adopte le projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles annexé au présent arrêté.

Art. 7. Le Gouvernement wallon charge le Ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions de soumettre ledit projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles, pour avis, à la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire, au Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable et à la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement, puis de le lui représenter pour approbation.

Namur, le 19 avril 2007.

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,
A. ANTOINE

Annexe 1^{re} au cahier des charges

Avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planches 39/3 et 39/4) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance par l'inscription de deux zones d'aménagement communal concerté, d'une zone d'habitat, de deux zones de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'activité économique mixte, d'une zone de parc, d'une zone d'espaces verts, par la suppression du tracé existant et projeté et du périmètre de réservation du prolongement de la route de Piraumont vers la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud et, au titre de compensation planologique, par l'inscription d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne.

PROJET DE CONTENU DE L'ETUDE D'INCIDENCES DE PLAN DE SECTEUR

1. L'avant-projet de révision des planches 39/3 et 39/4 du plan de secteur de Nivelles adopté par arrêté du Gouvernement wallon du XX/XX/2007 porte sur :

* les composantes de l'avant-projet énumérées ci-dessous :

inscription :

- de deux zones d'aménagement communal concerté assorties de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.15 sur le plan sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- d'une zone d'habitat sur le territoire de Braine-l'Alleud;
- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires assortie de la prescription repérée par le sigle *S.16 sur le plan sur le territoire de Braine-l'Alleud;
- d'une zone d'activité économique mixte assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *R.1.1 sur le plan sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- d'une zone de parc sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- d'une zone d'espaces verts sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

suppression :

- du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

* les compensations planologiques suivantes :

inscription :

- d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne;

1. Ampleur de l'étude d'incidences et degré de précision des informations (*article 42, alinéa 2 du CWATUP*).

0. Ampleur de l'étude d'incidences.

L'étude d'incidences portera sur :

- l'inscription des nouvelles zones destinées à l'urbanisation;
- la suppression du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain;
- la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize.

Les autres composantes du projet n'étant pas susceptibles d'avoir une influence non négligeable sur l'environnement ne doivent pas être étudiées.

L'étude suivra le principe d'une démarche "en entonnoir", c'est-à-dire que, suivant la nature des aspects abordés, l'analyse des différentes composantes de l'avant-projet se fera depuis l'échelle la plus large jusqu'à l'échelle locale du périmètre concerné.

La validation des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites au territoire attenant à la future gare RER de Braine-l'Alliance.

La validation de la délimitation et des conditions de mise en œuvre des zones d'affectation ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées.

Le périmètre d'étude (échelle micro-géographique) des composantes de l'avant-projet susceptibles de perturber la diversité biologique, la population (mobilité...), les eaux (souterraines, de surface, usées...), l'air, les facteurs climatiques, les paysages, l'activité agricole et forestière dépendra du territoire susceptible d'être touché pour chacune des problématiques étudiées.

En particulier, le périmètre d'étude des composantes de l'avant-projet et de leurs compensations, sur la faune, la flore, les sols, les biens matériels et le patrimoine culturel sera circonscrit aux terrains concernés.

2. Degré de précision des informations.

Le cahier des charges retenu ci-dessous a été établi en tenant compte des spécificités du projet et constitue un document dont le degré de précision est considéré comme suffisant au regard de l'article 42 du Code.

Tous les points du présent cahier des charges doivent, à priori, être considérés comme étant indispensables, néanmoins l'auteur de l'étude peut proposer d'alléger l'analyse de certains points, pour autant qu'il en démontre la non-pertinence par rapport à l'avant-projet étudié.

Par ailleurs, s'il l'estime important par rapport au dossier analysé, l'auteur de l'étude peut toujours aborder et développer l'un ou l'autre point qui ne serait pas repris dans le cahier des charges.

Les facteurs de modification (ou composantes perturbatrices) du milieu et les éléments constitutifs de la situation de droit et de fait sont inventoriés en annexe, à charge pour les auteurs de l'étude d'incidences de ne retenir dans l'analyse que ceux qui se révèlent pertinents ou d'ajouter les éléments qu'il s'avérerait nécessaire de considérer.

Une attention toute particulière sera accordée aux éléments suivants :

- évaluation de l'impact de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Senne, etc.);
- évaluation de l'impact de la zone d'aménagement communal concerté projetée sur la commune de Braine-l'Alleud sur le paysage.

Cette liste n'est aucunement exhaustive.

Phase I : JUSTIFICATION DE L'AVANT-PROJET

A. RESUME DU CONTENU ET DESCRIPTION DES OBJECTIFS ET DES MOTIVATIONS DE L'AVANT-PROJET DE REVISION DU PLAN (*article 42, alinéa 2, 1^o du CWATUP*).

A.1. Résumé du contenu et description des objectifs et des motivations de l'avant-projet de révision du plan.

Il s'agit de résumer l'objet de la révision du plan de secteur de Nivelles et d'identifier les objectifs et les motivations du Gouvernement wallon tels qu'ils apparaissent dans l'arrêté adoptant l'avant-projet de plan.

Par objet de la révision du plan de secteur de Nivelles on entend : les zones d'affectation, le tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication, les périmètres où une protection particulière se justifie, les prescriptions supplémentaires d'ordre urbanistique ou planologique, les autres mesures d'aménagement et la carte.

Par objectifs du Gouvernement wallon on entend les buts qu'il poursuit en décidant de réviser le plan.

Par motivations du Gouvernement wallon on entend les raisons pour lesquelles il considère la révision du plan de secteur de Nivelles comme indispensable à la réalisation des objectifs.

A.2. Analyse.

A.2.1. Examen de la compatibilité des objectifs de l'avant-projet au regard des options régionales.

Il s'agit d'identifier d'une part les liens de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles avec d'autres plans et programmes pertinents et d'autre part les objectifs de la protection de l'environnement pertinents au regard de l'avant-projet.

A.2.2. Validation des zones d'affectation inscrites à l'avant-projet.

Il s'agit de vérifier si les zones d'affectation et le tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication inscrits à l'avant-projet de plan contribuent à la réalisation des objectifs du Gouvernement wallon.

A.2.3. Examen de la conformité de l'avant-projet aux réglementations en vigueur.

Il s'agit de vérifier si l'avant-projet de plan est conforme aux réglementations en vigueur, en particulier à l'article 46 du CWATUP (*article 42, alinéa 2, 2^o du CWATUP*).

A.2.4. Identification/validation du (des) territoire(s) de référence.

Le territoire de référence est le territoire sur lequel doit se baser la réflexion pour vérifier la pertinence de la révision du plan de secteur de Nivelles en ce qui concerne les besoins et la localisation des zones d'affectation. Il correspond à ce que le CWATUP appelle le "territoire visé" (*article 42, alinéa 2, 3^o*).

La validation des besoins justifiant l'avant-projet et de la localisation des différentes zones d'affectation et du tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites aux territoires suivants :

- nouvelles zones destinées à l'urbanisation : territoire attenant à la future gare RER de Braine-l'Alliance;
- voirie dont la suppression est projetée entre la ligne de chemin de fer n° 124 et la chaussée de Tubize : territoire situé à l'ouest du R0;

L'auteur de l'étude peut prendre en compte d'autres territoires de référence. Il justifiera alors la pertinence de ses choix.

A.2.5. Synthèse.

Il s'agit de mettre en évidence les objectifs de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles au regard de leur compatibilité avec les options régionales et conclusions sur les territoires de référence associés à l'avant-projet ou aux différentes composantes ou ensembles de composantes de celui-ci (les différentes zones d'affectation étant éventuellement regroupées en ensembles cohérents au regard de leur territoire de référence).

A. VALIDATION DES BESOINS JUSTIFIANT L'AVANT-PROJET.

En toute hypothèse, pour chaque composante ou ensemble de composantes de l'avant-projet, il s'agit d'évaluer la demande d'espace à lui ou à leur réserver et de la confronter à l'offre pertinente, selon le canevas suivant.

B.1. Evaluation de la demande.

Description des caractéristiques humaines du territoire de référence. Il s'agit d'identifier ses potentialités (atouts et opportunités) et ses contraintes (faiblesses et menaces), en particulier celles qui sont de nature à influencer sur la demande d'espace et d'infrastructure de communication. Seuls les éléments pertinents au regard de l'avant-projet ou d'une de ses composantes ou ensemble de composantes doivent être envisagés.

B.1.2. Evaluation de la demande (ou du déficit) d'espace pour les affectations et de la demande d'infrastructures examinées au sein des territoires de référence.

B.2. Evaluation de l'offre.

B.2.1. Identification des critères de localisation répondant aux objectifs de l'avant-projet, aux options régionales et aux réglementations en vigueur.

B.2.2. Evaluation de l'offre pertinente d'espace pour les affectations et les tracés examinés au sein du territoire de référence.

B.3. Conclusion.

Evaluation quantitative et qualitative de la nécessité de destiner de nouvelles superficies aux affectations examinées et d'inscrire de nouvelles infrastructures de communication au sein des territoires de référence.

B. VALIDATION DE LA LOCALISATION DES ZONES D'AFFECTATION.

Il s'agit ici, à l'échelle du ou des territoires de référence, de valider ou non la localisation des différentes zones d'affectation et tracés de l'avant-projet en tenant compte :

- des potentialités et contraintes humaines et environnementales desdits territoires;
- des options régionales qui s'appliquent à ces territoires;
- de critères de localisation à identifier au cours de ce point C (en fonction des objectifs de l'avant-projet, des principes d'aménagement du territoire et des réglementations en vigueur);

et, s'il échet, de rechercher, au sein de ces territoires, des variantes de localisation répondant à ces éléments.

C.1. Analyse des caractéristiques humaines et environnementales des territoires de référence.

Description des caractéristiques humaines et environnementales majeures des territoires de référence. Il s'agit d'identifier les potentialités (atouts et opportunités) et les contraintes (faiblesses et menaces) pour la localisation des zones d'affectation et tracés projetés et d'en établir une synthèse cartographique.

Elles sont prises en compte à l'échelle du ou des territoires de référence. Les situations de fait, de droit et environnementales seront abordées de façon précise (à l'échelle micro-géographique) dans la phase II de l'étude.

C.2. Transcription spatiale des grandes options régionales.

Il s'agit d'établir une synthèse cartographique de la vision conférée au(x) territoire(s) de référence par les documents régionaux d'orientation.

C.3. Validation de la localisation des zones d'affectation de l'avant-projet.

Il s'agit d'examiner la pertinence de la localisation des différentes zones d'affectation ou ensembles de zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles au regard des critères de localisation identifiés au point B (B.2.1. en l'occurrence), de l'analyse des caractéristiques des territoires de référence (C.1.) et des options régionales qui s'y appliquent (C.2.).

C.4. Choix des variantes de localisation.

Dans les cas où le bureau d'études estime que la recherche de variantes de localisation ne se justifie pas, il doit motiver sa position de manière sérieuse.

Il s'agit de rechercher des variantes à la localisation de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes en appliquant aux territoires de référence les critères de localisation identifiés au point B et en tenant compte de l'analyse de leurs caractéristiques (C.1.) et des options régionales qui s'y appliquent (C.2.).

Cette démarche peut, si nécessaire, s'effectuer en deux temps :

- recherche de sites potentiels de variantes de localisation;
- choix de variantes de localisation parmi ces sites potentiels et les sites considérés dans l'arrêté.

C.5. Evaluation des coûts et des délais de mise en oeuvre du plan et des variantes de localisation.

Il y a lieu de distinguer les coûts à charge des opérateurs privés et ceux à charge de la collectivité (M.E.T., sociétés de distribution, communes, intercommunales...).

C.6. Synthèse : comparaison de l'avant-projet de plan et des variantes de localisation.

Il s'agit d'établir les avantages et les inconvénients de la localisation des différentes zones d'affectation ou ensembles de zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet et des variantes de localisation, notamment pour les éléments suivants :

- les potentialités et contraintes humaines et environnementales majeures du territoire;
- les options régionales qui s'appliquent au territoire de référence;
- les critères de localisation (intégrant les objectifs de l'avant-projet, les principes d'aménagement du territoire et les réglementations en vigueur);
- les coûts et les délais de mise en oeuvre.

Conclusion de la phase I.

Synthèse de la justification de l'avant-projet ou de ses différentes composantes ou ensembles de composantes et conclusions.

Phase II : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

A. VALIDATION DE LA DELIMITATION ET DES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DES ZONES D'AFFECTATION ET DU TRACE DU RESEAU DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION.

Il s'agit d'affiner, à l'échelle locale, la délimitation et les conditions de mise en œuvre des zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet et de chaque variante de localisation, suite à l'analyse détaillée de leur périmètre d'étude.

Si une ou plusieurs variantes de localisation sont retenues à la fin du point C, le point D doit être reproduit pour chacune d'elles.

Le périmètre d'étude des zones d'affectation de l'avant-projet et des variantes de localisation est la partie du territoire susceptible d'être touchée par leur mise en œuvre ou de présenter des contraintes à leur implantation. Il peut donc varier en fonction de chacun des aspects de la situation existante envisagé puisqu'il dépend de la nature du milieu (plus ou moins sensible aux facteurs de modification du milieu inhérents au projet) et de la contrainte considérées (*article 42, alinéa 2, 11° du CWATUP*).

D.1. Identification des facteurs de modification du milieu liés au projet.

Il s'agit d'identifier les aspects ou composantes du projet susceptibles de perturber le milieu et de les hiérarchiser selon leur ampleur (perturbation forte, moyenne, faible, négligeable ou nulle) pour chacune des trois étapes de mise en œuvre du plan suivantes :

- équipement des zones d'affectation, construction des installations et des infrastructures;
- fonctionnement des activités;
- réhabilitation du site d'activité.

Dans le cas présent la phase de réhabilitation ne semble pas devoir être considérée, les zones d'affectations projetées et les tracés d'infrastructures n'étant en principe pas réversibles.

Les facteurs de modification du milieu à examiner sont listés à l'annexe D.1., sans prétention à l'exhaustivité.

D.2. Description de la situation existante de droit.

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de droit qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu identifiés au point D.1., que l'on qualifie de "vulnérabilités du milieu" (*article 42, alinéa 2, 4° du CWATUP*), ou qui constituent des "contraintes aux implantations" projetées. Ils doivent être cartographiés.

Une attention particulière sera portée aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE et 92/43/CEE (*article 42, alinéa 2, 5° du CWATUP*).

Les éléments d'une situation existante de droit sont listés à l'annexe D.2., sans prétention à l'exhaustivité.

D.3. Description de la situation existante de fait.

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de fait qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu identifiés au point D.1., que l'on qualifie de "vulnérabilités du milieu", ou qui constituent des "contraintes aux implantations" projetées. Ils doivent être cartographiés.

Une attention particulière sera portée :

- aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE et 92/43/CEE;
- à la présence d'établissement présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la Directive 96/82 CE;
- à l'inscription de zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la Directive 96/82 CE.

D.4. Présentation de variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre des zones d'affectation et du tracé du réseau des principales infrastructures de communication.

Il s'agit, à partir des "vulnérabilités" et "contraintes" identifiées aux points D.2. et D.3., de rechercher des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre aux zones d'affectation et aux tracés de l'avant-projet.

Les variantes visent à éviter, réduire ou compenser les incidences environnementales et les contraintes d'implantation. Un exercice du même type sera mené au point D.6. après évaluation des effets sur l'environnement des variantes identifiées ici.

Les variantes de délimitation portent sur le contour d'une zone d'affectation et d'un tracé d'infrastructure donnés.

Les variantes de conditions de mise en œuvre portent sur les prescriptions supplémentaires et les autres mesures d'aménagement envisageables (voir annexe A).

D.5. Evaluation des effets probables aux différentes étapes de mise en œuvre du plan des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre (*article 42, alinéa 2, 8° et 9° du CWATUP*).

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de droit et de la situation existante de fait qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu liés aux variantes de localisation identifiées au point C et aux variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre identifiées au point D de façon à mettre en évidence leurs incidences non négligeables probables (effets secondaires cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires tant positifs que négatifs) sur l'environnement, ainsi que sur l'activité agricole et forestière.

Cette analyse doit être menée pour chacune des étapes de mise en œuvre des variantes :

- équipement des zones d'affectation et construction des installations et de l'infrastructure;
- fonctionnement des activités et mise en service de l'infrastructure.

Elle devra également permettre d'établir si l'aménagement projeté par l'avant-projet de plan et ses variantes (de localisation/délimitation/mise en œuvre) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Régions voisines, en vue de l'application éventuelle des dispositions de l'article 43, § 2, du Code modifié par le décret du 3 février 2005.

D.5.1. Identification des principales incidences environnementales.

Les incidences environnementales à examiner sont listées à l'annexe D.5., cette liste n'est pas limitative.

D.5.2. Comparaison des variantes.

Il s'agit de comparer les effets sur le milieu de l'avant-projet de plan et des différentes variantes.

D.5.3. Evolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.

Il s'agit d'examiner l'évolution probable de la situation environnementale si le plan ou l'une de ses composantes ou ensemble de composantes n'est pas mis en œuvre (*article 42, alinéa 2, 3° du CWATUP*).

D.6. Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre (*article 42, alinéa 2, 10° du CWATUP*).

D.6.1. Présentation des mesures à mettre en œuvre.

Il s'agit d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions mise en œuvre identifiées au point D.4.

Il peut s'agir :

- d'ajustement de zones d'affectation voisines;
- de prescriptions supplémentaires;
- d'autres mesures d'aménagement.

D.6.2. Efficacité des mesures et estimation des impacts résiduels (non réductibles) de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et de chaque variante.

D.6.3. Comparaison de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et de chaque variante.

D.7. Evaluation des coûts et des délais de mise en œuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre.

Il s'agit d'évaluer les coûts et les délais de mise en œuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre identifiées au point D.4. et de les comparer à ceux de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et des variantes de localisation identifiées au point C.6.

D.8. Evolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en œuvre.

A. SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION (*correspond partiellement à l'article 42, alinéa 2, 11° du CWATUP*).

Il s'agit d'établir les avantages et inconvénients des différentes variantes identifiées au point C (variantes de localisation) et au point D (variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre).

Il s'agit de commenter les résultats notamment au regard du respect de l'article 1^{er}, § 1^{er} du Code et de la prise en considération des objectifs de la protection de l'environnement identifiés au point A.2.1. en ce compris les motivations de l'avant-projet.

Cette synthèse devra permettre de se prononcer sur l'opportunité de réviser le plan de secteur sur base d'une analyse scientifique plus complète que celle sur laquelle s'appuyait l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles et, dans l'affirmative, d'opter pour un aménagement compatible avec l'article 1^{er}, § 1^{er} du Code. Elle permet de valider ou non les motivations de l'avant-projet décrites au point A.1.

Cette synthèse devra également permettre d'établir si l'aménagement proposé par l'avant-projet de plan et ses variantes de localisation, de délimitation et de conditions de mise en œuvre est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Régions voisines, en vue de l'application éventuelle des dispositions de l'article 43, § 2 du Code modifié par le décret du 3 février 2005. Cette position devra être justifiée par les résultats de l'étude.

B. COMPLÉMENTS.

F.1. Mesures envisagées pour assurer le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du plan de secteur (*article 42, alinéa 2, 13° du CWATUP*).

Il s'agira de lister les impacts résiduels non négligeables, de proposer des indicateurs de suivi de ces impacts, leur mode d'évaluation, les données utilisées et leur source, ainsi que leurs valeurs-seuils.

F.2. Description de la méthode d'évaluation et des difficultés rencontrées (*article 42, alinéa 2, 12° du CWATUP*).

Il s'agit de décrire les éléments spécifiques de la méthode d'évaluation et de préciser les difficultés rencontrées, notamment dans la collecte des informations et les méthodes d'estimation des besoins.

F.3. Limites de l'étude.

Il s'agit de lister les points qui devraient être approfondis dans les études d'incidences sur l'environnement qui seront réalisées sur les projets concrets lors des demandes de permis.

C. RESUME NON TECHNIQUE (maximum 30 pages + illustrations) (*article 42, alinéa 2, 14° du CWATUP*).

Ce résumé doit être compréhensible par un lecteur non spécialisé dans les matières abordées. Il doit être suffisamment documenté et se suffire à lui-même.

Annexe A

Prescriptions supplémentaires et autres mesures d'aménagement

Les prescriptions supplémentaires visées à l'article 23, alinéa 2, 2° du Code sont définies à l'article 41 et peuvent porter notamment sur :

- la précision de l'affectation des zones;
 - le phasage de leur occupation;
 - la réversibilité des affectations;
 - la densité des constructions ou des logements;
 - l'obligation d'élaborer un plan communal d'aménagement préalable à leur mise en œuvre;
 - l'obligation d'élaborer un règlement communal d'urbanisme préalable;
- ou encore sur tout autre type de prescription d'ordre urbanistique ou planologique.

Les autres mesures d'aménagement visées à l'article 23, alinéa 2, 3° du Code recouvrent notamment :

- les équipements projetés sur le site et en dehors (infrastructures de transport, d'adduction d'eau, de gaz, d'électricité, d'égouttage/épuration);
- les dispositifs de gestion de l'environnement et d'atténuation des incidences (station d'épuration, bassin d'orage...);
- les mesures d'intégration paysagère.

Annexe D.1.

Facteurs de modification du milieu

Facteur de modification du milieu liés à la mobilisation ou à la consommation des ressources naturelles :

- Immobilisation du sol et sous-sol (retrait du sol et du sous-sol par rapport à d'autres activités humaines existantes et potentielles);
- Consommation d'eau.

Facteurs de modification du milieu liés aux rejets et émissions des activités :

- Bruit.
- Rejets solides, liquides et gazeux, déchets.

Facteurs de modification du milieu ou risques liés au stockage de produits :

- Matières premières, matières de process, produits, sous-produits et déchets...

Facteurs de modification du milieu liés à la mobilisation des infrastructures et équipements publics dans et hors du site :

- Mobilisation des voiries-circulation;
- Mobilisation des parkings;
- Mobilisation des équipements d'adduction (impétrants : eau, électricité, pipe-lines...);
- Mobilisation des infrastructures de collecte et d'épuration des eaux usées.

Annexe D.2.

Situation existante de droit

Il convient notamment de relever les éléments suivants :

- Les périmètres et les zones d'aménagement réglementaires :

communes en décentralisation et/ou ayant adopté un règlement communal d'urbanisme, périmètres de plans communaux d'aménagement, plan d'assainissement de sous bassin hydrographique (P.A.S.H.), périmètres d'application du règlement général sur les bâtisses en site rural...

- Les objets territoriaux soumis à réglementation particulière :

statut juridique des voiries et voies de communication, statut juridique des bois et forêts, réseau RAVeL...

- Les périmètres d'autorisation à restriction du droit civil :

périmètres des lotissements existants, périmètres ayant fait l'objet d'une intervention du fond des calamités, biens immobiliers soumis au droit de préemption, biens immobiliers soumis à l'expropriation pour cause d'utilité publique...

- Les périmètres inhérents aux politiques d'aménagement opérationnel :

périmètres de remembrement, périmètres de revitalisation urbaine, périmètres de rénovation urbaine, zones d'initiatives privilégiées...

- Les périmètres et sites patrimoniaux :

monuments et sites classés y compris les fouilles archéologiques, patrimoine monumental de la Belgique, liste des arbres et haies remarquables...

- Les périmètres de contraintes environnementales.

- Les périmètres d'intérêt paysager :

délimitation des périmètres d'intérêt paysager tels qu'inscrits au plan de secteur.

Annexe D.3.

Situation existante de fait

Le milieu biophysique :

- Air et climat (dont la direction du vent).
- Eaux de surface et souterraines.
- Sol et sous-sol (dont le relief et l'identification des gisements de grande valeur économique ou patrimoniale à protéger).
- Biotopes.
- Risques naturels et contraintes géotechniques auxquels est soumis le périmètre d'étude :
 - inondations;
 - phénomènes karstiques;
 - risque minier;
 - éboulement;
 - glissement de terrain;
 - risque sismique;
- Périmètres d'intérêt paysager (en fonction des lignes de force du paysage et de la présence de points de vue remarquables).

Le milieu humain :

- Ambiance sonore et olfactive.
- Localisation de l'habitat, structure urbanistique et morphologie architecturale du bâti et des espaces publics.
- Patrimoine culturel et naturel.
- Paysage et ambiance visuelle.
- Infrastructure et équipements.

- Le cheminement des modes lents.
- Présence de biens immobiliers ou d'un site classé.
- Réseau de transports en commun et fréquences-cartes d'accessibilité.

Les activités humaines :

- Nature et caractéristiques des activités actuelles et potentielles (dans le cadre du plan de secteur actuel).
- Equipements socioculturels sensibles.
- Autres occupations humaines sensibles aux activités dérangeantes.
- Activités agricoles.
- Autres activités économiques.

Annexe D.5.

Incidences environnementales

Effets sur l'air et le climat :

- Eventuelle perturbation du microclimat par des bâtiments de grande hauteur (ombre portée, effets de turbulence aux pieds des bâtiments de grande hauteur...).
- Eventuelle participation à la formation de brouillards par le rejet de poussières dans l'atmosphère.
- Eventuel rejet de gaz à effet de serre, consommation énergétiques.

Effets sur les eaux superficielles et souterraines :

- Modification du régime des nappes aquifères et de l'hydrologie des cours d'eau liée à l'imperméabilisation des sols par les bâtiments et aménagements au sol (voiries et parkings).
- Incidences sur les plans d'égouttage P.A.S.H.
- Modification de la qualité chimique, micro biologique et de la turbidité des cours d'eau liée aux rejets des eaux pluviales et épurées.
- Modification du régime des cours d'eau liée au rejet des eaux pluviales et épurées.
- Risque de pollution accidentelle notamment liée au stockage de produits ou de déchets.
- Possible mobilisation de ressources en eau de proximité par puisage.
- Régime karstique et effondrements par le rabattement des nappes.

Effets sur le sol et le sous-sol :

- Immobilisation non réversible du sol et du sous-sol liée à l'implantation des bâtiments et aux aménagements du sol par les voiries et parkings.
- Risque de pollution accidentelle des sols liée notamment au stockage de produits ou de déchets.
- Effondrements karstiques et/ou miniers avec risques majeurs.
- Glissement de terrains liés à la nature du substrat géologique.

Effets sur la faune et la flore :

- Destruction et/ou fragmentation des biotopes liée à l'implantation des bâtiments, aux aménagements au sol et à la modification du relief du sol.
- Altération des écotopes par des polluants gazeux, liquides ou solides.
- Perturbation de la faune liée aux activités (bruits, mouvements, disparition d'habitat...)
- Impact sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE (conservation des oiseaux sauvages) et 92/43/CEE (conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages = réseau Natura 2000).

Effets sur la santé et la sécurité de l'homme :

- Altération de la santé liée au bruit généré par les véhicules et les aéronefs.
- Altération de la santé liée au rejet de polluants atmosphériques.
- Atteinte à la sécurité liée à l'accroissement de la circulation de motos, voitures et camions sur le réseau de voiries.
- Vibrations dues aux activités des entreprises (cribles, concasseurs, broyeurs...).

Effets sur l'agrément des conditions de vie :

- Altération de l'ambiance olfactive par le rejet de polluants gazeux voire de déchets.
- Altération de l'ambiance sonore par des activités bruyantes et l'accroissement du trafic.
- Altération de la qualité visuelle liée à la volumétrie ou à la composition architecturale et urbanistique des futurs bâtiments ainsi qu'aux modifications probables de relief du sol pour les implanter.

Effets sur les biens matériels et patrimoniaux :

- Dégradation des biens immobiliers patrimoniaux par les rejets atmosphériques de certaines industries polluantes.
- Atteinte à d'éventuels sites archéologiques.
- Effets sur la situation foncière :

Effets sur la mobilité, les réseaux et infrastructures :

- Partage modal du trafic.
- Mobilisation inadéquate des infrastructures routières à l'origine d'incidences sur la fluidité du trafic.
- Perturbation par un apport de charge inadéquate sur le réseau de viabilité et d'épuration des eaux.
- Surcharge des réseaux électriques, de gaz et de communication.

Effets sur les activités :

- Impact sur les activités primaires (agriculture, sylviculture) présentes sur le site de l'avant-projet lié à la mobilisation de la ressource sol et sous-sol;
- Impact sur certains usages du sol et activités permanentes ou occasionnelles sensibles (résidences, tourisme...) lié aux éventuelles nuisances sonores et olfactives.

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

D. 2007 — 2370

[2007/201806]

19. APRIL 2007 — Erlass der Wallonischen Regierung, durch den beschlossen wird, dass der Sektorenplan Nivelles einer Revision zu unterziehen ist, und zur Verabschiedung des Vorentwurfs zum Plan (Karten 39/3 und 39/4) zwecks der Förderung der Verwendung des "RER" (Regionales Nahverkehrsnetz) in der Umgebung des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance durch die Eintragung zweier Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung, eines Wohngebiets, zweier Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, eines gemischten Gewerbegebiets, eines Parkgebiets, eines Grüngelands, durch die Streichung der bestehenden bzw. geplanten Trasse und des Reservuumkreises der Verlängerung der Strasse "route de Piraumont" in Richtung der "chaussée de Tubize" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud und als raumplanerischer Ausgleich, durch die Eintragung eines Agrargebiets auf dem Gebiet der Gemeinde Lasne

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Oktober 2005 zur Festlegung der Verteilung der Zuständigkeiten unter die Minister und zur Regelung der Unterzeichnung der Urkunden der Regierung;

Aufgrund des durch die Erlasse der Wallonischen Regierung vom 16. September 2004 und vom 15. April 2005 abgeänderten Erlasses der Wallonischen Regierung vom 26. August 2004 zur Regelung der Arbeitsweise der Regierung;

Aufgrund des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe, insbesondere der Artikel 26, 28, 25, 30, 33, 35, 37, 39, 40, 3^o, 41, 42 bis 46;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1981 zur Festlegung des Sektorenplans Nivelles, in seiner durch die Erlasse vom 6. September 1991, vom 6. August 1992, vom 30. Oktober 1993, vom 2. März 1995, vom 23. Juli 1998, vom 1. April 1999, vom 22. April 2004 und vom 30. September 2004 abgeänderten Fassung;

Aufgrund des am 27. Mai 1999 durch die Wallonische Regierung verabschiedeten Entwicklungsplans des regionalen Raums;

Aufgrund des Beschlusses der Wallonischen Regierung vom 8. Februar 2007 über die Sanierung des Geländes der Schlacht bei Waterloo;

In der Erwägung, dass die der SA Infrabel am 9. Februar 2006 erteilte Globalgenehmigung betreffend den Bau und den Betrieb eines dritten und vierten Gleises auf der Eisenbahnlinie Nr. 124 Brüssel-Charleroi sowie von verschiedenen Tiefgaragen, mit Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/St. und Begradigung der Kurve von Baulers auf dem Gebiet der Gemeinden Waterloo, Braine-l'Alleud und Nivelles die Durchführung eines bedeutungsvollen Projekts in Sachen Verwaltung der Mobilität in der Provinz Wallonisch-Brabant erlaubt, das die Wallonische Regierung mit allen Maßnahmen der territorialen Entwicklung, für welche sie die Initiative ergreifen kann, begleiten möchte;

In der Erwägung, dass im Hinblick auf die Steigerung der Nachfrage nach Transport mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mehrere Studien zum Ergebnis gekommen sind, dass eine konzertierte und integrierte Politik in Sachen Mobilität, wirtschaftliche Entwicklung, Wohnungswesen und räumliche Entwicklung zu führen ist;

In der Erwägung, dass die sehr großen Investitionen, die durch die öffentlichen Behörden für den Bau der Eisenbahninfrastruktur beschlossen wurden, es rechtfertigen, dass heute neue Zielsetzungen in Sachen Raumordnung gemäß Letzterer hauptsächlich um die Bahnhöfe herum festgesetzt werden;

In der Erwägung, dass eine durch STRATEC im Dezember 2004 durchgeführte Studie bezüglich des Entwicklungspotenzials, das die Bahnhöfe des RER-Projekt in der Wallonie "City Freight" bringen, die Notwendigkeit beweist, die Umgebung der Bahnhöfe durch wirtschaftliche Aktivitäten aufzuwerten, um eine ausgewogene Verwaltung der Verkehrsströme zwischen Brüssel und der Wallonie zu sichern;

In der Erwägung, dass eine durch die ständige Konferenz zur territorialen Entwicklung durchgeführte Studie zur Organisation der städtebaulichen Entwicklung um die Bahnhöfe herum im Hinblick auf die Förderung einer Verlagerung auf alternative Verkehrsträger beweist, dass die Bahnhöfe mit gutem Eisenbahnanschluss und guten Zugängen für Fußgänger in einem Umkreis von 1 500 m 15 bis 20% von zugfahrenden Einwohnern anziehen, d.h. im Durchschnitt beinahe zehn Mal mehr als die Einwohner, die ferner wohnen;

In der Erwägung, dass es andererseits zum Vorschein kommt, dass die Überkreuzung einer Eisenbahninfrastruktur mit einer Straßeninfrastruktur ein größeres Potenzial in Sachen Verlagerung auf alternative Verkehrsträger als in anderen Gegebenheiten bietet;

In der Erwägung, dass die Regierung in diesem Bereich der Aufwertung der Umgebung der Bahnhöfe des zukünftigen RER-Netzes, die in der Nähe einer wichtigen Straßenachse liegen, deshalb den Vorrang gibt;

In der Erwägung, dass in dieser Hinsicht die Eigenschaft des Geländes des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance darin besteht, dass es in der Nähe einer Verkehrsstraße von erstrangiger Bedeutung wie des R0 gelegen ist, und verfügbare Bodenreserven hat;

In der Erwägung tatsächlich, dass eine eine bedeutsam große Agrarfläche in einem Umkreis von 800 m bis 1 500 m um den zukünftigen RER-Bahnhof gelegen ist, d.h. einige Minuten zu Fuß von diesem entfernt; dass diese ein Potenzial darstellt, das zu Zwecken, die zur Zunahme der Benutzung des RER beitragen, verwendet werden kann; dass es deshalb Anlass gibt, ihr eine den von der Wallonischen Regierung verfolgten Zielen entsprechenden Zweckbestimmung zu geben;

In der Erwägung, dass der zukünftige RER-Bahnhof von Braine-l'Alliance angesichts seiner Verbindungen mit dem R0 und der N27 über eine gute Erreichbarkeit für PKW verfügt; dass er mehr als jeder andere Bahnhof der Eisenbahnlinie Nr. 124 die Rolle eines modalen Umsteigeknotens für die nach Brüssel fahrenden Pendler der Region spielen kann;

In der Erwägung, dass sein Standort um so strategischer ist, dass er mit der südlichen Grenze der Verkehrsstauungen in Richtung Brüssel übereinstimmt; dass die Autofahrer also dazu angeregt würden, das Transportmittel zu wechseln, indem sie ihr Fahrzeug abstellen und mit dem RER weiterreisen würden;

In der Erwägung, dass der Einzugsbereich des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance den Einzugsbereich von Braine-l'Alleud ergänzt, auch wenn das Angebot und der Dienst im Bahnhof Braine-l'Alleud besser sind; dass die Pendler aus dem Süden und Westen den zukünftigen RER-Bahnhof zwar leicht erreichen können, sein Zugang aber aus dem Osten, d.h. aus den Siedlungen von Plancenoit, Glabais und Genappe schwieriger ist;

In der Erwägung, dass sowohl der Business Park und das Multiplexkino, die schon in der Nähe des zukünftigen RER-Bahnhofs niedergelassen sind, als auch die Entwicklung von mehreren touristischen und Freizeitprojekten in dessen Umgebung ebenfalls dazu beitragen werden, nach einiger Zeit eine Kundschaft für das RER zu bringen;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung aus diesen Gründen beabsichtigt, den Sektorenplan Nivelles um den Standort des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance einer Revision zu unterziehen :

— zur Förderung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung in der Nähe des Bahnhofs durch die Eintragung eines neuen Gebiets für konzertierte kommunale Raumplanung, das hauptsächlich zu Wohnzwecken bestimmt wird, und für welche ein globales Stadtprojekt erstellt werden sollte;

— zur Förderung der Ansiedlung von Aktivitäten, die Eisenbahnverkehrsströme erzeugen (Arbeitnehmer oder Kunden, die mit dem Zug fahren) durch die Eintragung eines neuen gemischten Gewerbegebiets;

— zur Benutzung des Bahnhofs in Verbindung mit den nah liegenden touristischen und Freizeitinfrastrukturen durch die Eintragung zweier neuen Gebieten für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen und eines neuen Parkgebiets;

— zur Verstärkung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und dessen Parkplatzinfrastrukturen entsprechend der modalen Komplementarität mit dem RER-Bahnhof von Braine-l'Alleud;

In der Erwägung, dass es Anlass gibt, die Erneuerung des Stadtzentrums Braine-l'Alleud weiterzuführen, so wie sie durch die Gemeindebehörden seit mehreren Jahren und vor kürzerer Zeit mit dem Bau des RER in Angriff genommen wurde, dass es aber auch wichtig ist, die raumplanerischen Optionen für den Schwerpunkt, das der zukünftige RER-Bahnhof mittelfristig darstellen wird, jetzt schon festzulegen, um seine Entwicklung nach den von der Wallonischen Regierung verfolgten Zielen zu richten;

Begründung hinsichtlich der Zielsetzungen des entwicklungsplans des regionalen raums.

In der Erwägung, dass der vorliegende Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Nivelles die folgenden Zielsetzungen des Entwicklungsplans des regionalen Raums konkretisiert:

Verstärkung der lokalen Raumstruktur des Entwicklungsplanes des regionalen Raums und Eingliederung der überregionalen Dimension in die Entwicklung der Wallonie:

Im Entwicklungsplan des regionalen Raums wird als Grundziel die Verstärkung der Gebietsstruktur festgelegt, und dazu sind die Verkehrsadern, -knotenpunkte und Schwerpunkte innerhalb der Gebiete der Zusammenarbeit aufzuwerten (Entwicklungsplan des regionalen Raums, Seite 146 ff.).

Die Gemeinde Braine-l'Alleud liegt innerhalb des Gebiets transregionaler Zusammenarbeit mit Brüssel. Sie gehört zur maschenähnlichen Struktur aus Schwerpunkten, die das wallonische Gebiet kennzeichnet und auf welche der Entwicklungsplan des regionalen Raums sich zu stützen beabsichtigt, um die Region zu strukturieren.

Im Entwicklungsplan des regionalen Raums wird die Rolle hervorgehoben, die durch den Schwerpunkt von Braine-l'Alleud gespielt werden muss, um mit dem heutigen Wachstum in Wallonisch-Brabant umzugehen.

Durch die vorliegende Revision des Sektorenplans Nivelles werden in dieser Hinsicht klare Zielsetzungen bezüglich der Art und Weise, auf welche die Wallonische Regierung die Entwicklung der Stadt Braine-l'Alleud und deren Hinterland langfristig strukturieren möchte, festgelegt.

Im Entwicklungsplan des regionalen Raums wird als bevorzugte Aktionsmittel zur Raumstrukturierung die Bodennutzung anerkannt, da sie darauf abzielt, den verschiedenen Aktivitäten die für sie am besten geeigneten Räume zuzuweisen oder vorzubehalten und unvereinbare Aktivitäten voneinander zu trennen (Entwicklungsplan des regionalen Raums, Projekt einer Raumstruktur, I. Den wallonischen Raum strukturieren, Seite 116).

Die Revision des Sektorenplans Nivelles um den zukünftigen RER-Bahnhof wird dazu führen, dass Braine-l'Alleud als Entwicklungsschwerpunkt mitten in dem Gebiet der Zusammenarbeit mit Brüssel verstärkt wird. Die Stärkung seiner Anziehungskraft durch die Inbetriebnahme des RER-Bahnhofs muss zusammen mit der Schaffung von wichtigen Infrastrukturen und Tätigkeiten auf der Grundlage einer wohlüberlegten Dichte und Gemischtheit erfolgen, um strukturierende Knotenpunkte zu bilden. Durch die geplanten Einrichtungen werden die Dekonzentration von Tätigkeiten in Brüssel und die Konzentration von wallonischen Tätigkeiten innerhalb dieses Schwerpunkts von Wallonisch-Brabant verstärkt. Zugleich wird die Erreichbarkeit dieses Knotenpunkts noch verbessert, um es einer größeren Anzahl Einwohner aus den Nachbargebieten möglich zu machen, sich leichter zum Bahnhof und zu den verknüpften Ausrüstungen und Aktivitäten zu begeben (Entwicklungsplan des regionalen Raums, S. 152).

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen werden außerdem erlauben, die Verstädterung von Randgebieten, von Gebieten von landschaftlichem Interesse oder von Gebieten, die im Hinblick auf die Stadtstruktur ungünstig gelegen sind, zu vermeiden. So tragen diese Projekte konkret zur Restrukturierung des Zentralteils von Wallonisch-Brabant bei, der einer raschen, verstreuten und kaum organisierten Verstädterung unterworfen ist.

Strukturierung der Städte und Dörfer:

Die geplanten Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung, die Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen und die gemischten Gewerbegebiete tragen zur Verstärkung der Mittelstellung und zur Verbesserung der Lesbarkeit der Raumstruktur von Braine-l'Alleud bei.

Den vorrangigen Bedürfnissen und dem Wohnungsbedarf entgegenkommen:

Die Aufwertung der Umgebung des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance entspricht insbesondere der Zielsetzung, dem Wohnungsbedarf in einem Gebiet der Wallonie mit starkem Baudruck, wo der Grundstückspreis weit über dem Durchschnitt der in der Wallonie festgestellten Preise liegt, zu genügen.

Das Projekt ist der Anlass, unbebaute Grundstücke bereitzustellen, um sie aktiv auf den Immobilienmarkt zu bringen, und ihre Anwendung als echte "nachhaltige Wohnviertel" zu planen, deren Dichte, Gemischtheit der Funktionen und Raumplanung den Aussichten einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen müssen.

Beitragen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und von Reichtümern:

Durch die Möglichkeit der Entwicklung von neuen Vierteln, von öffentlichen und gemeinschaftlichen Freiräumen und von Gewerbeparks trägt das Projekt dazu bei, die soziale Struktur der Bevölkerung der Gemeinde Braine-l'Alleud wieder ins Gleichgewicht zu bringen, Rahmenbedingungen, die die Ansiedlung von Unternehmen fördern, zu schaffen und daher Arbeitsstellen und Reichtum zu schaffen.

Verbesserung der Zugänglichkeit des Wallonischen Gebiets und Verwaltung der Mobilität:

Der Entwicklungsplan des regionalen Raums hat zum Ziel, die Nachfrage nach Fahrten mit persönlichen Straßenverkehrsmitteln zu verringern, indem die Verwendung der öffentlichen Verkehrsmittel gefördert wird (Entwicklungsplan des regionalen Raums, S. 204 und ff.). Die Verringerung der Nachfrage nach dem Transport mit persönlichen Straßenverkehrsmitteln unterliegt nicht nur dem Vorhandensein von Aktivitäten in der Nähe der Anbindungsknoten für Zug und Bus aber auch der Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel, die Alternativen zum PKW darstellen, für die täglichen Fahrten verwenden zu können. Die Ansiedlung von Aktivitäten und Ausrüstungen in der Nähe des zukünftigen RER-Bahnhofs wird es den Arbeitnehmern, Benutzern und Kunden möglich machen, sie mit anderen Verkehrsmitteln als dem PKW zu erreichen. Zur gleichen Zeit werden die Einwohner der Gegend über eine kohärente Alternative zum PKW verfügen, um nach Brüssel und Umgebung zu fahren.

Indem zur Verstärkung bestimmte Gebiete um den zukünftigen RER-Bahnhof von Braine-l'Alliance und Verkehrswege, die eine Umleitung des PKW-Stroms in dessen Richtung möglich machen, eingetragen werden, macht das Projekt es außerdem möglich, die Aktivitäten örtlich festzulegen und die Fahrten auf kohärente Weise zu organisieren.

Das Projekt macht es in der Tat möglich, die Entwicklung von Gewerbegebieten, Wohnvierteln und öffentlichen und gemeinschaftlichen Räumen mit dem Anbieten von guten Zugangsbedingungen in Einklang zu bringen.

Begründung hinsichtlich der Ausrichtungen des Marshall-Plans.

In der Erwägung, dass durch das Projekt Grundstücke für die Ansiedlung von wirtschaftlichen Aktivitäten und von gemeinschaftlichen Ausrüstungen mit vielen Beschäftigungsmöglichkeiten und großen Personalströmen, wie z.B. Bürogebäude oder Ausrüstungen, in denen zahlreiche Arbeitsstellen, Kunden und Benutzer konzentriert sind, reserviert werden;

Dass die Konzentrierung der gewerblichen Aktivitäten in neuralgischen Stellen zur Schaffung einer dynamischen und konkurrenzfähigen Gegend beiträgt;

Dass die gute Strukturierung des Gebiets den Aufschwung von Aktivitäten dank der durch das Verdichten herbeigeführten Einsparungen möglich macht;

Dass die Verringerung der Verkehrsstauprobeme ebenfalls wesentliche Zeit- und Energieeinsparungen möglich macht;

In der Erwägung, dass die geplanten Einrichtungen ebenfalls auf die Schaffung von Wohnvierteln mit innovativem Charakter auf dem Gebiet des Ökobaus und des nachhaltigen Städtebaus orientiert werden können; dass die Wohnprojekte demnach zur Innovation und zur Schaffung von spezialisierten Arbeitsstellen beitragen werden;

Ein Artikel 1. des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe berücksichtigender Wille.

In der Erwägung, dass das im allgemeinen in Wallonisch-Brabant vorkommende städtebauliche Modell ziemlich viel Bodenfläche in Anspruch nimmt;

In der Erwägung, dass man von der durch die Wallonische Regierung geplanten Revision des Sektorenplans profitieren wird, um diese städtebaulichen Modelle neu zu gestalten und einen Teil des städtischen Drucks aufzufangen;

In der Erwägung, dass die Zielsetzung der Wallonischen Regierung darin besteht, ein städtebauliches Modell für die betroffenen Gebiete einzuführen, das viermal weniger Bodenfläche beansprucht als jetzt in den betroffenen Gemeinden festgestellt wird.

In der Erwägung, dass diese Zielsetzung einwandfrei mit der Einhaltung von Artikel 1 des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe übereinstimmt;

Analyse der Sach- und Rechtslage.

In der Erwägung, dass das Projekt auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud im sandigen Teil des Agrargebiets "Brabanter Lehmplateau" liegt; dass man es als in dem städtischen Einflussgebiet von Brüssel befindlich betrachten soll;

In der Erwägung, dass das Ganze ein hügeliges Plateau bildet, das im nordöstlichen Teil durch feuchte Wiesen entlang der Hain abgegrenzt wird;

In der Erwägung, dass das Gelände an der Kreuzung von zwei Verkehrsinfrastrukturen, d.h. dem Ostring von Brüssel und der Eisenbahnlinie Nr. 124 Brüssel-Charleroi und einer regionalen Nebenverkehrsachse, der N27, liegt, und dass diese Straßen die tägliche Verstopfung der Verkehrsstauung nach und aus Brüssel erleiden;

In der Erwägung, dass ein Gewerbepark im Osten angesiedelt ist, dessen Verstärkung auf der Grundlage eines Netzes von breiten Straßen und einer Reihe von Grünflächen organisiert wird;

In der Erwägung, dass ein Multiplexkino östlich des zukünftigen RER-Bahnhofs gebaut wurde, und den Ort im Bereich der Freizeit bekannt macht; dass das Gebäude jedoch kleiner ist, als was in der I.G.N Basiskarte dargestellt wird;

In der Erwägung, dass der zukünftige RER-Bahnhof ebenfalls unfern von mehreren im Westen gelegenen touristischen und Freizeitprojekten liegt;

In der Erwägung, dass drei Parzellierungen, die eine Dichte über dem Durchschnitt aufweisen, im nordwestlichen Teil des Geländes mit ca. 150 Parzellen insgesamt erschlossen worden sind, und dass das Straßennetz einer vierten Parzellierung von 4,2 ha schon gebaut worden ist;

In der Erwägung, dass die unbebauten Grundstücke durch die Landwirtschaft aufgewertet werden;

In der Erwägung, dass im Sektorenplan Nivelles die durch das Projekt betroffenen Grundstücke zur Zeit die folgende Zweckbestimmung haben:

— für die Nord-,West- und Südquadranten: Agrargebiet;

— für den Ostquadrant: schon erschlossenes Gebiet für konzertierte Raumplanung, das durch ein am 2. Dezember 1991 genehmigtes und am 1. Juli 1996 abgeändertes Leitschema gedeckt ist, und gemischtes Gewerbegebiet;

In der Erwägung, dass die Gemeindebehörden einen vom Sektorenplan abweichenden kommunalen Raumordnungsplan endgültig genehmigt haben, der das durch das Projekt betroffene nordwestliche Viertel auf dem Gelände genannt "Paradis de la santé" teilweise deckt; dass dieser Plan vom Minister noch nicht genehmigt worden ist;

In der Erwägung, dass dieser Plan zum Ziel hat, die Zweckbestimmung von zwei Gebieten für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, einem Grüngebiet und einem Agrargebiet abzuändern und genauer festzulegen, um einen städtischen Freizeit- und Entspannungspark zu schaffen;

In der Erwägung, dass vier Parzellierungsgenehmigungen im nördlichen Teil des Gebiets für konzertierte Raumplanung erteilt worden sind:

— 27 Dezember 1993 Parzellierung "Berges du Ruisseau-I";

— 28 Dezember 1993 Parzellierung "Berges du Ruisseau-II";

— 29 Februar 2000 Parzellierung "Vlassimo-Lagneaux";

— 7 April 2003 Parzellierung "Berges du Ruisseau-III";

In der Erwägung, dass ein fünfter Antrag am 7. April 2003 eingereicht wurde und bisher noch ansteht;

In der Erwägung, dass die der SA Infrabel am 9. Februar 2006 erteilte Globalgenehmigung den Bau einer östlich der Eisenbahnlinie Nr. 124 gelegenen Zweibahnstraße ab der "route de Piraumont" bis zur Brücke der "rue Longue" erlaubt, um für PKW den Zugang zum Bahnhof Braine-l'Alleud und zu den dort geplanten Parkplätzen zu erleichtern;

In der Erwägung, dass das Projekt im Umkreis des am 22. Dezember 2005 durch die Wallonische Regierung verabschiedeten Sanierungsplans des Zwischeneinzugsgebiets der Senne liegt; dass keine Sanierungsart für die durch das Projekt betroffenen Grundstücke, die nicht in einem verstädterbaren Gebiet eingetragen sind, im Plan vorgesehen ist;

In der Erwägung, dass die Gesamtheit des Gebiets im gefährdeten Gebiet der Brüsseler Sandschicht liegt, wo die Wasserentnahmen aus dem Grundwasservorkommen besonders häufig sind;

In der Erwägung, dass das Projekt durch zwei entfernte Präventivzonen zum Schutz der naheliegenden Wasserentnahmestellen der Kategorie II betroffen ist, von denen eine westlich der Eisenbahnlinie Nr. 124 und die andere in der Nähe des nördlich des Multiplexkinos eingetragenen Grüngelands gelegen ist;

In der Erwägung, dass das Projekt durch keine Immobiliengüter betroffen ist, die in der Schutzliste eingetragen, unter Schutz gestellt oder in einem Schutzgebiet im Sinne von Artikel 209 des Gesetzbuches oder in einer im Verzeichnis der in Artikel 233 des Gesetzbuches erwähnten archäologischen Stätten aufgeführten Stätte gelegen sind;

In der Erwägung, dass sich das Projekt jedoch südwestlich von dem historischen Gebiet des Schlachtfeldes vom Jahre 1815, der sogenannten Stätte der Schlacht bei Waterloo, und von deren hauptsächlichem touristischem Anziehungspunkt dem Löwenhügel, und nordwestlich des Schutzgebiets der "Ferme du Caillou" befindet;

In der Erwägung, dass ein Fluchtlinienplan für die Straße "route de Piraumont" erstellt wurde;

In der Erwägung, dass das Gelände mehrere Wege und Pfade umfasst, die in dem Atlas der Gemeindestraßen und -wege angeführt sind;

In der Erwägung, dass die Gemeindebehörden von Braine-l'Alleud und Waterloo vor kurzem die Ausarbeitung eines interkommunalen Mobilitätsplans in Angriff genommen haben;

Begründung der Standortwahl für das Projekt und Wahl der Zoneinteilung.

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung beschlossen hat, eine proaktive Politik zu führen, um die Umgebung des zukünftigen RER-Bahnhofs aufzuwerten und die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zu fördern;

In der Erwägung, dass die Konfrontierung der von der Regierung verfolgten Ziele mit der Struktur der Verstädterung um den Standort des zukünftigen RER-Bahnhofs und der bestehenden Infrastrukturen dazu führt, vorzuschlagen, dass zum größten Teil Wohngebiete westlich der Eisenbahnlinie Nr. 124 entwickelt werden, und dass die Gebiete östlich der Linie für die Entwicklung von wirtschaftlichen Tätigkeiten sowie für die eventuelle Einrichtung der Infrastrukturen vorbehalten wird, um den Autoverkehr aus dem Osten in diese Richtung zu lenken;

In der Erwägung, dass die Eintragung eines Gebiets für konzertierte Raumplanung westlich der Linie Nr. 124, zusammen mit einer zusätzlichen Vorschrift, die insbesondere darauf abzielt, dieses Gebiet hauptsächlich zu Wohnzwecken zu bestimmen, es möglich macht, diesem Ziel der Aufwertung nachzukommen;

In der Erwägung, dass das bereits bestehende Gebiet für konzertierte Raumplanung östlich der Eisenbahnlinie Nr. 124 liegt, mit Ausnahme der schon parzellierten Grundstücke, für welche es gerechtfertigt ist, sie in einem Wohngebiet einzutragen, und des bestehenden Multiplexkinos, das wegen seiner Funktion mit Recht einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen zuzuweisen ist, als solches erhalten werden kann;

In der Erwägung, dass es jedoch keinen Anlass gibt, dort eine städtebauliche Entwicklung gedeihen zu lassen, die im Gegensatz zu den durch die Wallonische Regierung verfolgten Zielsetzungen steht;

In der Erwägung, dass die Verstädterung der beiden Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung auf ähnliche Weise erfolgen muss;

In der Erwägung, dass die Bestimmungen des Artikels 33 des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe, sowie durch das sogenannte "RESA"-Dekret vom 3. Februar 2005 abgeändert, bezüglich der Einrichtung der Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung die Sicherung der Gesamtkohärenz, der Progressivität und der guten Durchführung der Einrichtung des Gebiets für konzertierte kommunale Raumplanung möglich machen;

In der Erwägung, dass der Städtebau- und Umweltbericht das gesamte Gebiet decken soll und dass er ein globales Stadtprojekt, das auf einer konzentrischen Logik beruht, nach welcher die Entwicklung des Gebiets ab dem RER Bahnhof bevorzugt wird, und das den Zugang der Fußgänger und Radfahrer zum Bahnhof fördert, zum Ziel haben soll, um den verfolgten Zielsetzungen zu genügen; dass das Verkehrsnetz, die städtebauliche Zusammensetzung und die Dichte in dieser Hinsicht angemessene Mittel darstellen, um dessen städtebauliche Entwicklung unter Kontrolle zu halten; dass es demnach Anlass gibt, diese beiden Gebiete mit einer zusätzlichen Vorschrift "S.15" zu versehen, welche die Einrichtung des Gebiets gemäß den oben bestimmten Grundsätzen begleitet;

In der Erwägung, dass die südlich des zukünftigen RER-Bahnhofs gelegenen Grundstücke eine echte Zugangsmöglichkeit mit dem Bahnhof genießen, dass sie jedoch wegen der Nähe des Eisenbahns und der West-Rings (R0) kaum geeignet für Wohnzwecke sind; dass die Ansiedlung von Büroräumen oder anderen Aktivitäten, die Eisenbahnverkehrsströme erzeugen, im Gegenteil begründet wäre; dass die Wallonische Regierung daher vorschlägt, sie als gemischtes Gewerbegebiet einzutragen;

In der Erwägung, dass es jedoch keinen Anlass gibt, dort ein Handelszentrum, das mit dem Stadtzentrum von Braine-l'Alleud konkurrieren könnte, entstehen zu lassen; dass es infolgedessen vorgeschlagen wird, das Gebiet mit einer zusätzlichen Vorschrift zu versehen;

In der Erwägung, dass die Fläche der Eisenbahnlinie zwischen der "route de Piraumont" und der "rue Longue" im Sektorenplan als Grüngelände eingetragen ist; dass diese Gegebenheit im Gegensatz mit der Durchführung von Immobilienprojekten über der Eisenbahnlinie steht, obwohl diese Möglichkeit nämlich unter Berücksichtigung der Knappheit an verfügbaren Räumen zwischen dem zukünftigen RER-Bahnhof von Braine-l'Alliance und dem Bahnhof von Braine-l'Alleud nicht zurückzuweisen ist; dass es daher vorgeschlagen wird, diese Fläche durch Übernahme der Zweckbestimmung der angrenzenden Gebiete als bebaubares Gebiet einzutragen;

In der Erwägung, dass mit Ausnahme des in unmittelbarer Nähe des zukünftigen RER-Bahnhofs gelegenen Gebiets, die Wallonische Regierung außerdem beabsichtigt, die Wahlen zu bestätigen, die die Gemeindebehörden westlich des Gebiets des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance durch die Ausarbeitung eines kommunalen Raumordnungsplans, der vom Sektorenplan abweicht und bald fertiggestellt wird, konkretisieren möchten;

In der Erwägung, dass im kommunalen Raumordnungsplan die Eintragung eines Parkgebiets einerseits und eines Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen andererseits anstelle der bestehenden Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, Grüngelände und Agrargebiete vorgesehen wird;

In der Erwägung, was die in der unmittelbaren Umgebung des zukünftigen RER-Bahnhofs gelegenen Grundstücke betrifft, dass ihre Zweckbestimmung als Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, so wie sie durch den kommunalen Raumordnungsplan geplant wird, nicht am geeignetsten ist, um dem Ziel nachzukommen, dort einige Geschäfte, gemeinschaftliche Anlage und Bürogebäude zu gruppieren, um auf Zeit ein Viertelzentrum zu bilden; dass es daher vorgeschlagen wird, sie als Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung einzutragen;

In der Erwägung, dass das Netz der im Sektorenplan stehenden Hauptverkehrsinfrastrukturen nicht mehr den Zielsetzungen der Wallonischen Regierung genügt und dass es daher revidiert werden muss, um u.a. die Erreichbarkeit der zukünftigen RER-Bahnhöfe von Braine-l'Alleud und Braine-l'Alliance zu optimieren;

In der Erwägung, dass das Vorhandensein von Betrieben im dem Hain-Tal (Fa. UCB) nämlich den Bau der im Sektorenplan vorgesehenen Umgehungsstraße südlich von Braine-l'Alleud über die Straße "rue de Piraumont" und deren Verlängerung in Richtung der "chaussée de Tubize" beeinträchtigt; dass diese Infrastruktur angesichts des Vorhandenseins des R0, der A54 und der im und in Richtung Zentrum von Braine-l'Alleud eingerichteten oder geplanten Straßen nicht mehr gerechtfertigt ist;

In der Erwägung, dass die der SA Infrabel am 9. Februar 2006 erteilte Globalgenehmigung betreffend den Bau und den Betrieb eines dritten und vierten Gleises auf der Eisenbahnlinie Nr. 124 Brüssel-Charleroi sowie von verschiedenen Tiefgaragen, mit Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/St. und Begradigung der Kurve von Baulers auf dem Gebiet der Gemeinden Waterloo, Braine-l'Alleud und Nivelles den Anfang eines Wegebbaus auf der ehemaligen Eisenbahnlinie Nr. 115 erlaubt;

In der Erwägung, dass die bestehende Grundfläche auf Zeit den Bau einer Verbindungsstraße mit der "chaussée de Tubize" erlaubt, und es möglich macht, dass eine Zubringerstraße zusätzlich zur durch die vorerwähnte Genehmigung schon erlaubten Zubringerstraße ab dem zukünftigen RER-Bahnhof von Braine-l'Alliance gebaut wird;

In der Erwägung, dass es daher angemessener ist, die Trasse und den Reserveumkreis der geplanten Infrastruktur zu streichen und die Rolle der "rue de Piraumont" als lokale Erschließungsstraße zu bestätigen, wobei eine Verbindung mit dem "Village Reine Fabiola" jedoch möglich bleibt;

In der Erwägung dagegen, dass der Bau einer neuen Straße zwischen der N27 (und dem RO) und der N5 außerhalb des durch das Gesetz vom 26. März 1914 unter Schutz gestellten Gebiets es erlauben würde, eine Rolle der Neustrukturierung des zwischengemeindlichen Netzes unter Berücksichtigung dessen Gegebenheiten und dessen Kapazität zu gewährleisten.

In der Erwägung, dass diese neue Straßenverbindung die Erfüllung mehrerer Ziele erlauben würde:

— die Zugänglichkeit nach dem Zentrum von Braine-l'Alleud und den zukünftigen RER-Bahnhöfen ab den besiedelten Gebieten von Plancenoit, Glabais et de Genappe zu erleichtern;

— den südlichen Zugang von Waterloo, die "route du Lion" und die "chaussée Reine Astrid" sowie die Siedlungsstraßen im Osten von Braine-l'Alleud und das gesamte Gelände des Schlachtfelds vom Jahre 1815, genannt "Schlacht bei Waterloo", für welches Projekte zur touristischen Wiederaufwertung im Gang sind, zu entlasten;

Anwendung von zusätzlichen Vorschriften.

In der Erwägung, dass der Sektorenplan ergänzende städtebauliche oder plantechnische Vorschriften enthalten kann, die insbesondere auf den in Artikel 23 des Gesetzbuches erwähnten Elementen beruhen können;

In der Erwägung, dass das neue Landpotential, das die Wallonische Regierung einzutragen plant, gemäß der Politik, die sie durchführen möchte und deren Grundsätze in der von ihr im Hinblick auf eine bessere Organisation des Wallonischen Raumes gewählte 4. Zielsetzung des Entwicklungsplans des regionalen Raums ("die Städte und Dörfer strukturieren") erläutert werden, aufgewertet werden muss;

In der Erwägung, dass vorgeschlagen wird, den beiderseits der Eisenbahnlinie Nr. 124 eingetragenen Gebieten für konzertierte kommunale Raumplanung die folgende zusätzliche Vorschrift beizufügen, die mit "S.15" gekennzeichnet ist: "das Wohngebiet ist hauptsächlich zu Wohnzwecken bestimmt. Der Städtebau- und Umweltbericht deckt das ganze Gebiet und zielt auf ein globales Stadtprojekt hin, das auf einer konzentrischen Logik beruht, nach welcher die Entwicklung des Gebiets ab dem RER Bahnhof bevorzugt wird, insbesondere mittels des Verkehrsnetzes, der städtebaulichen Zusammensetzung und der Dichte. Die Gestaltung des Verkehrsnetzes begünstigt den Zugang von Fußgängern und Radfahrern zum Bahnhof.";

In der Erwägung, dass vorgeschlagen wird, um den bestehenden Reserveumkreis bezüglich der im Norden gelegenen Entnahmestelle zu bestätigen, dem östlich der Eisenbahnlinie Nr. 124 eingetragenen Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen die folgende zusätzliche Vorschrift beizufügen, die mit "S.16" gekennzeichnet ist: "Bauten sind bis zu einer Tiefe von 20 m längs des Grüngelands verboten. Landschaftliche Anpflanzungen und Bewaldungen werden dort angelegt";

In der Erwägung, dass vorgeschlagen wird, dem durch den vorliegenden Erlass im Plan eingetragenen gemischten Gewerbegebiet die folgende zusätzliche Vorschrift beizufügen, die mit "R.1.1." gekennzeichnet ist: "Die Einzelhandelsbetriebe und Betriebe für Dienstleistungen an die Bevölkerung sind in diesem Gebiet nicht gestattet, außer wenn es sich um Hilfstätigkeiten zugunsten der im Gebiet zugelassenen Betriebe handelt".

Überprüfung der Einhaltung der in Artikel 46 des Gesetzbuches erwähnten Bedingungen.

In der Erwägung, dass die Eintragung der neuen, zur Verstädterung bestimmten Gebiete den in Artikel 46 des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe festgesetzten Kriterien genügt;

In der Erwägung, dass das neue Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung und das neue gemischte Gewerbegebiet jeweils an ein bereits bestehendes Wohngebiet und an ein (ordnungsgemäß verwertetes) bereits bestehendes Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung angrenzen;

In der Erwägung, dass die neuen, zur Verstädterung bestimmten Gebiete keine lineare Konfiguration an einem Verkehrsweg entlang aufweisen;

In der Erwägung, dass in Artikel 46 § 1 3° des Gesetzbuches verfügt wird, dass die Eintragung jedes neuen zur Verstädterung bestimmten Gebiets ausgeglichen wird, und zwar dadurch, dass ein bestehendes, zur Verstädterung bestimmtes Gebiet in ein nicht zur Verstädterung bestimmtes Gebiet in gleichem Maße verändert wird, oder durch jegliche von der Regierung bestimmte Ausgleichung.

In der Erwägung, dass die Eintragung von neuen zur Verstädterung bestimmten Gebieten eine Fläche von 65,43 ha betrifft, von denen ein Teil innerhalb des Umkreises der Revision durch die Verwandlung von Gebieten für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen in Parkgebiete über eine Fläche von 11,82 ha ausgeglichen wird;

In der Erwägung, dass im Vorentwurf zur Revision als raumplanerischer Ausgleich die Verwandlung eines Gebiets für konzertierte kommunale Raumplanung auf dem Gebiet der Gemeinde Lasne mit einer Fläche von 37,68 ha in ein Agrargebiet vorgesehen ist;

In der Erwägung, dass diese Abänderung der Zweckbestimmung durch das Strukturschema von Lasne gerechtfertigt wird, insbesondere durch die Wahl der Gemeinde, die Bevölkerung auf 13 500 Einwohner zu begrenzen (kommunales Strukturschema Seite 85), was einen geringen Bedarf an neuen Wohnungen zur Folge hat, so wie durch den diesem Gebiet zugewiesenen Wichtigkeitsgrad und durch dessen landschaftliches Interesse; dass die Abänderung der Zweckbestimmung dieses längs der N5 gelegenen Gebiets den doppelten Vorteil bietet, dass die zukünftigen Einwohner von der Lärmbelastung der Straße geschützt werden und dass eine interessante pflanzliche Übergangszone zwischen den bebauten Wohnkerne entsteht;

In der Erwägung, dass seine Eintragung als Agrargebiet durch seine heutige Zweckbestimmung gerechtfertigt wird;

In der Erwägung, dass der vorliegende Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Nivelles infolgedessen in der Eintragung von 49,49 ha neuen, zur Verstädterung bestimmten Gebieten, die durch die Verwandlung eines Gebiets für konzertierte kommunale Raumplanung von 37,68 ha in ein Agrargebiet ausgeglichen wird, besteht;

In der Erwägung, dass die geplante Ausgleichsmaßnahme ein zur Verstädterung bestimmtes Gebiet betrifft, das ungünstig gelegen ist; dass die Wahl der Wallonischen Regierung hier ebenfalls darauf abzielt, sich auf bestehende Schwerpunkte zu stützen, um das Gebiet zu strukturieren;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung als alternative Ausgleichsmaßnahme den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der N27 (und dem R0) und der N5 außerhalb des durch das Gesetz vom 26. März 1914 geschützten Gebiets vorschlägt;

In der Erwägung, dass dieses Projekt tatsächlich ermöglicht, die Qualität und Bedienung des Gebiets gleichzeitig zu verbessern, und zudem eine wesentliche Verbesserung des Lebensumfelds der Einwohner der Nachbargebiete bewirkt;

In der Erwägung, dass der vorliegende Erlass folglich darauf abzielt,

— ein Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung mit einer Fläche von 32,71 ha mit der zusätzlichen Vorschrift, die mit dem Vermerk "S.15" gekennzeichnet ist, westlich der Eisenbahnlinie Nr. 124 auf in einem Agrargebiet (31,83 ha) und in einem Grüngelände (0,68 ha) gelegenen Grundstücken einzutragen;

— ein Wohngebiet mit einer Fläche von 0,08 ha, südlich des "clos du Colbie" auf in einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen gelegenen Grundstücken einzutragen;

— ein Wohngebiet mit einer Fläche von 18,91 ha auf in einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung (15,88 ha) gelegenen, schon parzellierten Grundstücken und auf in einem Grüngelände (3,03 ha) gelegenen Grundstücken, was die Grundfläche der Eisenbahnlinie zwischen der "route de Piraumont" und der Brücke der "rue Longue" betrifft, einzutragen;

— ein Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung mit einer Fläche von 17,40 ha mit einer zusätzlichen Vorschrift, die mit dem Vermerk "S.15" gekennzeichnet ist, in dem Ostquadrant zwischen der "route de Piraumont" und der Eisenbahnlinie Nr. 124 auf in einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung (16,52 ha), in einem Grüngelände (0,73 ha) und in einem gemischten Gewerbegebiet (0,15 ha) gelegenen Grundstücken einzutragen;

— ein gemischtes Gewerbegebiet mit einer Fläche von 24,48 ha mit der zusätzlichen Vorschrift, die mit dem Vermerk "R.1.1." gekennzeichnet ist, in dem Südostquadrant zwischen der "route de Piraumont" und der Eisenbahnlinie Nr. 124 auf in einem Agrargebiet (24,12 ha) und in einem Grüngelände (0,36 ha) gelegenen Grundstücken einzutragen;

— ein Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen mit einer Fläche von 4,94 ha mit einer zusätzlichen Vorschrift, die mit dem Vermerk "S.16" gekennzeichnet ist, in dem Ostquadrant zwischen der "route de Piraumont" und der Eisenbahnlinie Nr. 124 auf in einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung (2,14 ha), in einem gemischten Gewerbegebiet (2,22 ha) und in einem Grüngelände (0,58 ha) gelegenen Grundstücken einzutragen;

— ein Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen mit einer Fläche von 3,90 ha, in dem Nordwestquadrant zwischen der "route de Piraumont" und der Eisenbahnlinie Nr. 124 auf in einem Agrargebiet gelegenen Grundstücken einzutragen;

— ein Parkgebiet mit einer Fläche von 25,17 ha, in dem Nordwestquadrant zwischen der "route de Piraumont" und der Eisenbahnlinie Nr. 124 auf in einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen (11,67 ha), einem Agrargebiet (4,45 ha), einem Grüngelände (8,93 ha) und einer Wasserfläche (0,12 ha) gelegenen Grundstücken einzutragen;

— ein Grüngelände mit einer Fläche von 4,29 ha auf in einem Grüngelände (4,29 ha), in einem gemischten Gewerbegebiet (0,28 ha) und in einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung (0,12 ha) gelegenen Grundstücken einzutragen;

das Folgende zu streichen:

— die Trasse und den Reserveumkreis des Verkehrsweges, der zwischen der "chaussée d'Ophain" und der "chaussée de Tubize" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud geplant sind;

— die Trasse des bereits bestehenden Verkehrsweges zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 124 und der Kreuzung mit der "chaussée d'Ophain" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

sowie als raumplanerischer Ausgleich, ein Agrargebiet mit einer Fläche von 37,68 ha östlich der N5 in Plancenoit auf in einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung gelegenen Grundstücken einzutragen;

Umweltverträglichkeitsprüfung.

In der Erwägung, dass gemäß den Bestimmungen von Artikel 42 Absätze 2 und 4 des Gesetzbuches die Regierung verpflichtet ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung ausführen zu lassen, deren Umfang und Genauigkeit sie festlegt, und den Entwurf bezüglich des Inhalts der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie den Vorentwurf des Planes dem Regionalausschuss für Raumordnung und dem Wallonischen Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung zur Begutachtung zu unterbreiten;

In der Erwägung, dass, was den Umfang der auszuführenden Prüfung betrifft, die Auswirkungen einer jeden der Komponenten des Projekts auf die Umwelt sehr unterschiedlicher Art und unterschiedlichen Umfangs sind;

In der Erwägung, dass die Eintragung von neuen zur Verstädterung bestimmten Gebieten grundsätzlich bedeutsame Auswirkungen auf die Umwelt haben kann; dass die Umweltverträglichkeitsprüfung alle diese Eigenschaft aufweisenden Komponenten des Projekts betreffen sollte;

In der Erwägung, dass die Umwandlung von zur Verstädterung bestimmten Gebieten in nicht zur Verstädterung bestimmte Gebiete jedoch keine bedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt haben sollte; dass die Umweltverträglichkeitsprüfung diese Komponente des Projekts nicht betreffen sollte;

In der Erwägung, dass die Streichung der Trasse und des Reserveumkreises des zwischen der "chaussée d'Ophain" und der "chaussée de Tubize" geplanten Verkehrsweges und der Trasse der zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 124 und der Kreuzung mit der "Chaussée d'Ophain" bereits bestehenden Verkehrsweges grundsätzlich bedeutsame Auswirkungen auf die Umwelt haben sollte; dass die Umweltverträglichkeitsprüfung diese Komponente des Projekts betreffen sollte;

In der Erwägung, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung in Anwendung des Artikels 42 Absatz 3 des Gesetzbuches u.a. auf den nützlichen Informationen beruhen kann, die anlässlich der im Rahmen der Untersuchung bezüglich des kommunalen Raumordnungsplans "Paradis de la santé", der vom Sektorenplan abweicht, und der der AG Infrabel gewährten Globalgenehmigung durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung gesammelt;

In der Erwägung, dass die Validierung der Bedürfnisse und der Lokalisierung der unterschiedlichen Nutzungsgebiete des Vorentwurfs sowie die Suche nach den Varianten auf das Gebiet begrenzt werden sollten, das in der Nähe des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance liegt;

In der Erwägung, dass die Validierung der Begrenzung und der Bedingungen zur Durchführung der Nutzungsgebiete sowie die Suche nach den Varianten auf den Prüfungsumkreis, der unter Berücksichtigung der Art des Milieus und der berücksichtigten Belastungen für die Ansiedlung als der am Besten passende betrachtet wird, begrenzt werden sollten,

In der Erwägung, was die Genauigkeit der durchzuführenden Studie betrifft, dass der dem vorliegenden Erlass beigefügte Inhaltsentwurf unter Berücksichtigung der Spezifitäten des Projekts erarbeitet wurde und den in Artikel 42 Absatz 2 des Gesetzbuches bestimmten Musterinhalt beachtet;

In der Erwägung, dass den folgenden Elementen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden müsste:

— Einschätzung der Auswirkungen des Vorprojekts zur Revision des Sektorenplans von Nivelles auf die Mobilität, die Netzwerke und die Infrastrukturen (Sanierungsplan des Zwischeneinzugsgebiets der Senne, usw.);

— Einschätzung der Auswirkungen auf die Landschaft des Gebiets für konzertierte kommunale Raumordnung, das auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud geplant ist;

Auf Vorschlag des Ministers des Wohnungswesens, des Transportwesens und der räumlichen Entwicklung,

Beschließt:

Artikel 1 - Die Wallonische Regierung beschließt, den Sektorenplan von Nivelles einer Revision zu unterziehen, und verabschiedet den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Nivelles (Karten 39/3 und 39/4) gemäß der beigefügten Karte, dies zwecks der Eintragung von:

— zwei Gebieten für konzertierte kommunale Raumplanung auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

— einem Wohngebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

— zwei Gebieten für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

— einem gemischten Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

— einem Parkgebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

— einem Grünegebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

und zwecks der Streichung:

— der Trasse und des Reserveumkreises des Verkehrsweges, der zwischen der "chaussée d'Ophain" und der "chaussée de Tubize" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud geplant sind;

— der Trasse des bereits bestehenden Verkehrsweges zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 124 und der Kreuzung mit der "chaussée d'Ophain" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

sowie als raumplanerischer Ausgleich zwecks der Eintragung eines Agrargebiets auf dem Gebiet der Gemeinde Lasne.

Art. 2 - Folgende, mit "S.15" gekennzeichnete zusätzliche Vorschrift gilt in den beiden Gebieten für konzertierte kommunale Raumplanung, die in unmittelbarer Nähe des zukünftigen RER-Bahnhofs gelegen sind:

«das Wohngebiet ist hauptsächlich zu Wohnzwecken bestimmt. Der Städtebau- und Umweltbericht deckt das ganze Gebiet und zielt auf ein globales Stadtprojekt hin, das auf einer konzentrischen Logik beruht, nach welcher die Entwicklung des Gebiets ab dem RER Bahnhof bevorzugt wird, insbesondere mittels des Verkehrsnetzes, der städtebaulichen Zusammensetzung und der Dichte. Die Gestaltung des Verkehrsnetzes begünstigt den Zugang von Fußgängern und Radfahrern zum Bahnhof.»

Art. 3 - Folgende, mit "R.1.1." gekennzeichnete zusätzliche Vorschrift gilt in dem gemischten Gewerbegebiet, das durch vorliegenden Erlass im Plan ausgewiesen wird:

«Die Einzelhandelsgeschäfte und Betriebe für Dienstleistungen an die Bevölkerung sind in diesem Gebiet nicht gestattet, außer wenn es sich um Hilfstätigkeiten zugunsten der im Gebiet zugelassenen Betriebe handelt.»

Art. 4 - Folgende, mit "S.16" gekennzeichnete zusätzliche Vorschrift gilt in dem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, das durch vorliegenden Erlass östlich der Eisenbahnlinie Nr. 124 im Plan ausgewiesen wird:

"Bauten sind bis zu einer Tiefe von 20 m längs des Grünegebiets verboten. Landschaftliche Anpflanzungen und Bewaldungen werden dort angelegt."

Art. 5 - Die Wallonische Regierung schlägt als alternative Ausgleichmaßnahme nach noch zu bestimmenden Modalitäten den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der N27 (und dem R0) und der N5 außerhalb des durch das Gesetz vom 26. März 1914 geschützten Gebiets vor.

Art. 6 - Die Wallonische Regierung genehmigt den Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung, der der Vorentwurf bezüglich der Revision des dem vorliegenden Erlass beigefügten Sektorenplans von Nivelles unterzogen werden wird.

Art. 7 - Die Wallonische Regierung beauftragt den Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Raumordnung gehört, den besagten Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung, der der Vorentwurf bezüglich der Revision des Sektorenplans von Nivelles unterzogen werden wird, dem Regionalausschuss für Raumordnung, dem Wallonischen Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung und der Generaldirektion der Naturschätze und der Umwelt zur Begutachtung zu unterbreiten, und ihn ihr danach erneut zur Genehmigung vorzulegen.

Namur, den 19. April 2007

Der Minister-Präsident,
E. DI RUPO

Der Minister des Wohnungswesens, des Transportwesens und der räumlichen Entwicklung,
A. ANTOINE

Anlage I zum Lastenheft

Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Nivelles (Karten 39/3 und 39/4) zwecks der Förderung der Verwendung des "RER" (Regionales Nahverkehrsnetz) in der Umgebung des zukünftigen RER-Bahnhofs von Braine-l'Alliance durch die Eintragung zweier Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung, eines Wohngebiets, zweier Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, eines gemischten Gewerbegebiets, eines Parkgebiets, eines Grüngelands, durch die Streichung der bestehenden bzw. geplanten Trasse und des Reserveumkreises der Verlängerung der Strasse "route de Piraumont" in Richtung der "chaussée de Tubize" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud und als raumplanerischer Ausgleich, durch die Eintragung eines Agrargebiets auf dem Gebiet der Gemeinde Lasne.

ENTWURF ZUM INHALT DER UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR DEN SEKTORENPLAN

1. Der Vorentwurf bezüglich der Revision der Karten 39/3 und 39/4 des Sektorenplanes von Nivelles, der durch den Erlass der Wallonischen Regierung vom XX/XX/2007 verabschiedet worden ist, betrifft:

* die weiter unten angeführten Komponenten des Vorentwurfs:

Eintragung von:

- zwei Gebieten für konzertierte kommunale Raumplanung mit der zusätzlichen Vorschrift, die auf dem Plan mit dem Vermerk "*S.15" gekennzeichnet wird, auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;
- einem Wohngebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;
- einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;
- einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen mit der zusätzlichen Vorschrift, die auf dem Plan mit dem Vermerk "*S.16" gekennzeichnet wird, auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;
- einem gemischten Gewerbegebiet mit der zusätzlichen Vorschrift, die auf dem Plan mit dem Vermerk "*R.1.1." gekennzeichnet wird, auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;
- einem Parkgebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;
- einem Grüngelandsgebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

Streichung:

- der Trasse und des Reserveumkreises des Verkehrsweges, der zwischen der "chaussée d'Ophain" und der "chaussée de Tubize" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud geplant sind;
- der Trasse des bereits bestehenden Verkehrsweges zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 124 und der Kreuzung mit der "chaussée d'Ophain" auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud;

*die folgenden raumplanerischen Ausgleichmaßnahmen:

Eintragung:

- eines Agrargebiets auf dem Gebiet der Gemeinde Lasne;

1. Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung und Genauigkeit der Informationen (*Artikel 42 Absatz 2 des CWATUP*).

0. Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird Folgendes betreffen:

- die Eintragung der neuen zur Verstärkung bestimmten Gebiete;
- die Streichung der Trasse des bereits bestehenden Verkehrsweges zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 124 und der Kreuzung mit der "chaussée d'Ophain";
- die Streichung der Trasse und des Reserveumkreises des geplanten Verkehrsweges zwischen der "chaussée d'Ophain" und der "Chaussée de Tubize".

Da die anderen Komponenten des Projekts keine bedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt haben sollen, müssen sie nicht untersucht werden.

Die Prüfung wird nach dem Grundsatz des "Trichter-Verfahrens" erfolgen, d.h., dass unter Berücksichtigung der Art der angeschnittenen Aspekte die Analyse der verschiedenen Komponenten des Vorentwurfs von der breitesten Ebene bis zur lokalen Ebene des betroffenen Umkreises erfolgen wird.

Die Validierung der Bedürfnisse und die Lokalisierung der unterschiedlichen Nutzungsgebiete des Vorentwurfs sowie die Suche nach den Varianten werden auf das Gebiet begrenzt werden müssen, das an den zukünftigen RER-Bahnhof von Braine-l'Alliance angrenzt.

Die Validierung der Begrenzung und der Bedingungen zur Durchführung der Nutzungsgebiete sowie die Suche nach den Varianten werden auf den Prüfungsumkreis, der unter Berücksichtigung der Art des Milieus und der berücksichtigten Belastungen für die Ansiedlung als der am Besten passende betrachtet wird, begrenzt werden müssen.

Der Prüfungsumkreis (mikrogeographische Ebene) der Komponenten des Vorentwurfs, die die biologische Vielfalt, die Bevölkerung (Mobilität,...), das Wasser (Grundwasser, Oberflächenwasser, Abwasser,...), die Luft, die klimatischen Faktoren, die Landschaften, die landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Aktivität beeinträchtigen können, wird vom Gebiet abhängen, das für jede der geprüften Problematiken betroffen werden kann.

Ganz besonders der Prüfungsumkreis der Komponenten des Vorentwurfs und ihrer Ausgleichsauswirkungen auf die Fauna, die Flora, die Böden, die materiellen Güter und das Kulturerbe wird auf die betroffenen Grundstücke begrenzt werden.

2. Genauigkeitsgrad der Informationen.

Das nachstehend gewählte Lastenheft ist unter Berücksichtigung der Spezifitäten des Projekts erstellt worden und bildet ein Dokument, dessen Genauigkeitsgrad im Hinblick auf Artikel 42 des Gesetzbuches als ausreichend betrachtet wird.

Alle Punkte des vorliegenden Lastenheftes müssen grundsätzlich als unabdingbar betrachtet werden; der Verfasser der Studie kann jedoch vorschlagen, die Analyse von bestimmten Punkten weniger gründlich vorzunehmen, dies insofern er beweist, dass sie im Verhältnis zum geprüften Vorentwurf nicht relevant sind.

Wenn er andererseits der Meinung ist, dass ein bestimmter Punkt, der nicht im Lastenheft stehen würde, im Verhältnis zur analysierten Akte wichtig ist, kann der Verfasser der Studie diesen Punkt immer anschneiden und entwickeln.

Die Faktoren der Abänderung des Umfelds (oder nachteilige Auswirkungen) und die Komponenten der Sach- und Rechtslage sind in der Anlage aufgestellt, und die Autoren der Umweltverträglichkeitsprüfung haben die Verpflichtung, in der Analyse nur diejenigen zu behalten, die sich als relevant erweisen, oder die Elemente, deren Berücksichtigung als notwendig erscheinen würde, hinzufügen.

Besondere Aufmerksamkeit wird den folgenden Elementen geschenkt werden:

- Einschätzung der Auswirkungen des Vorprojekts zur Revision des Sektorenplans von Nivelles auf die Mobilität, die Netzwerke und die Infrastrukturen (Sanierungsplan des Zwischeneinzugsgebiets der Senne, usw.);
- Einschätzung der Auswirkungen auf die Landschaft des Gebiets für konzertierte kommunale Raumordnung, das auf dem Gebiet der Gemeinde Braine-l'Alleud geplant ist;

Diese Liste ist keinesfalls erschöpfend.

Phase I: RECHTFERTIGUNG DES VORENTWURFS

A. ZUSAMMENFASSUNG DES INHALTS UND BESCHREIBUNG DER ZIELSETZUNGEN UND DER BEGRÜNDUNGEN DES VORENTWURFS ZUR REVISION DES PLANS (*Artikel 42 Absatz 2, 1^o des CWATUP*).

A.1. Zusammenfassung des Inhalts und Beschreibung der Zielsetzungen und der Begründungen des Vorentwurfs zur Revision des Plans

Es geht darum, den Gegenstand der Revision des Sektorenplans Nivelles zusammenzufassen und die Ziele und die Begründungen der Wallonischen Regierung zu identifizieren, wie sie in dem Erlass, durch den der Vorentwurf des abändernden Plans angenommen wird, erscheinen.

Unter Gegenstand der Revision des Sektorenplans Nivelles versteht man: die Nutzungsgebiete, die bestehende oder geplante Trasse des Netzwerkes der Hauptverkehrsinfrastrukturen, die Umkreise, wo ein besonderer Schutz gerechtfertigt ist, die zusätzlichen städtebaulichen oder raumplanerischen Vorschriften, die anderen Raumordnungsmaßnahmen und die Karte;

Unter Zielsetzungen der Wallonischen Regierung versteht man die Ziele, die sie mit ihrer Entscheidung, den Plan zu revidieren, verfolgt.

Unter Begründungen der Wallonischen Regierung versteht man die Gründe, aus denen sie die Revision des Sektorenplans Nivelles als zur Erreichung der Zielsetzungen unerlässlich betrachtet.

A.2. Analyse.

A.2.1. Überprüfung der Vereinbarkeit der Ziele des Vorentwurfs mit den regionalen Optionen.

Es handelt sich darum, einerseits die Verbindungen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Nivelles mit anderen relevanten Plänen und Programmen und andererseits die relevanten Zielsetzungen des Umweltschutzes hinsichtlich des Vorentwurfs zu identifizieren.

A.2.2. Validierung der im Vorentwurf eingetragenen Nutzungsgebiete.

Es handelt sich darum, zu prüfen, ob die Nutzungsgebiete und die bestehende oder geplante Trasse des Netzwerkes der Hauptverkehrsinfrastrukturen, die im Planvorentwurf eingetragen sind, zur Durchführung der Zielsetzungen der Wallonischen Regierung beitragen.

A.2.3. Überprüfung der Übereinstimmung des Vorentwurfs mit den geltenden Regelungen.

Es soll überprüft werden, ob der Planvorentwurf mit den geltenden Regelungen, insbesondere mit Artikel 46 des CWATUP, übereinstimmt. (*Artikel 42 al. 2, 2^o du CWATUP*).

A.2.4. Identifizierung/Validierung des bzw. der Bezugsgebiets bzw. -gebiete.

Das Bezugsgebiet ist das Gebiet, auf welchem die Überlegung beruhen muss, um die Relevanz der Revision des Sektorenplans Nivelles im Hinblick auf die Bedürfnisse und die Lokalisierung der Nutzungsgebiete zu überprüfen. Es entspricht dem, was im CWATUP „das betroffene Gebiet“ (*Artikel 42 al. 2, 3^o*) genannt wird.

Die Validierung der den Vorentwurf begründenden Bedürfnisse und der Lokalisierung der unterschiedlichen Nutzungsgebiete und der bestehenden bzw. geplanten Trasse des Netzwerkes der Hauptverkehrsinfrastrukturen des Vorentwurfs sowie die Suche nach den Varianten müssen auf folgende Gebiete begrenzt werden:

- neue zur Verstädterung bestimmte Gebiete: an den zukünftigen RER-Bahnhof von Braine-l'Alliance angrenzendes Gebiet;
- Verkehrsweg, dessen Streichung zwischen der Eisenbahnlinie Nr. 124 und der „chaussée de Tubize“ geplant wird: westlich des R0 gelegenes Gebiet;

Der Verfasser der Studie kann andere Bezugsgebiete berücksichtigen. Dann wird er die Relevanz seiner Entscheidungen begründen.

A.2.5. Synthese.

Es handelt sich darum, die Zielsetzungen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Nivelles hinsichtlich deren Vereinbarkeit mit den regionalen Optionen und Schlussfolgerungen in den Bezugsgebieten, die mit dem Vorentwurf oder dessen verschiedenen Komponenten oder Gefügen von Komponenten verbunden sind, hervorzuheben (wobei die verschiedenen Nutzungsgebiete ggf. in hinsichtlich deren Bezugsgebiet kohärenten Gefügen gruppiert sind).

A. BILLIGUNG DER BEDÜRFNISSE ZUR BEGRÜNDUNG DES VORENTWURFS.

Unter allen Umständen handelt es sich darum, für jede Komponente oder jedes Gefüge des Vorentwurfs den dafür vorzubehaltenden Raum zu schätzen und diese Schätzung nach dem folgenden Schema mit dem relevanten Angebot zu vergleichen.

B.1. Einschätzung der Nachfrage.

Beschreibung der Merkmale des Bezugsgebiets hinsichtlich der Bevölkerung. Es handelt sich darum, das Potential (Vorteile und Möglichkeiten) und die Einschränkungen (Schwächen und Gefährdungen) dieses Gebiets zu identifizieren, insbesondere diejenigen, die den Raumbedarf und den Bedarf an Kommunikations- oder Verkehrsinfrastruktur beeinflussen können. Nur die im Hinblick auf den Vorentwurf oder eine seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten relevanten Elemente sind zu berücksichtigen.

B.1.2 Bewertung der Raumnachfrage (oder des Raummangels) für die Zweckbestimmungen und der Nachfrage nach Infrastrukturen, die innerhalb der Bezugsgebiete untersucht werden.

B.2. Schätzung des Angebots.

B.2.1. Identifizierung der Kriterien für die Standortwahl, die den Zielen des Vorentwurfs, den regionalen Optionen und den geltenden Regelungen entsprechen.

B.2.2. Bewertung des relevanten Raumangebots für die innerhalb des Bezugsgebiets untersuchten Zweckbestimmungen und Trassen.

B.3. Schlussfolgerung.

Quantitative und qualitative Bewertung der Notwendigkeit, den untersuchten Zweckbestimmungen neue Flächen vorzubehalten, und neue Kommunikationsinfrastrukturen innerhalb der Bezugsgebiete einzutragen.

B. BILLIGUNG DER STANDORTWAHL DER NUTZUNGSGEBIETE.

Hier geht es darum, im Maßstab des oder der Bezugsgebiete die Standortwahl der verschiedenen Nutzungsgebiete und Trassen des Vorentwurfs zu billigen oder nicht, unter Berücksichtigung:

- des menschlichen und umweltbezogenen Potenzials und der menschlichen und umweltbezogenen Belastungen der betreffenden Gebiete;
 - der regionalen Optionen, die auf diese Gebiete anwendbar sind;
 - der Kriterien für die Standortwahl, die im Laufe des Punkts C (unter Berücksichtigung der Ziele des Vorentwurfs, der Grundsätze der Raumordnung und der geltenden Regelungen) zu identifizieren sind;
- und ggf innerhalb dieser Gebiete, Varianten für die Standortwahl zu suchen, die diesen Elementen entsprechen.

C.1. Analyse der Merkmale der Bezugsgebiete hinsichtlich der Bevölkerung und der Umwelt.

Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Bezugsgebiete hinsichtlich der Bevölkerung und der Umwelt. Es geht darum, das Potential (Trümpfe und Möglichkeiten) und die Einschränkungen (Schwächen und Gefährdungen) für die Standortwahl der Nutzungsgebiete und geplanten Trassen zu identifizieren und eine kartographische Zusammenfassung davon zu erstellen.

Sie werden im Maßstab des oder der Bezugsgebiete berücksichtigt. Die Sach- und Rechtslagen und umweltbezogenen Umstände werden in der Phase II der Prüfung genauer (d.h. auf mikrogeographischer Ebene) untersucht.

C.2. Räumliche Darstellung der großen regionalen Optionen.

Hier geht es darum, eine kartographische Zusammenfassung der in den regionalen Orientierungsdokumenten für das oder die Bezugsgebiete gewählten Vorstellung zu erstellen.

C.3. Billigung der Standortwahl der Nutzungsgebiete des Vorentwurfs.

Hier geht es darum, die Relevanz der Standortwahl der unterschiedlichen Nutzungsgebiete oder Gefüge von zweckbestimmten Nutzungsgebieten und der Trassen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Nivelles hinsichtlich der in der Phase B (nl. Punkt B.2.1.) bestimmten Kriterien für die Standortwahl, der Analyse der Merkmale der Bezugsgebiete (C.1.) und der regionalen Optionen, die darauf Anwendung finden (C.2.), zu überprüfen.

C.4. Wahl der Standortvarianten.

In den Fällen, wo das Planungsbüro der Auffassung ist, dass die Ermittlung von Standortvarianten nicht gerechtfertigt ist, muss es seine Stellungnahme ernsthaft begründen.

Hier geht es darum, Standortvarianten für den Vorentwurf oder seine Komponenten oder Gefüge von Komponenten zu suchen, und zwar unter Anwendung auf die Bezugsgebiete der in der Phase B bestimmten Kriterien für die Standortwahl, und unter Berücksichtigung der Analyse ihrer Merkmale (C.1.) und der regionalen Optionen, die darauf Anwendung finden (C.2.).

Wenn nötig kann dieser Vorgang in zwei Phasen erfolgen:

- Suche nach möglichen Geländen für die Standortvarianten;
- Wahl von Standortvarianten unter diesen potentiellen Geländen und den im Erlass berücksichtigten Standorten.

C.5. Einschätzung der Kosten und der Fristen für die Durchführung des Plans und seiner Varianten betreffend die Standortwahl.

In diesem Punkt müssen insbesondere die Kosten, die zu Lasten der privaten Träger gehen, von denjenigen, die zu Lasten der Gemeinschaft gehen (Wallonisches Ministerium für Ausrüstung und Transportwesen, Versorgungsgesellschaften, Gemeinden, Interkommunalen, usw.) unterschieden werden.

C.6. Synthese: Vergleich des Vorentwurfs zum Plan und der Standortvarianten.

Es handelt sich darum, die Vor- und Nachteile der Standorte der verschiedenen Nutzungsgebiete oder Gefüge von Nutzungsgebieten und der Trassen des Vorentwurfs und Standortvarianten aufzulisten, insbesondere für folgende Faktoren:

- menschliches und umweltbezogenes Potenzial sowie menschliche und umweltbezogene Belastungen des besagten Gebiets;
- regionale Optionen, die auf das Bezugsgebiet Anwendung finden;
- Kriterien für die Standortwahl (Eingliederung der Zielen des Vorentwurfs, der Grundsätze der Raumordnung und der geltenden Regelungen);
- Kosten und Fristen für die Umsetzung.

Abschluss der Phase I.

Synthese der Begründung des Vorentwurfs oder seiner unterschiedlichen Komponenten und Gefüge von Komponenten und Schlussfolgerungen.

Phase II: UMWELTBEWERTUNG

A. BILLIGUNG DER ABGRENZUNG UND BEDINGUNGEN FÜR DIE VERWIRKLICHUNG DER NUTZUNGS- GEBIETE UND DER TRASSE FÜR DAS NETZ DER WICHTIGSTEN KOMMUNIKATIONSINFRASTRUKTUREN.

Es handelt sich darum, auf örtlicher Ebene die Abgrenzung und die Bedingungen für die Verwirklichung der Nutzungsgebiete und Trassen des Vorentwurfs und jeder Standortvariante anschließend an die ausführliche Analyse deren Untersuchungsgebiets näher zu bestimmen.

Wenn eine oder mehrere Standortvarianten am Ende von Punkt C ausgewählt werden, muss Punkt D für jede dieser Standortvarianten wiederholt werden.

Der Prüfungsumkreis der Nutzungsgebiete des Vorentwurfs und der Standortvarianten ist der Teil des Gebiets, der bei ihrer Verwirklichung geschädigt werden könnte oder Einschränkungen bei deren Verwirklichung aufweisen könnte. Er kann also je aufgrund jedes Faktors der bestehenden Lage unterschiedlich sein, da er von der Natur des berücksichtigten Elements des Umfelds (mehr oder weniger empfindlich gegen die mit dem Projekt verbundenen Änderungsfaktoren des Umfelds) oder der berücksichtigten Belastung abhängt.

(Artikel 42, Abs. 2, 11° des CWATUP).

D.1. Identifizierung der mit dem Projekt verbundenen Änderungsfaktoren des Umfelds.

Es handelt sich darum, die Aspekte oder Komponenten des Entwurfs zu identifizieren, die das Umwelt beeinträchtigen könnten, und sie aufgrund ihrer Intensität (die Störung kann als stark, schwach, belanglos oder gleich null bewertet werden) einzustufen, dies für alle drei nachstehend erwähnten Stufen der Umsetzung des Plans:

- Ausrüstung der Nutzungsgebiete, Bau der Anlagen und Infrastrukturen;
- Betrieb der Aktivitäten;
- Sanierung des Standorts.

In vorliegendem Fall scheint die Sanierungsphase nicht berücksichtigt werden zu müssen, da die geplante Zweckbestimmung der Gebiete und die Trassen der Infrastrukturen im Prinzip nicht rückgängig zu machen sind.

Die zu untersuchenden Faktoren, die die Umgebung ändern, werden in der Anlage D.1. aufgeführt, jedoch nicht unbedingt ausführlich.

D.2. Beschreibung der bestehenden Rechtslage.

Es handelt sich darum, die Elemente der bestehenden Rechtslage zu identifizieren, die unter den Folgen der unter D.1. angegebenen Änderungsfaktoren der Umgebung leiden können, was als "Empfindlichkeit der Umgebung" gekennzeichnet wird (Artikel 42 al. 2, 4° des CWATUP), oder die "Belastungen oder Einschränkungen für die geplanten Niederlassungen" bilden. Sie müssen kartographiert werden.

Den Gebieten, die eine besondere Bedeutung für die Umwelt aufweisen, wie z.B. den gemäß den Richtlinien 79/409/EWG und 92/43/EWG bestimmten Gebieten (Artikel 42 Abs. 2 des CWATUP) wird eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Elemente der bestehenden Rechtslage werden in der Anlage D.2. aufgeführt, jedoch nicht unbedingt ausführlich.

D.3. Beschreibung der bestehenden Sachlage.

Es handelt sich darum, die Elemente der bestehenden Sachlage zu identifizieren, die unter den Folgen der unter D.1. angegebenen Änderungsfaktoren der Umgebung leiden können, was als "Empfindlichkeit der Umgebung" gekennzeichnet wird, oder die "Belastungen oder Einschränkungen für die geplanten Niederlassungen" bilden. Sie müssen kartographiert werden.

Eine besondere Aufmerksamkeit wird folgenden Elementen geschenkt:

- den Gebieten, die für die Umwelt eine besondere Bedeutung haben, so wie diese gemäß den Richtlinien 79/409/E.W.G. und 92/43/E.W.G. bezeichnet werden;
- dem Vorhandensein von Betrieben, die mit bedeutenden Risiken für Personen, Güter oder Umwelt im Sinne von der Richtlinie 96/82/EG verbunden sind;
- der Eintragung von Gebieten, in denen sich Betriebe niederlassen könnten, die ein bedeutendes Risiko für Personen, Güter oder Umwelt im Sinne von der Richtlinie 96/82/EG aufweisen.

D.4. Darstellung von Varianten für die Abgrenzung und/oder Durchführung der Nutzungsgebiete und der Trasse für das Netz der wichtigsten Kommunikationsinfrastrukturen.

Es handelt sich darum, aufgrund der in den Punkten D.2. und D.3. identifizierten Empfindlichkeit, Belastungen und Einschränkungen, die Varianten für die Abgrenzung und/oder Durchführung der Nutzungsgebiete und der Trassen des Vorentwurfs auszuarbeiten.

Diese Varianten zielen darauf ab, die Auswirkungen auf die Umwelt und die Belastungen bei Ansiedlung zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen. Nach Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt der hier identifizierten Varianten wird dasselbe für Punkt D.6. unternommen.

Die Abgrenzungsvarianten betreffen den Umkreis eines gegebenen Nutzungsgebiets und einer gegebenen Trasse für die Infrastrukturen.

Die Varianten der Durchführungsbedingungen betreffen die zusätzlichen Vorschriften und sonstigen denkbaren Raumordnungsmaßnahmen (siehe Anlage A).

D.5. Einschätzung der voraussichtlichen Ein- und Auswirkungen in den verschiedenen Stufen der Verwirklichung der Varianten für die Abgrenzung und die Durchführungsbedingungen (*Artikel 42 Abs. 2 8^o und 9^o des CWATUP*)

Es handelt sich darum, die Elemente der bestehenden Rechts- und Sachlage zu identifizieren, die unter den Folgen der mit den unter C angegebenen Standortvarianten verbundenen Änderungsfaktoren der Umgebung und der Abgrenzungsvarianten und ihrer unter D identifizierten Durchführungsbedingungen leiden können, um ihre wahrscheinlichen bedeutsamen Ein- und Auswirkungen (kumulative, synergische, kurz-, mittel- und langfristige, ständige und zeitweilige, sowohl positive, als auch negative Nebenwirkungen) auf Umwelt, Land- und Forstwirtschaft hervorzuheben.

Diese Analyse muss für jede der Stufen der Umsetzung der Varianten geführt werden:

- Ausrüstung der Nutzungsgebiete, Bau der Anlagen und Infrastrukturen;
- Funktion der Aktivitäten und Inbetriebnahme der Infrastrukturen.

Durch diese Analyse muss ebenfalls festgestellt werden können, ob die im Vorentwurf des Plans und in seinen Varianten (Standort-/Abgrenzungs-/Durchführungsvarianten) projektierte Raumgestaltung eine Gefahr von bedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt in den Nachbarregionen mit sich bringt, im Hinblick auf die eventuelle Anwendung der Bestimmungen von Artikel 43 § 2 des Gesetzbuches, in seiner durch das Dekret vom 3. Februar 2005 abgeänderten Fassung.

D.5.1 Identifizierung der hauptsächlichen Ein- und Auswirkungen auf die Umwelt.

Die zu untersuchenden Ein- und Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Anlage D.5. aufgelistet, wenn auch nicht ausführlich.

D.5.2 Vergleich der Varianten.

Es handelt sich darum, die Ein- und Auswirkungen auf die Umwelt des Vorentwurfs und der verschiedenen Varianten zu vergleichen.

D.5.3 Wahrscheinliche Entwicklung, falls der Plan nicht durchgeführt wird.

Es handelt sich darum, die voraussichtliche Entwicklung der Umweltlage zu untersuchen, wenn der Plan oder eine seiner Komponenten oder das Gefüge seiner Komponenten nicht durchgeführt wird (*Artikel 42 al. 2, 3^o du CWATUP*).

D.6. Zu treffende Maßnahmen, um die negativen Auswirkungen der Varianten in Sachen Begrenzung und Durchführungsbedingungen zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen (*Artikel 42 al. 2 10^o du CWATUP*).

D.6.1. Darstellung der einzuleitenden Maßnahmen.

Es geht darum, die durchzuführenden Maßnahmen zu bestimmen, um die negativen Auswirkungen der unter Punkt D.4 identifizierten Varianten in Sachen Abgrenzung oder Durchführungsbedingungen zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen.

Es kann sich handeln um:

- die Anpassung von benachbarten Nutzungsgebieten;
- zusätzliche Vorschriften;
- sonstige Raumordnungsmaßnahmen.

D.6.2. Effizienz der Maßnahmen und Einschätzung der (nicht reduzierbaren) Restauswirkungen des Vorentwurfs oder seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten und jeder Variante.

D.6.3. Vergleich des Vorentwurfs oder seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten und jeder Variante.

D.7. Einschätzung der Kosten und der Fristen für die Durchführung der Varianten in Sachen Abgrenzung und Durchführungsbedingungen.

Es geht darum, die Kosten und Durchführungsfristen für die unter Punkt D.4 identifizierten Varianten in Sachen Abgrenzung und Durchführungsbedingungen einzuschätzen und sie mit denen des Vorentwurfs oder seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten und der unter Punkt C.6 identifizierten Standortvarianten zu vergleichen.

D.8. Voraussichtliche Entwicklung der Umweltlage, wenn der Plan nicht durchgeführt wird.

A. SYNTHESE DER EINSCHÄTZUNG.

(*entspricht teilweise dem Artikel 42 Abs. 2 11^o des CWATUP*).

Es handelt sich darum, die Vorteile und Nachteile der verschiedenen, unter Punkt C (Standortvarianten) und Punkt D (Varianten in Sachen Abgrenzung und Durchführungsbedingungen) identifizierten Varianten festzustellen.

Es handelt sich darum, die Ergebnisse insbesondere hinsichtlich der Einhaltung des Artikels 1 § 1 des Gesetzbuches und der Berücksichtigung der unter Punkt A.2.1. identifizierten Zielsetzungen des Umweltschutzes einschließlich der Begründungen des Vorentwurfs zu kommentieren.

Diese Synthese wird erlauben müssen, Stellung über die Zweckmäßigkeit einer Revision des Sektorenplanes auf der Grundlage einer wissenschaftlichen Analyse zu nehmen, die gründlicher als diejenige ist, auf welcher sich der Vorentwurf der Revision des Sektorenplans Nivelles stützte, und im Falle einer Revision, eine mit Artikel 1 § 1 des Gesetzbuches vereinbare Raumgestaltung zu wählen. Sie macht es möglich, die Begründungen des Vorentwurfs, die unter Punkt A.1. angeführt werden, zu billigen oder auch nicht.

Durch diese Synthese wird es ebenfalls festgestellt werden können, ob die im Vorentwurf des Planes und in seinen Standort-, Abgrenzungs- und Durchführungsvarianten vorgeschlagene Raumgestaltung eine Gefahr von bedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt in den Nachbarregionen mit sich bringt, im Hinblick auf die eventuelle Anwendung der Bestimmungen von Artikel 43 § 2 des Gesetzbuches, in seiner durch das Dekret vom 3. Februar 2005 abgeänderten Fassung. Diese Stellung wird durch die Ergebnisse der Studie zu begründen sein.

B. ERGÄNZUNGEN.

F.1. In Betracht gezogene Maßnahmen zur Begleitung der bedeutsamen Auswirkungen der Durchführung des Sektorenplans auf die Umwelt (*Artikel 42 Abs. 2 13° des CWATUP*).

Es geht darum, die bedeutsamen Restauswirkungen aufzulisten, Überwachungsindikatoren bezüglich dieser Auswirkungen, ihr Einschätzungsverfahren, die verwendeten Daten und deren Quellen, sowie Schwellenwerte vorzuschlagen.

F.2. Beschreibung der Bewertungsmethode und der angetroffenen Schwierigkeiten (*Artikel 42 Abs. 2 12° des CWATUP*).

Es geht darum, die spezifischen Elemente der Bewertungsmethode zu beschreiben und die insbesondere bei der Sammlung der Informationen und in den Methoden zur Einschätzung der Bedürfnisse angetroffenen Schwierigkeiten zu erklären.

F.3. Grenzen der Studie.

Es handelt sich darum, die Punkte, die in den Umweltverträglichkeitsprüfungen, die über konkrete Projekte erstellt werden, bei den Anträgen auf Genehmigung gründlicher untersucht werden müssten, aufzulisten.

C. NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG (höchstens 30 Seiten + Abbildungen). (*Artikel 42 Abs. 2 14° des CWATUP*).

Diese Zusammenfassung muss für einen Leser, der kein Spezialist der angeschnittenen Bereiche ist, verständlich sein. Sie muss genügend dokumentiert sein und soll kein ergänzendes Material notwendig machen.

Anlage A

Zusätzliche Vorschriften und sonstige Raumordnungsmaßnahmen

Die zusätzliche Vorschriften, die in Artikel 23 Abs. 2 2° des Gesetzbuches erwähnt werden, werden in Artikel 41 bestimmt und können insbesondere das Folgende betreffen:

- die Genauigkeit der Zweckbestimmung der Gebiete;
- die Phasierung von deren Nutzung;
- die Umkehrbarkeit der Zweckbestimmungen;
- die Bau- oder Wohnungsdichte;
- die Pflicht zur Erstellung eines kommunalen Raumordnungsplans vor deren Verwertung;
- die Pflicht, eine vorherige kommunale Städtebauordnung zu erstellen; oder aber jede andere Art Vorschrift städtebaulicher Art oder betreffend den Plan.

Die sonstigen, in Artikel 23 Abs. 2 3° des Gesetzbuches erwähnten Raumordnungsmaßnahmen betreffen insbesondere:

- die innerhalb und außerhalb der Gelände geplanten Ausrüstungen (Infrastrukturen für den Transport, für Wasser-, Gas-, Stromzuleitung, für Entwässerung/Klärung);
- die Vorrichtungen zur Umweltverwaltung und Verringerung der Auswirkungen (Klärstation, Regenauffangbecken, ...);
- die Maßnahmen zur landschaftlichen Integration.

Anlage D.1.

Faktoren der Änderung des Umfelds

Faktoren der Änderung des Umfelds, die mit der Mobilisierung oder dem Verbrauch der natürlichen Ressourcen verbunden sind:

- Immobilisation von Boden und Unterboden (Gewinnung von Boden und Unterboden im Verhältnis zu anderen bestehenden und potenziellen menschlichen Aktivitäten).
- Wasserverbrauch.

Faktoren der Änderung des Umfelds, die mit den Abfällen und Emissionen aus den Aktivitäten verbunden sind:

- Lärm.
- Feste, flüssige und gasförmige Ausstöße, Abfälle.

Faktoren der Änderung des Umfelds oder Gefahren, die mit der Lagerung von Produkten verbunden sind:

- Rohstoffe, Prozessstoffe, Produkte, Unterprodukte und Abfälle...

Faktoren der Änderung des Umfelds, die mit der Mobilisierung von Infrastrukturen und öffentlichen Einrichtungen innerhalb und außerhalb des Geländes verbunden sind:

- Mobilisierung des Straßennetzes - Verkehr.
- Mobilisierung der Parkflächen.
- Mobilisierung der Leitungsausrüstungen (Berechtigte: Wasser, Strom, Rohrleitungen,...).
- Mobilisierung der Infrastrukturen zur Abwassersammlung und -klärung.

Anlage D.2.

Bestehende Rechtslage

Es gibt Anlass, insbesondere die folgenden Elemente hervorzuheben:

- Die vorschriftsmäßigen Umkreise und Raumordnungsgebiete:

dezentralisierte Gemeinde und/oder Gemeinden, die eine kommunale Städtebauordnung angenommen haben, Umkreise von kommunalen Raumordnungsplänen, Sanierungsplan pro Zwischeneinzugsgebiet, Bereiche der Anwendung der allgemeinen Bauordnung für ländliche Gebiete,...

- Die territorialen Elemente, die einer besonderen Regelung unterworfen sind:

Rechtsstellung der Straßennetze und Verkehrsverbindungen, Rechtsstellung der Wälder und Forste, Autonomes Netz langsamer Wege,...

- Die Genehmigungsgebiete mit Einschränkung des Zivilrechts:

bestehende Parzellierungsgebiete, Umkreise, für die eine Beihilfe des Katastrophenfonds erteilt worden ist, Immobiliengüter, die dem Vorkaufsrecht unterworfen sind, Immobiliengüter, die einer Enteignung zu gemeinnützigen Zwecken unterworfen sind,...

- Die Gebiete, die mit der Politik der operativen Planung verbunden sind:

Flurbereinigungsgebiete, Umkreise der städtischen Neubelebung, Stadterneuerungsbereiche, bevorzugte Initiativgebiete,...

- Die erbebezogenen Umkreise und Gebiete:

unter Schutz gestellte Denkmäler und Landschaften, einschließlich der archäologischen Ausgrabungen, Denkmalerbe von Belgien, bemerkenswerte Bäume und Hecken,...

- Die Umkreise mit Umwelteinschränkungen;
- Die Umkreise von landschaftlichem Interesse:

Abgrenzung der Umkreise von landschaftlichem Interesse so wie im Sektorenplan eingetragen.

Anlage D.3.

Bestehende Sachlage

Biophysischer Lebensraum:

- Luft und Klima (u.a. Windrichtung).
- Oberflächen- und Grundwasser.
- Boden und Unterboden (einschließlich Relief und Identifizierung der zu schützenden Vorkommen mit großem wirtschaftlichem oder erbebezogenem Wert).
- Biotope.
- Naturrisiken und geotechnische Belastungen, denen das Untersuchungsgebiet unterworfen ist:
 - Überschwemmungen;
 - Karsterscheinungen;
 - bergbauliches Risiko;
 - Felssturz;
 - Erdbeben;
 - seismisches Risiko;
- Umkreise von landschaftlichem Interesse (unter Berücksichtigung der Hauptzüge der Landschaft und der Existenz von bemerkenswerten Ausblicken).

Menschlicher Lebensraum:

- Akustische und Geruchsumgebung.
- Lokalisierung des Wohnbereichs, architektonische städtebauliche und morphologische Struktur der Bausubstanz und der öffentlichen Flächen.
- Kultur- und Naturerbe.
- Landschaft und visuelle Atmosphäre.
- Infrastruktur und Ausrüstungen.
- Langsame Verkehrswege.
- Vorhandensein von Immobiliengütern oder eines geschützten Gebiets.
- Öffentliches Verkehrsmittelnetz und Häufigkeit - Zugänglichkeitskarten.

Menschliche Aktivitäten:

- Art und Eigenschaften der gegenwärtigen und möglichen Aktivitäten (im Rahmen des gegenwärtigen Sektorenplans).
- Empfindliche sozialkulturelle Ausrüstungen.
- Sonstige menschliche Beschäftigungen, die gegen störende Aktivitäten empfindlich sind.
- Landwirtschaftliche Aktivitäten.
- Sonstige wirtschaftliche Aktivitäten.

Anlage D.5.

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Luft und Klima:

- Eventuelle Störung des Mikroklimas durch hohe Gebäude (fallender Schatten, Turbulenzeffekt am Fuß der hohen Gebäude...).
- Eventueller Beitrag zur Nebelbildung durch Ausstöße von Staub in die Atmosphäre.
- Eventueller Ausstoß von Treibhausgas, Energieverbrauch.

Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser:

- Mit der Abdichtung des Bodens durch die Gebäude und Bodenanlagen (Straßen und Parkflächen) verbundene Veränderung des Systems der Grundwasserleitschichten und des hydrologischen Systems der Wasserläufe.
- Auswirkungen auf die Kanalisationspläne (Sanierungsplan pro Zwischeneinzugsgebiet).
- Mit der Ableitung des Regenwassers und des geklärten Abwassers verbundene Veränderung der chemischen, mikrobiologischen Qualität und des Trübungsgrads der Wasserläufe.
- Veränderung des Regimes der Wasserläufe, die auf die Ableitung des Regenwassers und des geklärten Abwassers zurückzuführen sind.
- Risiko einer unfallbedingten Verschmutzung, die insbesondere mit der Lagerung von Produkten oder Abfällen verbunden ist.
- Mögliche Mobilisierung der nahen Wasserressourcen durch Wasserfassung.
- Karstregime und Einstürzen infolge der Absenkung des Grundwassers.

Auswirkungen auf den Boden und den Unterboden:

- Nicht rückgängig zu machende Immobilisierung des Bodens und des Unterbodens infolge des Baus von Gebäuden und der Einrichtungen am Boden durch Straßen und Parkflächen.
- Risiko einer unfallbedingten Verschmutzung des Bodens, die insbesondere mit der Lagerung von Produkten oder Abfällen verbunden ist.
- Karstisches und/oder Bergwerkseinstürzen mit bedeutenden Risiken.
- Mit der Art der geologischen Unterschicht verbundene Erdbeben.

Auswirkungen auf die Fauna und Flora:

- Vernichtung und/oder Zersplitterung der Biotope infolge des Baus von Gebäuden und der Einrichtungen am Boden und der Veränderung des Bodenreliefs.
- Beeinträchtigung der Ökotope durch gasförmige, flüssige oder feste Schadstoffe.
- Störung der Fauna infolge der Aktivitäten (Lärm, Bewegungen, Verschwinden von Habitaten...).
- Auswirkungen auf die Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Umwelt, wie diejenigen, die gemäß den Richtlinien 79/409/EWG (Erhaltung der wildlebenden Vogelarten) und 92/43/EWG (Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen = Natura 2000-Netz) bezeichnet worden sind.

Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit des Menschen:

- Mit dem durch die Fahr- und Flugzeuge verursachten Lärm verbundene Beschädigung der Gesundheit.
- Mit dem Ausstoßen von Luftschadstoffen verbundene Beschädigung der Gesundheit.
- Gefährdung der Sicherheit, die mit der Zunahme des Verkehrs von Motorrädern, PKW und LKW auf dem Verkehrsnetz verbunden ist.
- Schwingungen infolge der Unternehmensaktivitäten (Siebe, Brecher, Zerkleinerer...).

Auswirkungen auf die Annehmlichkeit der Lebensbedingungen:

- Beeinträchtigung der Geruchsumgebung durch das Ausstoßen von gasförmigen Schadstoffen oder von Abfällen.
- Beeinträchtigung der akustischen Umgebung durch laute Aktivitäten und die Zunahme des Verkehrs.
- Beeinträchtigung der optischen Qualität infolge der Baukörperform oder der architektonischen und städtebaulichen Komposition der zukünftigen Gebäude, sowie der wahrscheinlichen Veränderung des Bodenreliefs für deren Bau.

Auswirkungen auf die Sach- und Erbgüter:

- Schädigung der Immobilien-Erbgüter durch atmosphärische Ausstöße aus bestimmten verschmutzenden Industrien.
- Schädigung von eventuellen archäologischen Stätten.
- Auswirkungen auf die Lage im Grundstücksbereich.

Auswirkungen auf die Mobilität, das Verkehrsnetz und die Infrastrukturen:

- Modale Verkehrsverteilung.
- Ungeeignete Mobilisierung der Straßeninfrastrukturen mit Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.
- Störung durch eine ungeeignete Belastung für die Dauerhaftigkeit des Wasserkklärungsnetzes.
- Überbelastung der Strom-, Gas- und Kommunikationsnetze.

Auswirkungen auf die Aktivitäten:

- Auswirkungen auf die auf dem Gelände des Vorentwurfs bereits bestehenden primären Aktivitäten (Land-, Forstwirtschaft) infolge der Mobilisierung der Ressource Boden und Unterboden.
- Auswirkungen auf bestimmte Bodennutzungen und ständige oder gelegentliche empfindliche Aktivitäten (Aufenthalte, Tourismus...), die mit eventuellen Lärm- und Geruchsbelästigungen verbunden sind.

VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST

N. 2007 — 2370

[2007/201806]

19 APRIL 2007. — Besluit van de Waalse Regering tot herziening van het gewestplan Nijvel en tot aanneming van het voorontwerp van plan (bladen 39/3 en 39/4) met het oog op de bevordering van het gebruik van het GEN in de omgeving van het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance door de opnemings van twee gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, van een woongebied, van twee gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, van een gemengde bedrijfsruimte, van een parkgebied, van een groengebied, door de schrapping van het bestaande en in het vooruitzicht gestelde tracé en van de reserveringsonttrek voor de verlenging van de "route de Piraumont" naar de "chaussée de Tubize" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel en, als planologische compensatie, door de opnemings van een landbouwgebied op het grondgebied van de gemeente Lasne

De Waalse Regering,

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 6 oktober 2005 tot vaststelling van de verdeling van de ministeriële bevoegdheden en tot regeling van de ondertekening van haar akten;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 26 augustus 2004 tot regeling van de werking van de Regering, gewijzigd bij het besluit van de Waalse Regering van 16 september 2004 en 15 april 2005;

Gelet op het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, inzonderheid op de artikelen 26, 28, 30, 33, 35, 37, 39, 40-3°, 41 42 tot en met 46;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1981 tot oprichting van het gewestplan Nijvel, gewijzigd bij de besluiten van 6 september 1991, 6 augustus 1992, 30 oktober 1993, 2 maart 1995, 23 juli 1998, 1 april 1999, 22 april 2004 en 30 september 2004;

Gelet op het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, aangenomen door de Waalse Regering op 27 mei 1999;

Gelet op de beslissing van de Waalse Regering d.d. 8 februari 2007 met betrekking tot de rehabilitatie van de site van de slag van Waterloo;

Overwegende dat de globale vergunning verstrekt aan de NV Infrabel op 9 februari 2006 met het oog op de bouw en de inbedrijfname van een derde en een vierde spoor op spoorlijn nr. 124 Brussel-Charleroi, evenals van verschillende overdekte parkeerplaatsen, met de verhoging van de snelheid tot 160 km/u. en de rechte trekking van de bocht van Baulers, op het grondgebied van de gemeenten Waterloo, Eigenbrakel en Nijvel, de uitvoering machtigt van een groots project in termen van mobiliteitsbeheer in de provincie Waals-Brabant dat de Waalse Regering wil koppelen aan alle ruimtelijke ontwikkelingsmaatregelen waartoe zij het initiatief kan nemen;

Overwegende dat verschillende onderzoeken geconcludeerd hebben dat er om de vraag naar reizen met het openbaar vervoer te verhogen nood is aan het voeren van een geïntegreerd overlegbeleid inzake mobiliteit, economische ontwikkeling, wonen en ruimtelijke ordening;

Overwegende dat de zeer belangrijke investeringen waartoe de overheid besloten heeft voor de aanleg van de spoorweginfrastructuur heden de bepaling van nieuwe opties inzake ruimtelijke ordening in functie van die infrastructuur verantwoorden, hoofdzakelijk rondom de stations;

Overwegende dat een in december 2004 door STRATEC uitgevoerd onderzoek betreffende het ontwikkelingspotentieel van de stations betrokken bij het GEN-project in Wallonië "City Freight" aantoonde dat het noodzakelijk is de omgeving van de stations te valoriseren door economische activiteiten om een evenwichtig beheer van de stromen tussen Brussel en Wallonië te waarborgen;

Overwegende dat een onderzoek uitgevoerd door de permanente conferentie voor de ruimtelijke ordening om de bebouwing in goede banen te leiden rondom de stations met het oog op de vlotte overschakeling op andere vervoersmodi aantoonde dat de stations die goed bediend worden vanuit de spoorlijnen en vlot bereikt kunnen worden door voetgangers, in een straal van 1 500 m tot 15 à 20 % inwoners aantrekken die van het spoor gebruik maken, namelijk gemiddeld tien keer meer dan de verst verwijderde inwoners;

Overwegende dat daarnaast blijkt dat de kruising van spoor- en weginfrastructuur, wat betreft de overschakeling op andere vervoersmodi, meer potentialiteiten meebrengt dan andere combinaties;

Overwegende dat de prioriteit van de Waalse Regering in die aangelegenheid er bijgevolg in bestaat bij voorrang de omgeving van de stations van het toekomstige GEN-net te valoriseren die dicht bij een grote verkeersweg liggen;

Overwegende dat de site van het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance in dat opzicht het kenmerk vertoont dat het dichtbij een drukke verkeersweg gelegen is als de R0 en beschikbaarheden inzake grond bezit;

Overwegende dat er zich immers een landbouwstrook met een niet te verwaarlozen oppervlakte bevindt in een straal van 800 m tot 1 500 m rond het toekomstige GEN-station, namelijk te voet op slechts een paar minuten ervan verwijderd; dat die strook potentieel inhoudt voor functies die bijdragen tot het verhoogd gebruik van het GEN; dat die strook gebruikt moet worden overeenkomstig de doelstellingen die de Waalse Regering nastreeft;

Overwegende dat het toekomstige GEN-station van Braine-l'Alliance goed bereikbaar is met de wagen daar het aansluit op de R0 en de N27; dat het dus meer dan welk ander spoorstation ook op de lijn nr. 124 als draaischijf tussen vervoersmodi kan dienen voor de pendelaars uit de regio die zich naar Brussel begeven;

Overwegende dat de ligging van het station des te strategischer is daar zij samenvalt met de uiterste zuidkant van de verkeerscongestie richting Brussel; dat de automobilisten er dus toe aangezet zouden worden op een andere modus over te schakelen door hun auto te parkeren en hun reis via het GEN voort te zetten;

Overwegende dat de klantenzone voor het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance een aanvulling is op Eigenbrakel, zelfs als het aanbod en de dienstverlening van het station Eigenbrakel beter is; dat als de pendelaars afkomstig van zuid- en westkant gemakkelijk het toekomstige GEN-station kunnen bereiken, de bereikbaarheid minder is vanuit het oosten, namelijk de agglomeraties Plancenoit, Glabais en Genepiën;

Overwegende dat het bedrijvenpark en het filmcomplex die reeds gevestigd zijn in de nabijheid van het toekomstige GEN-station, evenals de totstandkoming van meerdere toeristische en vrijetijdsprojecten in de omgeving ervan op termijn bij zullen dragen tot de samenstelling van een klantenkring voor het GEN;

Overwegende dat de Waalse Regering om die redenen voornemens is om het gewestplan Nijvel te herzien rondom de site van het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance om :

— een duurzame bebouwing in de nabijheid van het station aan te moedigen door de opnemings van een nieuw gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, hoofdzakelijk bestemd voor wonen en waarvoor een globaal stadsproject tot stand gebracht zou moeten worden;

— de vestiging aan te moedigen van activiteiten die spoorverkeer in de hand werken (werknemers of klanten die met de trein reizen) door de opnemings van een nieuwe gemengde bedrijfsruimte;

- het station te gebruiken in combinatie met de toeristische en recreatie-infrastructuren door de opnemings van twee nieuwe gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen en een nieuw parkgebied;
- de bereikbaarheid van het station en de parkeerinfrastructuur ervan te versterken in functie van het complementair karakter van de vervoersmodi met het GEN-station van Eigenbrakel;

Overwegende dat al dient de opleving van het centrum van Eigenbrakel versterkt te worden zoals ze sinds talrijke jaren, en sinds kort met de komst van het GEN, door de gemeenteoverheid doorgevoerd wordt, toch de opties inzake de inrichting van de pool die op middellange termijn gevormd zal worden door het toekomstige GEN-station van Braine-l'Alliance nu reeds bepaald dienen te worden om de ontwikkeling ervan te stroomlijnen met de doelstellingen van de Waalse Regering;

Verantwoording ten opzichte van de doelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan.

Overwegende dat dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel volgende doelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan concreet maakt :

De ruimtestructuur van het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan versterken en de supraregionale dimensie in de ontwikkeling van Wallonië integreren.

Het hoofddoel van het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan bestaat erin de structuur van het grondgebied hechter te maken door de wegen, de knooppunten en de polen in de samenwerkingsgebieden te valoriseren (gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, blz. 146 en vlg.).

De gemeente Eigenbrakel is in het gewestoverschrijdend samenwerkingsgebied met Brussel gelegen. Ze maakt deel uit van de voor het Waalse grondgebied kenmerkende vermazing van de polen waarop het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan wil steunen om het gewest structuur te verlenen.

Het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan vestigt de aandacht op de rol die gespeeld moet worden door de pool bestaande uit Eigenbrakel in het beheer van de groei waarmee Waals-Brabant heden moet omgaan.

Deze herziening van het gewestplan Nijvel legt in dat verband duidelijke opties vast over hoe de Waalse Regering de ontwikkeling van Eigenbrakel en hinterland op lange termijn structuur wil verlenen.

Het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan erkent de bestemming van de bodem als bevoorrecht middel om de ruimte structuur te verlenen doordat het voor de verschillende activiteiten de ruimtes voorziet die zich daar het best toe lenen en de onderling onverengbare activiteiten scheidt (gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, "Projet de structure spatiale", I. "Structurer l'espace wallon", p. 116).

De herziening van het gewestplan Nijvel rondom het toekomstige GEN-station zal de versteviging tot gevolg hebben van Eigenbrakel als ontwikkelingspool in het hart van het samenwerkingsgebied met Brussel. Het sterker maken van de pool door de inbedrijfname van het GEN-station dient gepaard te gaan met ruim opgezette infrastructuren en activiteiten waarvan de dichtheid en de combinatie wel doordacht zijn zodat ze structurende knooppunten vormen. De in het vooruitzicht gestelde inrichtingen onderstrepen de deconcentratie van activiteiten van Brussel en de concentratie van activiteiten in Wallonië in die Waals-Brabantse pool. Tegelijk wordt de bereikbaarheid van dat knooppunt nog verbeterd om een groter aantal inwoners uit naburige gebieden in staat te stellen om zich gemakkelijk naar het station, de verwante uitrustingen en activiteiten te begeven (gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, blz. 152).

De in het vooruitzicht gestelde compensaties maken het bovendien mogelijk om de bebouwing te voorkomen van weg van het centrum gelegen gronden, landschappelijk of ecologisch waardevolle gronden of gronden met een slechte ligging ten opzichte van de stadsstructuur. Daardoor dragen die projecten concreet bij tot de herstructurering van het centrale deel van Waals-Brabant waar de bebouwing in snelle groei, verspreid en weinig georganiseerd plaatsvindt.

De steden en dorpen structuur verlenen :

De in het vooruitzicht gestelde gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen en gemengde bedrijfsruimten dragen bij tot een sterkere profilering van het centrale karakter en tot een betere overzichtelijkheid van de ruimtelijke structuur van Eigenbrakel.

Inspelen op de primordiale behoeften en de behoeften inzake huisvesting :

De valorisering van de omgeving van het toekomstige GEN-station van Braine-l'Alliance gaat in het bijzonder in op de doelstelling om tegemoet te komen aan de huisvestingsbehoeften in deze aan hoge vastgoeddruk onderhevige regio van Wallonië waar de vastgoedprijzen ver boven de in Wallonië vastgestelde gemiddelde prijzen uitstijgen.

Het project vormt de gelegenheid om onbebouwde gronden aan te spreken die actief op de vastgoedmarkt geplaatst zullen worden en om ze te ontsluiten en er daadwerkelijke "duurzame wijken" van te maken waarvan de dichtheid, de functionele samenstelling en het stedenbouwkundige ontwerp de duurzame ontwikkeling voor ogen zullen moeten houden.

Bijdragen tot de werkgelegenheid en de welvaart :

Door de totstandkoming van nieuwe wijken, openbare en gemeenschappelijke ruimten en bedrijfsparken mogelijk te maken, draagt het project ertoe bij de maatschappelijke structuur van de bevolking van de gemeente Eigenbrakel opnieuw in evenwicht te brengen, de vestiging van bedrijven terwille te zijn en bijgevolg de werkgelegenheid en de welvaart in de hand te werken.

De bereikbaarheid van het Waalse grondgebied verbeteren en de mobiliteit beheren :

Het doel van het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan bestaat erin de vraag naar verplaatsingen over de weg terug te dringen door het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen (gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, blz. 204 en vlg.). Voor de terugdringing van de vraag naar verplaatsingen over de weg is het niet enkel nodig activiteiten te situeren in de nabijheid van knooppunten voor treinen en bussen, maar ook in de mogelijkheid te voorzien om over verschillende vervoersmodi te beschikken die een alternatief vormen voor de wagen in de dagelijkse verplaatsingen. Door de vestiging van activiteiten en uitrustingen in de nabijheid van het GEN-station zullen werknemers, gebruikers en klanten zich er met andere vervoersmiddelen dan de wagen naartoe kunnen begeven. Terzelfdertijd hebben de inwoners van de regio over een coherente wisseloplossing voor de wagen om zich naar Brussel en omgeving te begeven.

Door gebieden voor bebouwing op te nemen rondom het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance, alsook wegen om het autoverkeer naar dat station af te leiden, maakt het project daarnaast mogelijk om op een coherente wijze de activiteiten te lokaliseren en de verplaatsingen te organiseren.

Het project maakt het immers mogelijk om de totstandkoming van bedrijfsruimten, woonwijken en openbare en gemeenschappelijke ruimten met elkaar te verzoenen en vlotte bereikbaarheidsvoorwaarden aan te bieden.

Verantwoording ten opzichte van de doelstellingen van het marshall plan.

Overwegende dat het project gronden voorbehoudt voor de vestiging van economische activiteiten en gemeenschapsvoorzieningen met een hoge werkgelegenheid en veelvuldige personenstromen zoals kantoorgebouwen of uitrustingen met een hoge concentratie aan werknemers, klanten en gebruikers;

Overwegende dat de concentratie van de economische activiteiten op knooppunten bijdraagt tot het ontstaan van een dynamische en concurrentiële regio;

Dat de zorgvuldige structurering van het grondgebied de toename van activiteiten mogelijk maakt wegens de geïnduceerde agglomeratie-economieën;

Dat een aanzienlijke besparing van tijd en energie eveneens mogelijk gemaakt wordt door de afname van problemen wegens de verkeerscongestie door auto's;

Overwegende dat de voorgenomen inrichtingen eveneens de vorm kunnen aannemen van innoverende woonwijken wat betreft ecologisch bouwen en duurzame stedenbouw; dat de woonprojecten bijgevolg zullen bijdragen tot de innovatie en tot werkgelegenheid voor vakmensen;

Een voornemen dat artikel 1 van het wetboek naleeft.

Overwegende dat de over het algemeen waargenomen bebouwing in Waals-Brabant weinig zuinig omspringt met de bodem;

Overwegende dat de herziening van het gewestplan die de Waalse Regering voor ogen heeft te baat wordt genomen om die bebouwingsvormen aan te passen en de door de bebouwing uitgeoefende druk gedeeltelijk af te laten nemen;

Overwegende dat de Waalse Regering het doel nastreeft om in de betrokken gebieden een bebouwingswijze op te leggen die vier keer spaarzamer is in grondgebruik dan wat heden in de betrokken gemeenten vast te stellen is;

Overwegende dat die doelstelling volledig strookt met de naleving van artikel 1 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium;

Analyse van de feitelijke en de rechtstoestand.

Overwegende dat het project op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel gelegen is in het zanderige deel van het landbouwgebied "Brabants Leemplateau" en beschouwd wordt als onder de invloed zijnde van het Brussels stadsgebied;

Overwegende dat het geheel een glooiende vlakte vormt dat in het noordoosten afgezoomd wordt door vochtige weiden langs de Hain;

Overwegende dat de site gelegen is op de kruising van twee belangrijke verkeersinfrastructuren, namelijk de oostelijke ring van Brussel en de spoorlijn nr. 124 Brussel-Charleroi en van een gewestelijke secundaire weg, namelijk de N27; dat die wegen van en naar Brussel dagelijks te lijden hebben onder de verkeersopstoppingen;

Overwegende dat een bedrijvenpark in het oosten aangelegd is, waarvan de gebouwen opgericht zijn vanaf een net van ruimbemeten wegen en een opeenvolging van groene ruimten;

Overwegende dat er een filmcomplex gebouwd is ten oosten van het toekomstige GEN-station die de site overal bekend maakt als recreatieruimte; dat het gebouw evenwel kleiner is dan wat op de NGI-achtergrondkaart aangeduid is;

Overwegende dat het toekomstige GEN-station eveneens dichtbij meerdere, in het westen gelegen toeristische en recreatieprojecten ligt;

Overwegende dat er drie verkavelingen met een hogere dichtheid dan het gemiddelde ontsloten zijn in het noordwestelijk deel van de site, voor een totaal van ongeveer 150 kavels, en dat de weg voor een vierde verkaveling van 4,2 ha reeds aangelegd is;

Overwegende dat de onbebouwde gronden gevaloriseerd zijn door de landbouw;

Overwegende dat de gronden waarvan sprake in het project in het gewestplan Nijvel heden opgenomen zijn :

— voor de kwadranten noord, west en zuid : als landbouwgebied;

— voor het kwadrant oost : als reeds ontsloten gebied waarvan inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure is onderworpen, vallend onder een leidend schema goedgekeurd op 2 december 1991 en gewijzigd op 1 juli 1996, en als gemengde bedrijfsruimte;

Overwegende dat de gemeenteoverheid een van het gewestplan afwijkend gemeentelijk plan van aanleg definitief heeft aangenomen dat gedeeltelijk strookt met het noordwestelijk deel opgenomen in het project op de site genaamd "Paradis de la santé"; dat dat plan nog niet is goedgekeurd door de Minister;

Overwegende dat het doel van dat plan erin bestaat de bestemming van twee gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, een groengebied en een landbouwgebied te wijzigen en nader te omschrijven om een stadspark voor recreatie en ontspanning op te richten;

Overwegende dat vier verkavelingsvergunningen zijn verstrekt in het noordelijke deel van het gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is :

— 27/12/1993 Verkaveling Berges du Ruisseau I;

— 28/12/1998 Verkaveling Berges du Ruisseau II;

— 29/02/2000 Verkaveling Vlassimo-Lagneaux;

— 07/04/2003 Verkaveling Berges du Ruisseau III;

Overwegende dat een vijfde aanvraag is ingediend op 7 april 2003 en dat die aanvraag heden nog hangende is;

Overwegende dat de globale vergunning, op 9 februari 2006 afgeleverd aan de NV Infrabel, de aanleg machtigt van een tweevaksbaan ten oosten van spoorlijn nr. 124 vanaf de "route de Piraumont" tot aan de brug van de "rue Longue" om de wagens een vlottere toegang te verlenen tot het station Eigenbrakel en de daar voorziene parkeerplaatsen;

Overwegende dat het project gelegen is in de omtrek van het saneringsplan voor het onderstroomgebied van de Zenne, door de Waalse Regering aangenomen op 22 december 2005; dat dat plan in geen enkele vorm van zuivering voorziet voor de gronden waarvan sprake in het project die niet als bebouwbaar gebied opgenomen zijn;

Overwegende dat het gehele gebied deel uitmaakt van het kwetsbare gebied van Brussels zand waar de waterwinningen bijzonder vaak voorkomen in de grondwaterlaag;

Overwegende dat het project op de omtrek ligt van twee nabijgelegen voorkomingsgebieden voor waterwinningen van type II, waarvan de ene ten westen van de spoorlijn nr. 124 en de andere in de nabijheid van het groengebied opgenomen benoorden het filmcomplex gelegen is;

Overwegende dat het project niet slaat op onroerende goederen die op de beschermingslijst staan, beschermd zijn, gelegen zijn in een in artikel 209 van het Wetboek bedoeld beschermingsgebied of in een landschap dat voorkomt op de in artikel 233 van het Wetboek bedoelde inventaris van de archeologische vindplaatsen.;

Overwegende dat het project niettemin gelegen is ten zuidwesten van het historisch gebied van het zgn. slagveld "van Waterloo" in 1815 en van de grote toeristische trekpleister die de heuvel van de Leeuw is en ten noordwesten van het beschermingsgebied "Ferme du caillou";

Overwegende dat er een rooiplan is opgesteld voor de "route de Piraumont";

Overwegende dat de site verschillende wegen en paden vermeld in de atlas van de buurtwegen omvat;

Overwegende dat de gemeenteoverheden van Eigenbrakel en Waterloo onlangs een intergemeentelijk mobiliteitsplan in de steigers hebben gezet;

Verantwoording van de ligging van het project en keuze van de zonerings

Overwegende dat de Waalse Regering beslist heeft een proactief beleid te voeren om de omgeving van het toekomstige GEN-station te valoriseren en de overschakeling op andere vervoersmodi te bevorderen;

Overwegende dat de toetsing van de door de Waalse Regering nagestreefde doelstellingen aan de structuur van de bebouwing rondom de site van het toekomstige GEN-station en van de bestaande infrastructures ertoe leiden voor te stellen dat de woongebouwen hoofdzakelijk ten westen van spoorlijn nr. 124 opgetrokken worden en dat de plaats ten oosten van de lijn voorbehouden wordt voor de vestiging van economische activiteiten en de eventuele aanleg van infrastructures om het autoverkeer komend uit oostelijke richting op te vangen;

Overwegende dat aan die valoriseringsdoelstelling voldaan kan worden door de opnemings van een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is ten westen van spoorlijn nr. 124, in combinatie met een bijkomend voorschrift met het oog op, met name, de bestemming ervan als hoofdzakelijk woongebied;

Overwegende dat het bestaande gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, gelegen ten oosten van spoorlijn nr. 124, met uitzondering de reeds verkavelde gronden waarvan de opnemings als woongebied verantwoord is, en van het bestaande filmcomplex waarvan de ligging in een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen wegens zijn functie verantwoord is, behouden kan worden;

Overwegende dat het evenwel niet past om daar een bebouwing te laten uitdijen die indruist tegen de doelstellingen die de Waalse Regering nastreeft;

Overwegende dat de bebouwing van beide gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, bovendien gelijkopgaand moet zijn;

Gelet op de bepalingen van artikel 33 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, zoals gewijzigd bij het zogenaamde economische heroplevings- en administratieve vereenvoudigingsdecreet van 3 februari 2005, die betrekking hebben op de ontsluiting van gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, borg staan voor de samenhang van het geheel, de geleidelijkheid en de zorgvuldige afwerking van de ontsluiting van het gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is;

Overwegende dat het stedenbouwkundig en leefmilieuvorslag, om tegemoet te komen aan de nagestreefde doelstellingen, moet slaan op het gebied als geheel en dat het betrekking heeft op een globaal stadsproject dat concentratie beoogt, waarbij voorrang verleend wordt aan de uitdijning van het gebied vanaf het GEN-station en de bereikbaarheid van het station voor voetgangers en fietsers begunstigd wordt; dat het wegennet, de samenstelling van de bebouwing en de dichtheid in dat opzicht de juiste instrumenten zijn om de bebouwing in te tomen; dat beide gebieden bijgevolg een bijkomend voorschrift "S.15" moeten krijgen, waardoor de ontsluiting van dat gebied verloopt volgens hieronder vermelde beginselen;

Overwegende dat de gronden gelegen bezuiden het toekomstige GEN-station daadwerkelijk van een gunstige ligging genieten voor de bereikbaarheid via het spoor, maar weinig aangepast zijn voor de uitbreiding van woongebouwen wegens de nabijheid van de spoorweg en de westelijke ring (R0); dat de vestiging van kantoren of andere functies die tot spoorverkeer aanzetten daarentegen wel verantwoord zou zijn; dat de Waalse Regering dus voorstelt om ze op te nemen als gemengde bedrijfsruimte;

Overwegende dat het evenwel uit den boze is om daar een winkelcentrum uit te bouwen dat in concurrentie zou kunnen treden met het centrum van Eigenbrakel; dat het gebied bijgevolg een bijkomend voorschrift moet krijgen;

Overwegende dat de grondslag van de spoorweg tussen de "route de Piraumont" en de "rue Longue" opgenomen is als groengebied in het gewestplan; dat die combinatie een verbod betekent voor de uitvoering van onroerende projecten boven de spoorlijn heen terwijl van die eventualiteit niet afgezien mag worden daar de beschikbare ruimte tamelijk krap is tussen het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance et het station Eigenbrakel; dat dus voorgesteld wordt het op te nemen als bebouwbaar gebied door de bestemming van de aangrenzende gebieden aan te passen;

Overwegende dat de Waalse Regering, met uitzondering van het gebied dat in de onmiddellijke nabijheid van het toekomstige GEN-station gelegen is, daarnaast voornemens is de opties te bevestigen die de gemeentelijke overheden wensen uit te voeren ten westen van de site van het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance door een van het gewestplan afwijkend gemeentelijk plan van aanleg uit te werken dat zich in de afrondingsfase bevindt;

Overwegende dat het ontwerp van gemeentelijk plan van aanleg in de opnemings voorziet van enerzijds, een parkgebied en, anderzijds, een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen ter vervanging van de bestaande gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, groen- en landbouwgebieden;

Overwegende dat, voor wat betreft de gronden gelegen in de onmiddellijke omgeving van het GEN-station, hun bestemming als gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, zoals in het vooruitzicht gesteld door het gemeentelijk plan van aanleg, niet het meest geschikt is voor de doelstelling ertoe strekkende om enkele winkels, gemeenschapsuitrustingen en kantoren samen te brengen om op termijn een buurtcentrum op te richten; dat dus voorgesteld wordt om ze te bestemmen als gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is;

Overwegende dat het net van de hoofdverkeersinfrastructures opgenomen in het gewestplan niet meer aangepast is aan de opties van de Waalse Regering en bijgevolg herzien moet worden om meer bepaald de bereikbaarheid van de toekomstige GEN-stations Eigenbrakel en Braine-l'Alliance te optimaliseren;

Overwegende dat de aanwezigheid van ondernemingen in de vallei van de Hain (het bedrijf UCB) de aanleg van de zuidersingel van Eigenbrakel via de "rue de Piraumont" en de verlenging ervan naar de "chaussée de Tubize", opgenomen in het gewestplan, op de helling zet; dat die infrastructuur niet meer te verantwoorden valt gezien het bestaan van de R0, de A54 en de wegen aangelegd of voorzien in en naar het centrum van Eigenbrakel;

Overwegende dat de globale vergunning verstrekt aan de NV Infrabel op 9 februari 2006 met het oog op de bouw en de inbedrijfname van een derde en een vierde spoor op spoorlijn nr. 124 Brussel-Charleroi, evenals van verschillende overdekte parkeerplaatsen, met de verhoging van de snelheid tot 160 km/u. en de rechtstreek van de bocht van Baulers, op het grondgebied van de gemeenten Waterloo, Eigenbrakel en Nijvel, de uitvoering machtigt van een beginpunt van een weg op de voormalige spoorlijn met nr. 115;

Overwegende dat de bestaande grondslag de aanleg op termijn mogelijk maakt van een verbindingsweg met de "chaussée de Tubize" en dat er aldus een invalsweg aangelegd wordt bovenop de reeds bij bovenbedoelde vergunning gemachtigde invalsweg vanaf het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance;

Overwegende dat het bijgevolg beter is het tracé en de reserveringsomtrek voor de in het vooruitzicht gestelde infrastructuur te schrappen en de rol van de "rue de Piraumont" als lokale bedieningsweg te bestendigen door een verbinding mogelijk te maken met het Koningin Fabioladorp;

Overwegende dat de aanleg van een nieuwe weg tussen de N27 (en de R0) et de N5 buiten de site, beschermd bij de wet van 26 maart 1914, daarentegen een herstructureerende rol zou kunnen spelen voor het intergemeentelijk wegennet in functie van zijn configuratie en zijn capaciteit;

Overwegende dat die nieuwe wegverbinding in zou kunnen spelen op verschillende doelstellingen :

— het centrum van Eigenbrakel en de toekomstige GEN-stations bereikbaar maken vanaf de agglomeraties van Plancenoit, Glabais en Genepiën;

— de invalsweg bezuiden Waterloo, de "route du Lion" en de "chaussée Reine Astrid", evenals de woonstraten in het oosten van Eigenbrakel en de site van het zgn. slagveld "van Waterloo 1815", waarvoor de toeristische heropwaarderingprojecten aan de gang zijn, te ontlasten;

Toepassing van bijkomende voorschriften.

Overwegende dat het gewestplan bijkomende voorschriften kan bevatten over stedenbouw of planologie die kunnen berusten op de elementen bedoeld in artikel 23 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium;

Overwegende dat het nieuwe vastgoedpotentieel dat de Waalse Regering voornemens is op te nemen, gevaloriseerd moet worden overeenkomstig het beleid dat ze wil voeren en waarvan de beginselen in de vierde optie aan bod komen : "de steden en de dorpen structuur verlenen", die zij opnam in gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan om de ruimte beter te ordenen in Wallonië;

Overwegende dat voorgesteld wordt om de gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, opgenomen aan weerskanten van spoorlijn nr. 124, te verbinden met het volgende bijkomende voorschrift dat gemerkt staat als "S.15" : "Het gebied is hoofdzakelijk bestemd voor bewoning. Het stedenbouwkundig en leefmilieuvorslag slaat op het gehele gebied en beoogt een globaal stadsproject dat concentratie beoogt, waarbij voorrang verleend wordt aan de uitdijning van het gebied vanaf het GEN-station, meer bepaald via het wegennet, de samenstelling van de bebouwing en de dichtheid. De wegen worden zo aangelegd dat de bereikbaarheid van het station voor voetgangers en fietsers begunstigd wordt.";

Overwegende dat met het oog op de bevestiging van de bestaande afzonderingsmarge ten opzichte van de in het noorden gelegen waterwinning voorgesteld wordt om het gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, opgenomen ten oosten van spoorlijn nr. 124, te verbinden met het volgende bijkomende voorschrift dat gemerkt staat als "S.16" : "Elk bouwwerk wordt verboden langs het groengebied over een diepte van twintig meter. Er wordt een landschap van plantsoenen of bosschages aangelegd.";

Overwegende dat voorgesteld wordt om de gemengde bedrijfsruimte die bij dit besluit opgenomen wordt, te verbinden met het volgende bijkomende voorschrift dat gemerkt staat als "R.1.1" : "Kleinhandel en dienstverlening aan de bevolking mogen zich in dit gebied niet vestigen, behalve indien ze bij de in dit gebied toegelaten activiteiten horen.";

Verificatie van de naleving van de in artikel 46 van het Wetboek bedoelde voorwaarden.

Overwegende dat de opnemings van de nieuwe bebouwingsgebieden de criteria bepaald in artikel 46 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium in acht neemt;

Overwegende dat het nieuwe gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is en de nieuwe gemengde bedrijfsruimte respectievelijk aan een bestaand woongebied en een (behoorlijk ontsloten) gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, grenzen;

Overwegende dat er in die nieuwe bebouwingsgebieden geen lintbebouwing voorkomt;

Overwegende dat artikel 46, § 1, 3°, het volgende bepaalt : "de opnemings van een nieuw bebouwingsgebied wordt gecompenseerd door een gelijkwaardige wijziging van een bestaand bebouwingsgebied in een niet-bebouwingsgebied of door een alternatieve compensatie bepaald door de Regering.";

Overwegende dat de opnemings van nieuwe bebouwingsgebieden goed is voor een totaal van 65,43 ha waarvan een deel gecompenseerd wordt in de herzieningsomtrek door omvorming van gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen tot parkgebieden a rato van een oppervlakte van 11,82 ha;

Overwegende dat het voorontwerp van herziening als planologische compensatie een 37,68 ha metend gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is op het grondgebied van de gemeente Lasne aan zijn bestemming onttrekt om het tot landbouwgebied om te vormen;

Overwegende dat die bestemmingsonttrekking verantwoord is in het gemeentelijk structuurplan van Lasne, meer bepaald door de keuze van de gemeente om de bevolking te handhaven op 13 500 inwoners (gemeentelijk structuurplan, blz. 85), wat de behoefte aan nieuwe woningen inperkt, door de orde van voorrang van dat gebied en door de landschappelijke waarde die het bezit; dat het voordeel van die onttrekking van dat gebied, gelegen langs de N5, aan zijn bestemming tweeledig is doordat de toekomstige bewoners beschermd worden tegen de geluidshinder van de weg en doordat er tussen de bebouwde kernen een waardevolle groene overgang wordt aangelegd;

Overwegende dat de opnemings ervan als landbouwgebied verantwoord wordt door zijn huidige bestemming;

Overwegende dat dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel bijgevolg resulteert in de opnemings van nieuwe bebouwingsgebieden met een oppervlakte van 49,49 ha, gecompenseerd door de omvorming van een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is tot landbouwgebied;

Overwegende dat de in het vooruitzicht gestelde compensatie op een slecht gelegen bebouwbaar gebied slaat; dat de keuze van de Waalse Regering ook hier tegemoetkomt aan de doelstelling om het grondgebied structuur te verlenen door te steunen op bestaande polen;

Overwegende dat de Waalse Regering als alternatieve compensatie de aanleg van een verbindingsstuk voorstelt tussen de N27 (en de R0) en de N5 buiten de site die beschermd is bij de wet van 26 maart 1914;

Overwegende dat dat project immers de kwaliteit en de bediening van dat gebied beter kan maken en een substantiële verbetering betekent voor de leefomgeving van de bewoners van de naburige delen;

Overwegende dat dit besluit ten slotte de opnemings beoogt van :

— een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, met een oppervlakte van 32,71 ha, in combinatie met een bijkomend voorschrift met merk "S.15, ten westen van spoorlijn nr. 124 op gronden gelegen in landbouwgebied (31,83 ha) en in groengebied (0,68 ha);

— een woongebied, met een oppervlakte van 0,08 ha; bezuiden de "clos du Colbie", op gronden gelegen in een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen;

— een woongebied, met een oppervlakte van 18,91 ha, op gronden gelegen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is (15,88 ha), reeds verkaveld, en in een groengebied (3,03 ha) voor wat betreft de grondslag van de spoorlijn tussen de "route de Piraumont" en de brug van de "rue Longue";

— een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, met een oppervlakte van 17,40 ha, in combinatie met een bijkomend voorschrift met merk *S.15, in het oostelijk kwadrant gelegen tussen de "route de Piraumont" en spoorlijn nr. 124 op gronden gelegen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is (16,52 ha), in een groengebied (0,73 ha) en in een gemengde bedrijfsruimte (0,15 ha);

— een gemengde bedrijfsruimte met een oppervlakte van 24,48 ha, in combinatie met het bijkomend voorschrift met merk *R.1.1, in het zuidoostelijk kwadrant gelegen tussen de "route de Piraumont" en spoorlijn nr. 124 op gronden gelegen in landbouwgebied (24,12 ha) en in groengebied (0,36 ha);

— een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, met een oppervlakte van 4,94 ha, in combinatie met een bijkomend voorschrift met merk *S.16, in het oostelijk kwadrant gelegen tussen de "route de Piraumont" en spoorlijn nr. 124 op gronden gelegen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is (2,14 ha), in een gemengde bedrijfsruimte (2,22 ha) en in een groengebied (0,58 ha);

— een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, met een oppervlakte van 3,90 ha, in het noordwestelijk kwadrant gelegen tussen de "route de Piraumont" en spoorlijn nr. 124, op gronden gelegen in landbouwgebied;

— een parkgebied met een oppervlakte van 25,17 ha, in het noordwestelijk kwadrant gelegen tussen de "route de Piraumont" en spoorlijn nr. 124, op gronden gelegen in gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen (11,67 ha), in landbouwgebied (4,45 ha), in groengebied (8,93) en in watervlakgebied (0,12 ha);

— een groengebied, met een oppervlakte van 4,78 ha, op gronden gelegen in groengebied (4,29 ha), in een gemengde bedrijfsruimte (0,28 ha) en in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is (0,12 ha);

te schrappen :

— het tracé en de reserveringsomtrek van de beoogde weg tussen de "chaussée d'Ophain" en de "chaussée de Tubize" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

— het tracé van de bestaande weg tussen spoorlijn nr. 124 en de kruising met de "chaussée d'Ophain" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

evenals, als planologische compensatie, op te nemen : een landbouwgebied met een oppervlakte van 37,68 ha ten oosten van de N5 in Plancenoit op gronden gelegen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is;

Milieueffectenonderzoek.

Overwegende dat overeenkomstig de bepalingen van artikel 42, tweede en vierde lid van het Wetboek, de Waalse Regering gehouden is een milieueffectenonderzoek waarvan ze de omvang en de precisiegraad bepaalt, te laten verrichten, en het ontwerp van inhoud van het effectenonderzoek alsmede het voorontwerp van plan ter advies voor te leggen aan de gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening aan de "Commission régionale d'Aménagement du Territoire" (Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) en aan de "Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable" (Waalse Raad voor het Leefmilieu voor Duurzame Ontwikkeling);

Overwegende dat de effecten van elk bestanddeel van het project op het leefmilieu, voor wat betreft de omvang van het uit te voeren onderzoek, zeer verschillend van aard en van invloed zijn;

Overwegende dat de opnemings van nieuwe bebouwingsgebieden a priori niet-verwaarloosbare effecten op het leefmilieu zou kunnen hebben; dat het effectenonderzoek zou moeten slaan op alle bestanddelen van het project die dat kenmerk vertonen;

Overwegende dat de onttrekking van bebouwingsgebieden aan hun bestemming en de omvorming ervan tot niet-bebouwingsgebieden daarentegen geen niet-verwaarloosbare effecten op het leefmilieu zouden kunnen hebben; dat het effectenonderzoek niet zou moeten slaan op dat bestanddeel van het project;

Overwegende dat de schrapping van het tracé en van de reserveringsomtrek van de beoogde weg tussen de "chaussée d'Ophain" en de "chaussée de Tubize" en van het tracé van de bestaande weg tussen spoorlijn nr. 124 en de kruising met de "chaussée d'Ophain" a priori niet-verwaarloosbare effecten op het leefmilieu zou kunnen hebben; dat het effectenonderzoek op die bestanddelen van het project zou moeten slaan;

Overwegende dat het effectenonderzoek overeenkomstig artikel 42, derde lid, van het Wetboek meer bepaald kan berusten op de nuttige inlichtingen uit het effectenonderzoek uitgevoerd in het kader van de behandeling van het, van het gewestplan afwijkend gemeentelijk plan van aanleg genaamd "Paradis de la santé" en van de globale vergunning afgeleverd aan de NV Infrabel;

Overwegende dat de validering van de behoeften en de lokalisering van de verschillende bestemmingsgebieden van het voorontwerp, alsook het zoeken naar varianten, beperkt zouden moeten worden tot het gebied gelegen in de nabijheid van het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance;

Overwegende dat de validering van de afbakening en van de voorwaarden voor de ontsluiting van de bestemmingsgebieden, evenals het zoeken naar varianten dan weer beperkt zouden moeten worden tot de meest relevante onderzoeksomtrek rekening houdende met de overwogen aard van het milieu en met de druk voortvloeiende uit de vestiging;

Overwegende dat wat de nauwkeurigheid van het uit te voeren onderzoek betreft, de bij dit besluit gevoegde ontwerp-inhoud opgemaakt is met inachtname van de specificiteiten van het project en de type-inhoud omschreven in artikel 42, tweede lid, van het Wetboek naleeft;

Overwegende dat er een bijzondere aandacht zou moeten uitgaan naar volgende gegevens :

— beoordeling van de impact van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel op de mobiliteit, de netwerken en de infrastructuur (saneringsplan van het onderstroomgebied van de Zenne, enz.);

— beoordeling van de impact op het landschap van het gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, in het vooruitzicht gesteld op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

Op de voordracht van de Minister van Huisvesting, Vervoer en Ruimtelijke Ontwikkeling,

Besluit :

Artikel 1. De Waalse Regering beslist tot herziening van het gewestplan Nijvel en neemt het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel (bladen 39/3 en 39/4) aan overeenkomstig bijgevoegde kaart, met het oog op de opnemings van :

— twee gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

— een woongebied op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

— twee gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

- een gemengde bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
- een parkgebied op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
- een groengebied op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

en op de schrapping van :

— het tracé en de reserveringsomtrek van de beoogde weg tussen de "chaussée d'Ophain" en de "chaussée de Tubize" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

— het tracé van de bestaande weg tussen spoorlijn nr. 124 en de kruising met de "chaussée d'Ophain" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

evenals, als planologische compensatie, op de opnemng van een landbouwgebied op het grondgebied van de gemeente Lasne.

Art. 2. Volgend bijkomend voorschrift, gemerkt "*S.15", is van toepassing op de twee gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van het toekomstige GEN-station :

« Het gebied is hoofdzakelijk bestemd voor bewoning. Het stedenbouwkundig en leefmilieuvorslag slaat op het gehele gebied en beoogt een globaal stadsproject dat concentratie beoogt, waarbij voorrang verleend wordt aan de uitdijning van het gebied vanaf het GEN-station, meer bepaald via het wegennet, de samenstelling van de bebouwing en de dichtheid. De wegen worden zo aangelegd dat de bereikbaarheid van het station voor voetgangers en fietsers gunstig wordt. »

Art. 3. Volgend bijkomend voorschrift, gemerkt "*R.1.1", is van toepassing op de gemengde bedrijfsruimte opgenomen op het plan bij dit besluit :

« Kleinhandel en dienstverlening aan de bevolking mogen zich in dit gebied niet vestigen, behalve indien ze bij de in dit gebied toegelaten activiteiten horen. »

Art. 4. Volgend bijkomend voorschrift, gemerkt "*S.16" is van toepassing op het gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen opgenomen op het gewestplan bij dit besluit ten oosten van spoorlijn nr. 124 :

« Elk bouwwerk wordt verboden langs het groengebied over een diepte van twintig meter. Er wordt een landschap van plantsoenen of bosschages aangelegd. »

Art. 5. de Waalse Regering legt als alternatieve compensatie op een nader te bepalen wijze de aanleg van een nieuw verbingsstuk op tussen de N27 (en de R0) en de N5 buiten de site die beschermd is bij de wet van 26 maart 1914.

Art. 6. De Waalse Regering neemt de ontwerp-inhoud van het milieueffectenonderzoek aan waaraan het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel, bijgevoegd bij dit besluit, wordt onderworpen.

Art. 7. De Regering belast er de Minister van Ruimtelijke Ordening mee bovengenoemde ontwerp-inhoud van het milieueffectenonderzoek waaraan het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel wordt onderworpen voor advies voor te leggen aan de Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening, aan de "Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable", en aan het Directoraat-generaal Natuurlijke Rijkdommen en Leefmilieu en haar daarna ter goedkeuring voor te leggen.

Namen, 19 april 2007.

De Minister-President,
E. DI RUPO

De Minister van Huisvesting, Vervoer en Ruimtelijke Ontwikkeling,
A. ANTOINE

Bijlage 1 bij het bestek

Voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel (bladen 39/3 en 39/4) met het oog op de bevordering van het gebruik van het GEN in de omgeving van het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance door de opnemng van twee gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, van een woongebied, van twee gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, van een gemengde bedrijfsruimte, van een parkgebied, van een groengebied, door de schrapping van het bestaande en in het vooruitzicht gestelde tracé en van de reserveringsomtrek voor de verlenging van de "route de Piraumont" naar de "chaussée de Tubize" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel en als planologische compensatie, door de opnemng van een landbouwgebied op het grondgebied van de gemeente Lasne.

INHOUD VAN HET EFFECTENONDERZOEK BETREFFENDE HET GEWESTPLAN

1. Het voorontwerp van herziening van de bladen 39/3 en 39/4 van het gewestplan Nijvel, aangenomen door de Waalse Regering op XX/XX/2007, slaat op :

* bovenstaande bestanddelen van het voorontwerp :

opnemng :

- van twee gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, in combinatie met het bijkomend voorschrift gemerkt met *S.15 op het plan op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
- van een woongebied op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
- van een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
- van een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, gemerkt met *S.16 op het plan op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
- van een gemengde bedrijfsruimte, in combinatie met het bijkomend voorschrift gemerkt met *R.1.1 op het plan op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

- van een parkgebied op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
 - van een groengebied op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
- schrapting
- van het tracé en de reserveringsomtrek van de beoogde weg tussen de "chaussée d'Ophain" en de "chaussée de Tubize" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;
 - van het tracé van de bestaande weg tussen spoorlijn nr. 124 en de kruising met de "chaussée d'Ophain" op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel;

* volgende planologische compensaties :

opneming :

- van een landbouwgebied op het grondgebied van de gemeente Lasne.

1. Omvang van het effectenonderzoek en nauwkeurighedsgraad van de gegevens (artikel 42, lid 2, van het WWROSP).

0. Omvang van het effectenonderzoek.

Het effectenonderzoek slaat op :

- de opneming van nieuwe bebouwingsgebieden;
- de schrapting van het tracé van de bestaande weg tussen spoorlijn nr. 124 en de kruising met de "chaussée d'Ophain";
- de schrapting van het tracé en de reserveringsomtrek van de beoogde weg tussen de "chaussée d'Ophain" en de "chaussée de Tubize".

De andere bestanddelen van het project, die geen niet te verwaarlozen effect op het leefmilieu kunnen hebben, worden niet onderzocht.

Het onderzoek verloopt volgens het "trechterbeginsel" waarbij de verschillende bestanddelen van het voorontwerp, afhankelijk van de aard van de besproken aspecten, geanalyseerd worden van de grootste tot de lokale schaal van de betrokken omtrek.

De validering van de behoeften en de lokalisering van de verschillende bestemmingsgebieden van het voorontwerp, alsook het zoeken naar varianten, moeten beperkt worden tot het gebied grenzend aan het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance.

de validering van de afbakening en van de voorwaarden voor de ontsluiting van de bestemmingsgebieden, evenals het zoeken naar varianten moeten beperkt worden tot de meest relevante onderzoeksomtrek rekening houdende met de overwogen aard van het milieu en druk voortvloeiende uit de vestiging.

De onderzoeksomtrek (microgeografische schaal) van de bestanddelen van het voorontwerp die de biodiversiteit, de bevolking (mobiliteit,...), het water (ondergronds, oppervlakte-, lozingswater), de lucht, de klimaatfactoren, de landschappen, de land- en bosbouwactiviteit zouden kunnen verstoren hangt af van het grondgebied dat onder de invloed zou kunnen komen te staan van elk onderzocht vraagstuk.

Meer bepaald wordt de onderzoeksomtrek van de bestanddelen van het voorontwerp en van de compensaties ervan op fauna, flora, bodem, materieel goed en cultureel erfgoed beperkt tot de betrokken gronden.

2. Nauwkeurighedsgraad van de gegevens.

Het hieronder overwogen bestek is opgesteld rekening houdend met de specificiteiten van het project en is een document waarvan de nauwkeurighedsgraad geacht wordt voldoende te zijn wat betreft artikel 42 van het Wetboek.

Alle punten van dit bestek moeten a priori als onontbeerlijk beschouwd worden, hoewel de auteur van het onderzoek voor kan stellen om de analyse op bepaalde punten in te korten voor zover hij aantoonde dat ze ten opzichte van het onderzochte voorontwerp niet relevant zijn.

Overigens kan de auteur altijd, als hij dat in het onderzochte dossier belangrijk vindt, één of ander punt dat niet in het bestek voorkomt, aan bod laten komen en bespreken.

De wijzigingsfactoren (of de verstorende bestanddelen) van de omgeving en de bestanddelen die de feitelijke en de rechtstoestand uitmaken worden in bijlage aangegeven, en dan moeten de auteurs van het milieueffectenonderzoek slechts de relevante factoren in overweging nemen of de gegevens toevoegen die zij als noodzakelijk beschouwen.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan volgende gegevens :

- beoordeling van de impact van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel op de mobiliteit, de netwerken en de infrastructuur (saneringsplan van het onderstroomgebied van de Zenne, enz.);
- beoordeling van de impact op het landschap van het gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, in het vooruitzicht gesteld op het grondgebied van de gemeente Eigenbrakel.

Die lijst is onvolledig.

Fase I : VERANTWOORDING VAN HET VOORONTWERP

A. SAMENVATTING VAN DE INHOUD EN OMSCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN EN DE MOTIVERINGEN VAN HET VOORONTWERP VAN HERZIENING VAN HET PLAN (artikel 42, lid 2, 1^o, van het Wetboek).

A.1. Samenvatting van de inhoud en omschrijving van de doelstellingen en de motiveringen van het voorontwerp van herziening van het plan.

Hier moet alleen het doel van de herziening van het gewestplan Nijvel samengevat worden en moeten de doelstellingen en de motiveringen van de Waalse Regering zoals ze worden vermeld in het besluit tot aanneming van het voorontwerp van plan benoemd worden.

Onder het doel van de herziening van het gewestplan Nijvel worden verstaan : de bestemmingsgebieden, het bestaande of beoogde tracé van de hoofdverkeersinfrastructuur, de omtrekken waar een bijzondere bescherming verantwoord is, de bijkomende voorschriften voor stedenbouw of planologie, de andere inrichtingsmaatregelen en de kaart.

Onder doelstellingen van de Waalse Regering worden de doelen verstaan die zij nastreeft door te beslissen tot herziening van het plan.

Onder motiveringen van de Waalse Regering worden verstaan de redenen waarvoor zij de herziening van het gewestplan Nijvel als noodzakelijk beschouwt voor de realisatie van de doelstellingen.

A.2. Analyse.

A.2.1. Onderzoek van de overeenstemming van de doelstellingen van het voorontwerp met de gewestelijke opties.

Enerzijds wordt de band tussen het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel en andere relevante plannen en programma's aangeduid en anderzijds worden de relevante doelstellingen inzake de bescherming van het leefmilieu ten opzichte van het voorontwerp vernoemd.

A.2.2. Validering van de bestemmingsgebieden opgenomen in het voorontwerp.

Er wordt nagegaan of de bestemmingsgebieden en het bestaande of beoogde tracé van het netwerk van de hoofdverkeersinfrastructuren opgenomen in het voorontwerp van plan bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Waalse Regering.

A.2.3. Onderzoek van de overeenstemming van het voorontwerp met de vigerende reglementeringen.

Er moet worden nagegaan of het voorontwerp met de vigerende reglementeringen en in het bijzonder artikel 46 van het Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium overeenstemt. (*artikel 42, lid 2, 2^o, van het Wetboek*).

A.2.4. Identificatie/validering van het (de) referentiegrondgebied(en).

Het referentiegrondgebied is het grondgebied waarop de reflectie moet berusten over de relevantie van de herziening van het gewestplan Nijvel voor wat betreft de behoeften en de ligging van de bestemmingsgebieden. Het beantwoordt aan wat in het Wetboek "bedoeld grondgebied" wordt genoemd (*artikel 42, lid 2, 3^o*).

De validering van de behoeften die het voorontwerp verantwoordt en van de lokalisering van de verschillende bestemmingsgebieden en van het bestaande of beoogde tracé van het net van de hoofdverkeersinfrastructuren van het voorontwerp, alsook het zoeken naar varianten, moeten beperkt worden tot volgende gebieden :

- nieuwe bebouwingsgebieden; gebied grenzend aan het toekomstige GEN-station Braine-l'Alliance;
- weg waarvan de schrapping beoogd wordt tussen spoorlijn nr. 124 en de "chaussée de Tubize" : grondgebied gelegen ten westen van de R0.

De auteur van het onderzoek mag daar andere referentiegebieden bij betrekken. In dat geval verantwoordt hij zijn keuzes.

A.2.5. Synthese.

De nadruk wordt gelegd op de doelstellingen van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel ten opzichte van de verenigbaarheid ervan met de gewestelijke opties en de conclusies op de referentiegebieden in combinatie met het voorontwerp of de andere bestanddelen of verzamelingen van bestanddelen ervan (de verschillende bestemmingsgebieden worden daarbij eventueel samengebracht tot samenhangende gehelen ten opzichte van hun referentiegebied).

A. VALIDERING VAN DE BEHOEFTE DIE HET VOORONTWERP VERANTWOORDT.

Hoe dan ook wordt voor elk bestanddeel of elk geheel van bestanddelen van het voorontwerp de vraag naar ruimte die daarvoor voorbehouden wordt beoordeeld en getoetst aan het relevante aanbod, middels volgend stramien.

B.1. Evaluatie van de vraag.

Omschrijving van de menselijke kenmerken van het betrokken grondgebied. De potentialiteiten (troeven en opportuniteiten) en de drukfactoren (zwakke punten en bedreigingen), en in het bijzonder de potentialiteiten die van invloed kunnen zijn op de vraag naar ruimte en naar verkeersinfrastructuur, dienen te worden aangeduid. Enkel de bestanddelen die relevant zijn ten opzichte van het voorontwerp of van één van de bestanddelen of van één van de verzamelingen bestanddelen ervan moeten worden overwogen.

B.1.2 Evaluatie van de vraag naar (of van het tekort aan) ruimte voor de bestemmingen en van de vraag naar infrastructuur, onderzocht in het referentiegrondgebied.

B.2. Evaluatie van het aanbod.

B.2.1. Identificatie van de liggingscriteria die voldoen aan de doelstellingen van het voorontwerp, aan de gewestelijke opties en aan de vigerende reglementeringen.

B.2.2. Evaluatie van het pertinente aanbod van ruimte voor de bestemmingen en de tracés onderzocht in het referentiegrondgebied.

B.3. Conclusie.

Evaluatie op kwantitatief en kwalitatief gebied van de noodzaak om nieuwe oppervlakten voor te behouden voor de onderzochte bestemmingen en om nieuwe verkeersinfrastructuren op te nemen in de referentiegebieden.

B. VALIDERING VAN DE LIGGING VAN DE BESTEMMINGSGEBIEDEN.

Het gaat er hier om op schaal van het (de) referentiegrondgebied(en) de ligging van de verschillende bestemmingsgebieden en tracés van het voorontwerp te valideren rekening houdend met :

- de menselijke, en ecologische potentialiteiten en drukfactoren van bovengenoemde gebieden;
- de gewestelijke opties die op die grondgebieden toepasselijk zijn;
- de liggingscriteria die in punt C geïdentificeerd moeten worden (naar gelang van de doelstellingen van het voorontwerp, van de principes inzake ruimtelijke ordening en van de vigerende reglementeringen);

en, in voorkomend geval, liggingsvarianten die voldoen aan deze elementen binnen die grondgebieden te zoeken.

C.1. Analyse van de menselijke en milieueigenschappen van de referentiegrondgebieden.

Omschrijving van de belangrijkste menselijke en leefmilieukarakteristieken van de grondgebieden. De potentialiteiten (troeven en opportuniteiten) en de drukfactoren (zwakke punten en bedreigingen) voor de ligging van de bestemmingsgebieden en de overwogen tracés dienen te worden aangeduid met aanmaking van een cartografische synthese.

Er wordt rekening mee gehouden op schaal van het (de) referentiegrondgebied(en). De feitelijke, de rechts- en de leefmilieutoestand worden (op microgeografische schaal) nauwkeurig besproken in fase II van het onderzoek.

C.2. Ruimtelijke overschrijving van de grote gewestelijke opties.

Het gaat er om de visie die door de gewestelijke oriënterende documenten aan het (de) referentiegrondgebied(en) wordt verleend over te schrijven en er een cartografische synthese van te maken.

C.3. Validering van de ligging van de bestemmingsgebieden van het voorontwerp.

Hier gaat het erom de relevantie van de ligging van de verschillende bestemmingsgebieden of gehelen van bestemmingsgebieden en van de tracés van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel te onderzoeken ten opzichte van de liggingscriteria die in fase B (namelijk punt B.2.1.) geïdentificeerd zijn, van de analyse van de eigenschappen van het referentiegrondgebied (C.1.) en van de daarop toepasselijke grote gewestelijke opties (C.2.).

C.4. Keuze van liggingsvarianten.

Als het studiebureau van mening is dat het zoeken naar liggingsvarianten niet gerechtvaardigd is, moet het zijn positie ernstig motiveren.

Doel is liggingsvarianten voor het voorontwerp of de bestanddelen of gehelen van bestanddelen ervan te zoeken en aan te nemen door de liggingscriteria die in fase B geïdentificeerd zijn op het referentiegrondgebied toe te passen met inachtneming van de analyse van de eigenschappen ervan (C.1.) en van de daarop toepasselijke grote gewestelijke opties (C.2.).

Deze poging kan indien nodig in twee etappes uitgevoerd worden :

- het zoeken naar potentiële sites voor liggingsvarianten;
- keuze van liggingsvarianten onder deze potentiële sites en de in het besluit overwogen sites.

C.5. Raming van de kosten en termijnen van de uitvoering van het plan en zijn liggingsvarianten

Dit punt moet met name de kosten ten laste van de privé-operatoren en die ten laste van de gemeenschap (MET, grossiersbedrijven, gemeenten, intercommunales...) onderscheiden.

C.6. Synthese : vergelijking van het voorontwerp van plan en van zijn liggingsvarianten.

De voor- en nadelen van de ligging van de verschillende bestemmingsgebieden of gehelen van bestemmingsgebieden of van de tracés van het voorontwerp en de liggingsvarianten worden vastgesteld, met name voor de volgende gegevens :

- de belangrijkste menselijke en ecologische potentialiteiten en drukfactoren van het grondgebied;
- de gewestelijke opties die op dit grondgebied toepasselijk zijn;
- de liggingscriteria (met inbegrip van de doelstellingen van het voorontwerp, de principes inzake ruimtelijke ordening en de vigerende reglementeringen);
- de kosten en termijnen van de uitvoering

Afronding van fase I.

Samenvatting van de verantwoording van het voorontwerp of zijn verschillende bestanddelen of gehelen van bestanddelen en conclusies.

Fase II : LEEFMILIEUBEOORDELING

A. VALIDERING VAN DE AFBAKENING EN ONTSLUITINGSVOORWAARDEN VAN DE BESTEMMINGSGEBIEDEN EN VAN HET TRACE VAN HET NET VAN DE HOOFDVERKEERSINFRASTRUCTUREN.

Op lokale schaal worden de afbakening en de voorwaarden voor de ontsluiting van de bestemmingsgebieden en de tracés van het voorontwerp en van elke liggingsvariant verder verfijnd na de gedetailleerde analyse van hun onderzoeksomtrek.

Als één of verschillende liggingsvarianten aan het einde van fase C in overweging worden genomen, moet punt D herhaald worden voor elke van de liggingsvarianten.

De onderzoeksomtrek van de bestemmingsgebieden van het voorontwerp en van de liggingsvarianten is dat deel van het grondgebied dat door de ontsluiting getroffen kan worden of dat bij vestiging ervan onder druk kan komen te staan. Hij kan dus verschillend zijn naar gelang van elk van de aspecten van de bestaande toestand aangezien hij afhankelijk is van de aard van het milieu (min of meer gevoelig voor de aan het project inherente wijzigingsfactoren) of van de overwogen drukfactor (*artikel 42, lid 2, 11^o, van het Wetboek*).

D.1. Identificatie van de aan het project inherente wijzigingsfactoren van de omgeving.

De aspecten of componenten van het project die de omgeving zouden kunnen storen, worden geïdentificeerd en gerangschikt volgens hevigheid ervan (sterke, middelmatige, zwakke, te verwaarlozen of onbestaande verstoring) voor elk van de drie volgende stappen voor de uitvoering van het plan :

- uitrusting van de bestemmingsgebieden, bouw van installaties en aanleg van infrastructuur;
- werking van de activiteiten;
- rehabilitatie van het activiteitsgebied.

In dit geval hoeft de rehabilitatiefase niet in overweging te worden genomen daar de overwogen bestemmingsgebieden en de tracés voor de infrastructuur in principe onomkeerbaar zijn.

De te onderzoeken wijzigingsfactoren van de omgeving worden in bijlage D.1 vermeld zonder volledigheid na te streven.

D.2. Beschrijving van de bestaande rechtstoestand.

De elementen van de bestaande rechtstoestand die dreigen te lijden onder de effecten van de in D 1 geïdentificeerde wijzigingsfactoren van de omgeving, die men "kwetsbaarheden van de omgeving" (*artikel 42, tweede lid, 4^o, van het Wetboek*) zal noemen, of die drukfactoren vormen voor de geplande vestiging, dienen te worden aangeduid. Zij moeten in kaart worden gebracht.

Een bijzondere aandacht zal worden besteed aan de gebieden die voor het leefmilieu bijzonder belangrijk zijn, zoals die aangewezen overeenkomstig de Richtlijnen 79/409/EG en 92/43/EG. (*artikel 42, lid 2, 5^o, van het Wetboek*)

De bestanddelen van een bestaande rechtstoestand worden in bijlage D.2 vermeld zonder volledigheid na te streven.

D.3. Beschrijving van de bestaande feitelijke toestand.

De elementen van de bestaande feitelijke toestand die dreigen te lijden onder de effecten van de in D.1. geïdentificeerde wijzigingsfactoren van de omgeving, die men "kwetsbaarheden van de omgeving" zal noemen, of die drukfactoren vormen voor de geplande vestiging, dienen te worden aangeduid. Zij moeten in kaart worden gebracht.

Er wordt een bijzondere aandacht besteed aan :

- de gebieden die voor het leefmilieu bijzonder belangrijk zijn, zoals die aangewezen overeenkomstig de Richtlijnen 79/409/EG en 92/43/EG;
- de aanwezigheid van vestigingen die een hoog risico vertonen voor de personen, de goederen of het leefmilieu in de zin van Richtlijn 96/82/EG;
- de opnemings van gebieden waarin bedrijven zich zouden kunnen vestigen die een hoog risico vertonen voor de personen, de goederen of het leefmilieu in de zin van Richtlijn 96/82/EG.

D.4. Voorstelling van de afbakingsvarianten en van de varianten van de voorwaarden voor de ontsluiting van de bestemmingsgebieden en van het tracé van het net van de hoofdverkeersinfrastructuren.

Vertrekkend van de "kwetsbaarheden" en van de "drukfactoren" die onder D.2. en D.3. geïdentificeerd zijn, moet worden gezocht naar de afbakingsvarianten en de varianten van de ontsluitingsvoorwaarden voor de bestemmingsgebieden en de tracés van het voorontwerp.

De varianten dienen ter voorkoming, ter vermindering of ter compensatie van de leefmilieueffecten en de drukfactoren voortvloeiend uit de vestiging. Een gelijkwaardige denkoefening zal in punt D.6. uitgevoerd worden na beoordeling van de milieueffecten van de hier geïdentificeerde varianten.

De afbakingsvarianten slaan op de omtrek van een bepaald bestemmingsgebied en een bepaald tracé van een infrastructuur.

De uitvoeringsvarianten omvatten de bijkomende voorschriften en de andere denkbare inrichtingsmaatregelen (zie bijlage A).

D.5. Beoordeling van de vermoedelijke effecten bij de verschillende stappen voor de uitvoering van het plan van de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden (*artikel 42, lid 2, 8^o en 9^o van het Wetboek*).

Aangeduid dienen te worden de elementen van de bestaande rechtstoestand en van de bestaande feitelijke toestand die dreigen te lijden onder de effecten van de wijzigingsfactoren van de omgeving, gebonden aan de liggingvarianten aangeduid onder punt C en aan de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden aangeduid onder punt D om hun niet te verwaarlozen vermoedelijke (secundaire, cumulatieve, synergetische, permanente en tijdelijke, zowel positieve als negatieve) effecten (op korte, middellange en lange termijn) op het leefmilieu, de land- en bosbouwactiviteit.

Die analyse dient uitgevoerd te worden voor elke stap in de uitvoering van de varianten :

- uitrusting van de bestemmingsgebieden, bouw van installaties en aanleg van infrastructuren;
- werking van de activiteiten en inbedrijfname van de infrastructuur.

Met deze analyse moet eveneens worden vastgesteld of de in het voorontwerp van plan en zijn varianten (inzake ligging/afbakening/uitvoering) voorgestelde inrichting belangrijke effecten zou kunnen hebben op het leefmilieu van de aangrenzende Gewesten met het oog op de eventuele toepassing van de bepalingen van artikel 43, § 2, van het Wetboek, zoals gewijzigd bij het decreet van 3 februari 2005.

D.5.1 Identificatie van de voornaamste milieueffecten.

De te onderzoeken milieueffecten worden opgesomd in bijlage D.5. in een niet-beperkende lijst.

D.5.2 Vergelijking van de varianten.

De effecten van het voorontwerp van plan en van de verschillende varianten op de omgeving worden vergeleken.

D.5.3 Vermoedelijke evolutie bij niet-uitvoering van het plan.

Hier wordt de vermoedelijke evolutie van de leefmilieutoestand onderzocht, mochten het plan of één van de bestanddelen ervan of een geheel van bestanddelen niet worden uitgevoerd (*artikel 42, lid 2, 3^o, van het Wetboek*).

D.6. Maatregelen die uitgevoerd dienen te worden ter voorkoming, vermindering of compensatie van de varianten voor de afbakening of ontsluitingsvoorwaarden (*artikel 42, lid 2, 10^o, van het Wetboek*).

D.6.1. Voorstelling van de te nemen maatregelen.

Doel is de maatregelen die moeten worden genomen om de negatieve effecten van de in D.4. bepaalde verschillende afbakings- en uitvoeringsvarianten te beperken, te identificeren.

Het kan gaan om :

- een aanpassing van aangrenzende bestemmingsgebieden;
- bijkomende voorschriften;
- andere inrichtingsmaatregelen.

D.6.2. Doeltreffendheid van elke maatregel en inschatting van de (niet-reduceerbare) residuele effecten van het voorontwerp of zijn verschillende bestanddelen of gehelen van bestanddelen en elke variant.

D.6.3. Vergelijking van het voorontwerp of zijn verschillende bestanddelen of gehelen van bestanddelen en elke variant.

D.7. Raming van de kosten en termijnen van de uitvoering van de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden.

De raming betreft de kostprijs en de termijn voor de uitvoering van de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden, aangeduid onder punt D.4, en zij worden vergeleken met kostprijs en termijn van het voorontwerp of de bestanddelen of gehelen van bestanddelen en liggingvarianten, aangeduid onder punt C.6.

D.8. Vermoedelijke evolutie van de leefmilieutoestand als het plan niet wordt uitgevoerd.

A. SYNTHESE VAN DE EVALUATIE (*stemt gedeeltelijk overeen met artikel 42, lid 2, 11^o, van het Wetboek*).

De voor- en nadelen van de verschillende varianten aangeduid onder punt C (liggingvarianten) en onder punt D (varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden) worden hier vastgesteld.

De resultaten worden hier besproken, met name ten opzichte van de inachtneming van artikel 1, § 1, van het Wetboek en ten opzichte van de inoverwegingname van de milieubeschermingsdoelstellingen aangeduid onder punt A.2.1., met inbegrip van de motiveringen van het voorontwerp.

Die synthese dient om te beslissen of het gepast is om het plan te wijzigen op grond van een vollediger wetenschappelijke analyse dan die waarop het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel gegrond was en, mocht dat het geval zijn, om te opteren voor een inrichting die verenigbaar is met artikel 1, § 1, van het Wetboek. Zij maakt al dan niet een validering mogelijk van de motiveringen van het voorontwerp, aangeduid in punt A.1.

Met deze synthese moet worden vastgesteld of de in het voorontwerp van plan en zijn varianten (inzake ligging/afbakening/uitvoeringsvoorwaarden) voorgestelde inrichting belangrijke effecten zou kunnen hebben op het leefmilieu van de aangrenzende Gewesten met het oog op de eventuele toepassing van de bepalingen van artikel 43, § 2, van het Wetboek, zoals gewijzigd bij het decreet van 3 februari 2005. Dat standpunt dient verantwoord te worden door de resultaten van het onderzoek.

B. AANVULLINGEN.

F.1. In het vooruitzicht gestelde maatregelen voor de opvolging van de belangrijke milieueffecten van de uitvoering van het gewestplan (*artikel 42, lid 2, 13^o, van het Wetboek*).

Hier wordt de lijst opgemaakt van de niet-verwaarloosbare effecten, worden opvolgingsindicatoren voor die effecten voorgesteld, evenals berekeningswijze ervan, de gebruikte gegevens en hun bron, en hun grenswaarden.

F.2. Omschrijving van de evaluatiemethode en van de gerezen moeilijkheden (*artikel 42, lid 2, 12^o, van het Wetboek*).

Doel is de specifieke elementen van de evaluatiemethode te beschrijven en de moeilijkheden te bepalen die met name tijdens de verzameling van gegevens en de methodes voor de schatting van de behoeften ondervonden zijn.

F.3. Grenzen van het onderzoek.

Het betreft de punten van het onderzoek die in de milieueffectbeoordelingen diepgaand onderzocht zouden moeten worden, die bij de vergunningsaanvragen op de concrete projecten uitgevoerd zullen worden.

Niet-technisch samenvatting (maximum 30 bladzijden + illustraties) (*artikel 42, lid 2, 14^o, van het Wetboek*).

Die samenvatting moet verstaanbaar zijn voor een leek. Zij moet voldoende gedocumenteerd zijn en op zichzelf staan.

Bijlage A

Bijkomende voorschriften en andere inrichtingsmaatregelen

De in artikel 23, tweede lid, 2^o van het Wetboek bedoelde bijkomende voorschriften worden bepaald in artikel 41 en kunnen met name betrekking hebben op :

- de bepaling van de bestemming van de gebieden;
 - de fasering van hun bezetting;
 - de omkeerbaarheid van de bestemmingen;
 - de dichtheid van de gebouwen of woningen;
 - de verplichting om een gemeentelijk plan van aanleg voorafgaand aan hun uitvoering uit te werken;
 - de verplichting om een voorafgaand gemeentelijk stedenbouwkundig reglement uit te werken;
- of nog enig ander soort voorschrift inzake stedenbouw of planologie.

De in artikel 23, tweede lid, 3^o van het Wetboek bedoelde andere inrichtingsmaatregelen omvatten met name :

- de in of buiten de site geplande uitrustingen (infrastructuren voor vervoer, water-, gas-, elektriciteitsaanvoer, riolering/zuivering);
- de voorzieningen voor het milieubeheer en voor de vermindering van de effecten (zuiveringsstation, vergaarkom,...);
- de maatregelen voor landschapsintegratie.

Bijlage D.1.

Wijzigingsfactoren van het milieu

Wijzigingsfactor van het milieu gebonden aan de mobilisatie of de consumptie van natuurlijke hulpbronnen :

- Immobilisatie van de bodem en ondergrond (winning uit de bodem en de ondergrond ten opzichte van andere bestaande en potentiële menselijke activiteiten).
- Waterconsumptie.

Wijzigingsfactoren van het milieu gebonden aan de lozingen en emissies van de activiteiten :

- Geluidshinder.
- Vaste, vloeibare en gasachtige lozingen, afvalstoffen.

Wijzigingsfactoren van het milieu of risico's gebonden aan de opslag van producten :

- Grondstoffen, processtoffen, producten, bijproducten en afvalstoffen,...

Wijzigingsfactoren van het milieu gebonden aan de mobilisatie van de infrastructuren en openbare uitrustingen binnen en buiten de site :

- Mobilisatie van de wegen-verkeer.
- Mobilisatie van de parkeerplaatsen.
- Mobilisatie van de aanvoeruitrustingen (rechtverkkrijgenden : water, elektriciteit, pijpleidingen,...).
- Mobilisatie van de infrastructuren voor opvang en zuivering van afvalwater.

Bijlage D.2.

Bestaande rechtstoestand

De volgende elementen moeten overwogen worden :

- De omtrekken en de reglementaire inrichtingsgebieden :

gedecentraliseerde gemeenten en/of gemeenten die een gemeentelijk stedenbouwkundig reglement hebben goedgekeurd, omtrekken van gemeentelijke plannen van aanleg, gemeentelijk rioleringsplan, omtrekken vastgesteld in toepassing van het algemeen reglement op de bouwwerken in landelijk gebied,...

- De territoriale elementen onderworpen aan een bijzondere regelgeving :

juridisch statuut van het wegennet en van de verbindingswegen; juridisch statuut van de bossen en wouden, autonoom net voor traag verkeer...

- De vergunningsomtrekken met beperking van het burgerlijk recht :

omtrekken van de bestaande verkavelingen, omtrekken waarvoor het rampfonds is tegemoetgekomen, onroerende goederen onderworpen aan het recht van voorkoop, onroerende goederen onderworpen aan de onteigening ten algemene nutte...

- De omtrekken gebonden aan de beleidsvormen inzake operationele inrichting :

ruilverkavelingsomtrekken, stadsheroplevingsomtrekken, stadsvernieuwingsomtrekken, bevoorrechte initiatiefgebieden...

- De patrimoniale omtrekken en sites :

beschermde monumenten en sites met inbegrip van de archeologische opgravingen, monumentaal erfgoed van België, lijst van de bomen en bijzondere hagen...

- de omtrekken van de ecologische drukfactoren;

- De landschappelijk waardevolle omtrekken :

afbakening van de landschappelijk waardevolle omtrekken zoals opgenomen in het gewestplan.

Bijlage D.3.

Bestaande feitelijke situatie

Biofysisch milieu :

- Lucht en klimaat (waarvan windrichting).
- Oppervlakte- en grondwater.
- Grond en ondergrond (waarvan het reliëf en de identificatie van afzettingen met een te beschermen hoge economische of patrimoniale waarde).
- Biotopen.
- Risico's op natuurrampen en geotechnische drukfactoren waaraan de studieomtrek onderworpen is :
 - overstromingen;
 - karstnatuurfenomenen;
 - mijnrisico;
 - instorting;
 - grondverschuiving;
 - aardbevingsrisico.
- Landschappelijk waardevolle omtrekken (naar gelang van de krachtlijnen van het landschap en de aanwezigheid van uitzonderlijke uitzichten).

Menselijk milieu :

- Geluids- en geuromgeving.
- Ligging van de woongebieden, stedenbouwkundige structuur en architecturale vorm van het bebouwd gedeelte en van de openbare ruimten.
- Culturele en natuurlijke erfgoederen.
- Landschap en visuele omgeving.
- Infrastructuren en uitrustingen.
- Het verkeer van de langzame vervoermiddelen.
- Aanwezigheid van onroerende goederen of van een beschermde site.
- Net van openbare vervoersmiddelen en frequenties - bereikbaarheidskaarten.

De menselijke activiteiten :

- Aard en eigenschappen van de huidige en potentiële activiteiten (in het kader van het huidige gewestplan).
- Gevoelige sociaal-culturele uitrustingen.
- Andere menselijke bezigheden gevoelig voor de storende activiteiten.
- Landbouwactiviteiten;
- Andere economische activiteiten.

Bijlage D.5.

Milieueffecten

Effecten op lucht en klimaat :

- Eventuele verstoring van het microklimaat door hoge gebouwen (schaduw, turbulentie aan de voet van hoogbouw...).
- Eventuele deelneming aan de mistvorming door de emissie van stoffen in de lucht onder gunstige spreidingsvoorwaarden.
- Eventuele uitstoot van broeikasgassen, energieverbruik.

Effecten op het oppervlakte- en grondwater :

- Wijziging van het hydrogeologische stelsel van de waterhoudende en hydrologische lagen van de waterlopen gebonden aan de impregnatie van de gronden door de gebouwen en inrichtingen in de bodem (wegen en parkeerplaatsen).
- Effecten op de rioleringsplannen (saneringsplan per onderstroomgebied).
- Wijziging van de chemische en microbiologische kwaliteit en van de troebelheid van de waterlopen gebonden aan de lozingen van regen- en gezuiverd water.
- Wijziging van het stelsel van de waterlopen gebonden aan de lozingen van regen- en gezuiverd water.
- Gevaar voor toevallige verontreiniging gebonden met name aan de opslag van producten of afvalstoffen.
- Mogelijk gebruik van plaatselijke watervoorraden door het putten.
- Karststelsel en instortingen door de bronbemaling van de lagen.

Effecten op de grond en ondergrond :

- Onomkeerbare immobilisatie van de grond en ondergrond gebonden aan de ligging van de gebouwen en aan inrichtingen van de bodem door de wegen en parkeerplaatsen.
- Gevaar voor toevallige verontreiniging gebonden met name aan de opslag van producten of afvalstoffen.
- Kaarst- en/of mijninstortingen met hoge risico's.
- Grondverschuivingen wegens de aard van het geologisch substraat.

Effecten op de fauna en de flora :

- Verwoesting en/of opdeling van de biotopen gebonden aan de ligging van de gebouwen, aan de inrichtingen van de bodem en aan de wijziging van het bodemreliëf.
- Verslechtering van de ecotopen door gasachtige, vloeibare of vaste verontreinigende stoffen.
- Verstoring van de fauna gebonden aan de activiteiten (geluid, bewegingen,...).
- Effect op de gebieden die voor het leefmilieu bijzonder belangrijk zijn, zoals die aangewezen overeenkomstig de Richtlijnen 79/409/EG (behoud van de vogelstand) en 92/43/EG (instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna = Natura 2000-netwerk).

Effecten op de menselijke gezondheid en veiligheid :

- Verslechtering van de gezondheid wegens geluidshinder door verkeerstoename.
- Verslechtering van de gezondheid gebonden aan de emissie van atmosferische verontreinigende stoffen.
- Inbreuk op de veiligheid gebonden aan de toename van het verkeer van motorfietsen, wagens, vrachtwagens op het wegennet.
- Trillingen te wijten aan de processen van de ondernemingen (zeven, stamp- en breekmachines...).

Effecten op aangenaam leefklimaat :

- Verslechtering van de geuromgeving door de emissie van gasachtige verontreinigende stoffen en zelfs afvalstoffen;
- Verslechtering van de geluidsomgeving door de luidruchtige activiteiten en de toename van het verkeer;
- Verslechtering van de visuele kwaliteit gebonden aan de volumetrie of aan de architecturale en stedenbouwkundige samenstelling van de toekomstige gebouwen alsmede aan de vermoedelijke wijzigingen van het bodemreliëf om ze te bouwen.

Effecten op de materiële en patrimoniale goederen :

- Beschadiging van de patrimoniale onroerende goederen door de atmosferische emissies van enkele verontreinigende industrieën.
- Schade aan eventuele archeologische plaatsen.
- Impact op de vastgoedtoestand.

Effecten op mobiliteit, verkeersnetten en infrastructures :

- Scheiding van het verkeer per vervoersmiddel.
- Ongeschikte mobilisatie van de verkeersinfrastructures verantwoordelijk voor de gevolgen op de vlotte doorstroming van het verkeer.
- Verstoring door een ongeschikte last op het netwerk voor bruikbaarheid en zuivering van water.
- Overbelasting van de elektriciteits-, gas- en communicatienetten.

Effecten op de activiteiten :

- Effect op de primaire activiteiten (landbouw, bosbouw) die aanwezig zijn op de site van het voorontwerp gebonden aan de mobilisatie van de grond en ondergrond.
- Effect op enkele gebruiken van de bodem en voortdurende of toevallige gevoelige activiteiten (woonplaatsen, toerisme...) gebonden aan eventuele geluids- of reukshinder.