

Aanleg van de openbare ruimten rond de
toekomstige tramlijn 10

Aanvraag stedenbouwkundige
vergunning
Effectenverslag
Niet-technische samenvatting

19/11/2021



1. NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING VAN HET EFFECTENVERSLAG



1.1 AARD VAN HET PROJECT EN LOKALISATIE

De site van het project waarvoor een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd, is gelegen op het grondgebied van Neder-Over-Heembeek in de Stad Brussel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor een zeer klein deel ook op het grondgebied van het Vlaamse Gewest. De perimeter van het project werd onderverdeeld in meerdere sectoren:

- Sector 01 - Heembeek Pool:

Deze sector omvat de Vuurkruisenlaan tussen de Oorlogskruisenlaan en de Heembeeksestraat evenals een klein deel van de Oorlogskruisenlaan en de huidige Heembeek Pool ter hoogte van de Heembeeksestraat.

- Sector 02 - Heembeeksestraat:

Deze sector omvat deze straat vanaf de Vuurkruisenlaan tot aan de Zavelput

- Sector 03 – Zavelput:

Deze sector bestaat in het oosten en het westen uit de twee delen van de Heembeeksestraat, in het noorden het begin van de François Vekemansstraat en een deel van de Kruipegweg en in het zuiden de Bravekinderenstraat

- Sector 04 - François Vekemansstraat:

Bevat deze straat van aan de Zavelput tot aan de Groenweg

- Sector 05 - Groenweg:

Omvat de volledige Groenweg tussen de F. Vekemansstraat tot aan de Ransbeekstraat en het Nelson Mandela Stadion

- Sector 06: Ransbeek

Omvat de Ransbeekstraat van aan het Nelson Mandela stadion tot aan het rotonde met de Van Oss- en de Tyraslaan.

- Sector 07: Tyras – Bruyn

Omvat deze straten en laan van aan het rotonde Van Oss langs het militair hospitaal Koningin Astrid in de Bruynstraat tot aan het tweede rotonde van aan Tyras.

Het project betreft de aanleg van de nieuwe tramlijn 10 op het grondgebied van Neder-Over-Heembeek, tussen de Vuurkruisenlaan en het militair hospitaal (Bruynstraat), evenals de volledige heraanleg van gevel tot gevel van de openbare weg en de openbare ruimte die de tramlijn doorkruist op zijn volledige traject van ongeveer 5 km.

1.2 RECHTVAARDIGING VAN HET PROJECT EN BESCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN JUSTIFICATION :

RECHTVAARDIGING:

Neder-Over-Heembeek kampt met een historisch tekort aan openbaar vervoer. Nochtans kent deze uitgestrekte wijk sinds vele jaren een sterke demografische en economische groei. Er werden en worden vele scholen en woningen opgetrokken, en er komen ook steeds meer ondernemingen zich hier vestigen.

Er is nood aan een nieuwe wijze van bediening van openbaar vervoer, met betere verbindingen. Deze vaststelling, die niet nieuw is, vormt het voorwerp van reflectie sinds begin jaren 2000 en gaat in de richting van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (goedgekeurd door het de gewestelijke regering in juli 2018) dat expliciet voorziet om een betere verbinding te bestuderen naar het noordwestelijke deel van het Brusselse gewest. Ook de algemene beleidsverklaring van de regering voor 2019-2024 maakt gewag van zijn engagement om een tramlijn te realiseren naar Neder-Over-Heembeek.

BELANGRIJKSTE DOELSTELLINGEN:

De tramlijn zal de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in dit deel van Brussel aanzienlijk verbeteren, alsook de verbinding tussen het Brusselse Gewest en het Vlaamse Gewest. De tram zorgt voor een directere aansluiting met het centrum (Rogier). Voorts zullen ook alle infrastructuren van de Stad Brussel die langs het traject gelegen zijn en de vele ondernemingen in Neder-over-Heembeek en aan de grens van het Brusselse Gewest gemakkelijker te bereiken zijn. De tramlijn wil ook substantieel bijdragen tot een daling van het aantal privéwagens.

De nieuwe tramlijn kadert ook in het gemeentebestuur van "de stad-op-tien-minuten". Een nabije stad is de ambitie waarbinnen dit concept van de "stad-op-tien-minuten" kadert, meer bepaald een stad waar alle burgers op 10 minuten van bij hen thuis alle voorzieningen, diensten of winkels kunnen vinden die beantwoorden aan het dagelijkse behoeften, via een volledig intermodaal aanbod.

Het traject zal op termijn meer dan 39.000 bewoners (2035) bedienen, tal van winkels (Vekemansstraat, Zavelput, Delhaize,...) diverse openbare structuren zoals crèches en scholen (bestaande en geplande), culturele centra (Maison de Création, Gemeenschapscentrum Heembeek-Mutsaard,...), regionale POI's (Forêt et ferme urbaine, Ferme Nos Pilifs,...), medische dienstverlening (Militair Hospitaal Koningin Astrad, medisch centrum Zavelput, medisch huis Le Pavillon,...), een nieuwe antenne van het OCMW in de Groenweg, sportcentra (Sportcomplex en zwembad van NOH, Mandela Stadion,...), parken en openbare groene ruimten (toekomstige reioignale Parkway, toekomstig park van de ZIR 4, de esplanade van het Mandela stadion, Meudon Park, Begijnenbosdal, La Grenouillère,...)

De realisatie van deze tramlijn wordt als gelegenheid aangegrepen om meer dan 125.865 m² aan openbare ruimte te vernieuwen, waaronder het hart van NOH. Het is de gelegenheid om het centrum van NOH een eigen identiteit te geven met voorzieningen die beter in balans zijn, groener en met nobele, natuurlijke materialen. Het is ook een gelegenheid om blik op de toekomst te werpen, door materialen te recupereren en ter plaatse te hergebruiken, en met een geïntegreerd regenwaterbeheer om de rioleringen minder te belasten en het risico op overstromingen te beperken.

Alle openbare ruimten worden toegankelijk gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit. De nieuwe aanleg voorziet verhoogde perrons aan de tram- en bushaltes die toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. De hellingen naar de perrons bedragen minder dan 5%. De nieuwe aanleg voorziet ook geleiding voor slechtzienden ter hoogte van alle voetgangersdoorgangen buiten de gemeenschappelijke zone of voetgangerszone. Deze oversteekplaatsen worden ook voorzien van verlaagde voetpaden of worden voorzien van een plateau dat comfortabel toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. In het centrum van NOH worden oversteekvoetpaden voorzien langs de Heembeeksestraat en de Vekemansstraat. Er worden vlakke zones voorzien aan de Zavelput, in de F. Vekemansstraat, de Groenweg en de nieuwe esplanade van het Mandela Stadion die toegankelijk zijn voor iedereen en minder obstakels bevatten voor voetgangers (stoepranden, niveauverschillen,...).

Er worden meer fietspaden voorzien die afgescheiden zijn van het verkeer en de tramsporen en over het hele tramtraject worden deze fietspaden gelegd in beige drainerend beton, zoals elders in het Gewest, om de leesbaarheid te bevorderen.

Het autoverkeer wordt beperkt op het traject van de tram, door de invoering van een verkeersplan en een parkeerplan (Stad Brussel) met het oog op het reglementeren ervan om het aantal parkeerplaatsen in de straten van het centrum van NOH te verminderen (door de komst van de tram en de reorganisatie van de ruimtes). Voor leveringen worden dan weer extra plaatsen voorzien. De komst van een nieuwe tramlijn resulteert tot slot ook in de herstructurering van de verschillende buslijnen in de wijk.

Algemeen beschouwd zullen de heraanleg van de straten en lanen en de nieuwe tramsporen de levenskwaliteit van de belendende wijken verbeteren, door een betere bereikbaarheid, een grotere veiligheid, en meer comfort voor alle gebruikers.

1.3 UITVOERINGSTERMIJN VAN HET PROJECT

Op dit ogenblik is de voorlopige werfplanning als volgt:

- Vergunninghouders vanaf maart 2022, gedurende 7 maanden
- Tramsporen en openbare ruimten vanaf november 2022, met een ingebruikneming van de tram in de zomer van 2024 en de afwerking van de openbare ruimten in 2025.

De werken gebeuren gelijktijdig in 3 grote trajectzones, om de globale duur van de werken te kunnen beperken en de trams in de zomer 2024 in bedrijf te kunnen stellen. In elke zone volgen de werken elkaar op, te beginnen met de nutsleidingen en vervolgens de sporen en tot slot de openbare weg:

- ZONE 1 Heembeekpool/Heembeeksestraat
- ZONE 2 Zavelput/Vekemans/Groenweg
- ZONE 3 Ransbeek/Tyras en Bruyn.

In elk van deze zones vinden de werken plaats per straatsectie (tussen kruispunten) om het aantal verkeersplannen met tal van omleidingen te beperken en om permanent toegang te verzekeren tot de wijken, met name tot de winkelstraat (F. Vekemans) waar bijzondere aandacht aan zal worden geschonken (scholen, winkels,...). De toegang van voetgangers tot de naburige gebouwen (werken gebeuren aan één straatzijde tegelijk, en er worden voetgangersdoorgangen voorzien) wordt zoveel mogelijk gevrijwaard en in elke fase worden zones aangeduid voor leveringen en de afvalophaling.

De werken worden opgevolgd door een ombudsman die tijdens de werken in NOH de contactpersoon wordt met omwonenden en gebruikers, voor wat betreft de organisatie, hun vragen en eventuele specifieke problemen.

1.4 WAAROM WERD VOOR DEZE OPLOSSING GEKOZEN

Beste compromis tussen de verschillende doelen van het project, resultaat van de permanente samenwerking van werkgroepen en stuurcomités die sinds september 2020 regelmatig zijn samengekomen (en reeds vroeger voor de impactstudie), resultaat van openbaar overleg via online enquêtes en workshops voor de Zavelput.

1.5 ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN HET PROJECT

1.5.1 Stedenbouw en landschap

Het project is in overeenstemming met de stedenbouwkundige wetgevende bepalingen en er wordt een positieve impact verwacht op het niveau van de stedenbouwkundige en landschappelijke integratie door de verbetering van de woonkwaliteit, het comfort en de veiligheid van alle gebruikers waarbij ook wordt gestreefd naar een beter en regelmatig aanbod van het openbaar vervoer. Voorts zorgt het project voor een evenwichtigere verdeling van de transportwijzen en worden langs het traject van tram 10 open zones voorzien voor ontmoeting en ontspanning.

Er wordt gekozen voor aangepaste planten en boomsoorten die aansluiten bij de typologie van de straten, en ook voor natuurlijke, lokale en duurzame materialen. Dit alles geeft de wijk een betere samenhang die kadert in de bestaande omgeving. Het bladerdak van de bomen en de doorlaatbare zones bevorderen de biodiversiteit. De aangeplante zones in het algemeen maar vooral de landschapsgreppels en de regentuinen dragen bij tot het verminderen van de overstromingsrisico's en ontlasten de reeds overbelaste rioleringen. Deze elementen dragen bij tot een landschap van betere kwaliteit en hebben ook een positieve impact op het milieu en het microklimaat.

1.5.2 Patrimonium

De werken en het project hebben geen interferentie met het bebouwde patrimonium en er is dus geen enkele negatieve impact op dat patrimonium. Integendeel, een vernieuwde, kwalitatieve omgeving geeft het patrimonium een nieuwe zichtbaarheid en kan andere renovaties in de hand werken. Er wordt dus een positieve impact verwacht in termen van homogenisering en leesbaarheid van de openbare ruimte, die de aanwezigheid van groen zal bevorderen door de aanplanting van nieuwe bomen en planten.

1.5.3 Mobiliteit

1.5.3.1 DE VOETGANGERS EN PERSONEN MET EEN BEPERKTE MOBILITEIT

De voetgangers zullen als eerste de positieve gevolgen ondervinden van het project: bredere en nieuwe voetpaden, open ruimten, ruimte voor spel en ontspanning en straten zonder niveaoverschillen. Aangeven en beveiligen van de oversteekplaatsen, voorzien van oversteekvoetpaden in het centrum van NOH, voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit, continuïteit van de parcours en materialen (slipvast), voorzieningen voor ontspanning en wachttijden,...

Voortzetting van het project "groene weg" van Brussel Mobiliteit dat veel aandacht besteedt aan de zachte mobiliteit door middel van een veilige fiets- en wandelweg in een park tussen Van Praet en de Heizel, langs de Vuurkruisenlaan. Aanleg van een lineaire parkzone met veel groen, ter hoogte van de Groenweg en de Ransbeekstraat. Herstructurering van de Zavelput voor een betere toegankelijkheid en in diezelfde geest, de volledige renovatie van de esplanade van het Mandela stadion.

De oppervlakte voorbehouden aan voetgangers over het volledige project bedraagt 30.880 m², dat is bijna een kwart van de totale oppervlakte.

1.5.3.2 DE FIETSERS

De site van de nieuwe tram 10 wordt doorkruist door meerdere. De nieuwe groene weg van Brussel Mobiliteit en de renovatie van het fietspad langs de Vilvoordsesteenweg (GFR Kanaal) maken de sector toegan-kelijker voor fietsers. Het tramproject schenkt ook veel aandacht een de fietsers door over meer dan 2.5km geschieden fietspaden te voorzien. In de Groenweg worden volledig nieuwe fietspaden aangelegd. De lokale toegankelijkheid (centrum NOH) blijft behouden maar om te vermijden dat de openbare weg moet gedeeld worden met de tram, wordt de GFR M verplaatst naar de Oorlogskruisenlaan, om via de Ijzerkruisenlaan het Craetveld en ook zijn initiële parcours te bereiken. Het verkeersplan en het eenrichtingsverkeer dat in meer-dere straten wordt ingevoerd, zullen het fietsverkeer veiliger maken. Alle straten met eenrichtingsverkeer zijn straten met beperkt eenrichtingsverkeer. In totaal worden 102 fietsenrekken toegevoegd aan het huidige aanbod (109), wat neerkomt op 201 rekken voor het projectgebied.

1.5.3.3 OPENBAAR VERVOER

De verwachte resultaten zijn een betere aansluiting tussen NOH en het centrum via het openbaar vervoer (structurerend en capacitair) en vooral van alle voorzieningen, polen en andere lokale diensten onderling met als doel de "tien-minuten-stad", een belangrijk doel voor Stad Brussel. De aanpassingen beogen een goede commerciële snelheid, voldoende regelmaat van het vervoer, comfort, toegankelijkheid voor iedereen en veiligheid aan de stops.

De ligging van de terminus in de Bruynstraat bevordert de intermodaliteit trams/bussen evenals de toekomstige ligging van de Heembeek pool zo dicht als mogelijk bij de Oorlogskruisenlaan met zijn school en de toekomstige ZIR 4.

1.5.3.4 AUTOVERKEER

De interventies vertalen zich in een verkeersplan waarin andere interventies zijn opgenomen die de Stad in een latere fase zal doen in het kader van de lokale mobiliteitscontracten om de mazen bepaald in Good Move te ontlasten. In het kader van het T10 project ging de aandacht vooral uit naar het tracé van de tram, waarbij gekozen werd voor een statutwijziging van wegen, voor gewijzigde rijrichting, verkeersbeperking of -verbod of voor beveiligingen zoals een rationelere en meer aangepaste inrichting van de kruispunten of het vlak trekken van bepaalde openbare ruimten en straten.

De verwachte resultaten zijn:

- Een goede regelmaat en frequentie van trams en bussen
- Gemakkelijke toegang tot de tram- en bushaltes
- Een grotere leesbaarheid van de assen en hun gebruik
- Minder doorgaand verkeer
- Lagere lokale rijnsnelheid, aangepast aan de verkeersregels.
- Een grotere veiligheid voor alle gebruikers.

1.5.3.5 PARKEREN

De nieuwe inrichting van de openbare ruimten impliceren minder parkeerplaatsen, maar deze daling zal volgens Parking Brussels nauwelijks tot niet leiden tot een grotere parkeerbelasting in de omliggende straten en vereist dus geen compensatie buiten de openbare weg. Stad Brussel wil evenwel de komst van de tram aangrijpen als gelegenheid om, in afwachting van een verandering van in de vervoerwijze, compenserende oplossingen voorstellen om de commerciële activiteit in de Vekemansstraat te ondersteunen, maar ook een algemeen parkeerplan voor NOH zodat de beschikbare parkeerplaatsen beter toegankelijk zijn voor de omwonenden en bezoekers aan de wijk.

Er zullen meer leveringen zijn dan nu het geval is in de commerciële en ondernemingszones zoals Vekemans en Zavelput, aangezien er maar liefst 9 leveringszones zullen worden voorzien in deze sectoren, dat zijn er 7 meer dan vandaag. We stellen een daling van het parkeeraanbod vast binnen de perimeter met 35 %.

locatie	bestaande	project	review	review %
POOL HEEMBEEK				
Oorlogskruisenlaan	13	2	-11	-85%
CŒUR NOH				
Heemneekestraat	155	126	-29	-19%
Zavelput	30	9	-21	-70%
Frans Vekemansstraat (+Vander Elst)	140	84	-56	-40%
	325	219	-106	-33%
GROENWEG - MANDELA RANSBEEK				
Frans Vekemansstraat (+Vander Elst)	18	12	-6	-33%
Mandela stadium	50	29	-21	-42%
Ransbeekestraat	9	0	-9	-100%
	77	41	-36	-47%
TYRAS-BRUYN				
de Tyraslaan	0	0	0	
Bryunstraat	58	46	-12	-21%
EINDTOTAAL	473	308	-165	-35%

1.5.4 Het (micro)-klimaat

Meer groen en meer lichte materialen die de warmte niet absorberen, zijn zaken die ertoe bijdragen om het stedelijk hitte-eilandeffect te verminderen.

1.5.5 De energie

Het energieverbruik door de openbare verlichting zal rationeler zijn als gevolg van de vervanging van de oude straatlampen door minder energieopslopende lampen met een langere levensduur (LED). De verlichting werkt voorts ook met afstandscontrole, en er wordt een "dim"programma ingesteld voor wanneer de tram niet rijdt.

Het exploiteren van een tramlijn vereist verhoudingsgewijs, gezien het aantal vervoerde passagiers, een lagere energieproductie dan bussen. Met het oog op het comfort van de gebruikers worden de haltes dan weer wel voorzien van dynamische aankondigingen. Dit vraagt ook wat energie, wat niet het geval is bij de huidige bushaltes.

De buslijnen die blijven rijden in NOH na de invoering van tram 10 zullen tegen 2035 allemaal op groene energie rijden. Ook het verkeersplan dat streeft naar minder doorgaand verkeer, minder files en minder voertuigen op zoek naar een parkeerplaats, zal bijdragen tot een verminderd energieverbruik door het wegverkeer.

1.5.6 De lucht

Het verkeersplan (eenrichtingsverkeer in tegenovergestelde richting, schrappen van rijstrook, doodlopende straat, creëren van lussen,...) zal een sterke daling teweegbrengen van het doorgaand verkeer in NOH. In combinatie met de invoering van voetgangerszones en gedeelde zones zal dit leiden tot een algemene snelheidsvermindering in de sector en dus een betere luchtkwaliteit. De ontwikkeling en uitbreiding van het fietspadnetwerk, het nieuwe busplan maar ook de verbreding en vernieuwing van stoepen langs het volledige tramtraject, vormen hefboven tot het activeren van een modal shift van de bewoners en gebruikers van NOH. Wat betreft het openbaar vervoer heeft de tram een minieme impact op de luchtkwaliteit en het aantal bussen dat op diesel rijdt zal altijd maar afnemen in de komende jaren, ten gunste van de hybride, elektrische en hydrogene voertuigen. Ook het grote aantal bomen dat zal worden geplant langs het traject. Al deze factoren samen werken een vermindering in de hand van de uitstoot als gevolg van het verkeer.

1.5.7 De geluids- en trillingsomgeving

Het verkeersplan dat als doel heeft om het doorgaand verkeer te weren, de snelheid te verminderen en op termijn een modal shift in de hand te werken, zal een positieve impact hebben op het geluid veroorzaakt door het gemotoriseerd verkeer. Ook de geleidelijke overgang tegen 2035 van het openbaar vervoer naar full groene energie (elektrisch en hydrogeen) zal in grote mate bijdragen tot minder geluid en trillingen in de Brusselse straten. De geluidsimpact van de tram is niet significant ten opzichte van het huidige geluidsniveau in NOH, voornamelijk als gevolg van het auto- en luchtverkeer. Wat de trillingen betreft, heeft de tram wel een grotere

impact dan het autoverkeer en de bussen. Ook al kunnen deze laatste ook aanzienlijke trillingen veroorzaken. De MIVB stelt alles in het werk om het geluids- en trillingsniveau onder controle en zo laag mogelijk te houden, met behulp van studies en technieken die op dit ogenblik beschikbaar zijn.

1.5.8 De bodem, het grondwater en het oppervlaktewater

Globaal genomen een positieve impact: beperking van de afvloeiing van het hemelwater naar de rioleringen en van het te zuiveren water, door het aanplanten van doorlaatbare zones, door het voorzien van een poreuze en drainerende stoep- en fietspadbedekking.

Wat betreft de bodemkwaliteit vormt de site geen specifiek gevaar in termen van vervuilde grond die moet worden afgegraven. De opvolging van de afbraak in combinatie met de bijzondere voorschriften in het bestek zullen een selectieve afbraak verzekeren van de materialen om aldus een zo duurzaam mogelijk beheer te garanderen van de bouwplaats.

1.5.9 Afvalwater, regenwater en leidingwater

De stijging van het doordringbaarheidspercentage en de voorziene greppels en semi-doorlaatbare zones hebben een positieve impact op de natuurlijke watercyclus. Daarnaast is er ook het geïntegreerd regenwaterbeheer dat instaat voor het beheer van een groot deel van het regenwater. Dit vertegenwoordigt een zeer positieve impact voor de sector, voor het ondergronds waterpeil en voor de geleidelijke ontlasting van de momenteel overbelaste rioleringen.

1.5.10 De fauna en flora

Door extra aanplantingen en bomen te voorzien, wordt niet alleen de biodiversiteit bevorderd, maar zal ook het aantal vogels en bestuivende insecten (honingbloemen) toenemen.

Algemeen zullen kwaliteit en kwantiteit van de aanplantingen toenemen (+ 451 bomen en 25.000 m² aangeplante zones) wat het landschap aanzienlijk zal beïnvloeden.

De BAF+ (indicator om het ecologisch potentieel van een perimeter te beoordelen. Wordt gebaseerd op het type bedekking en drukt de ecologische kwaliteit uit) is er voor het hele traject op vooruit gegaan met 45% extra potentieel op vlak van biodiversiteit.

Er worden ook natuurbruggen en faunatunnels voorzien onder de openbare weg (Tyras en vermoedelijk ook Ransbeek).

1.5.11 De mens

De zone wordt bereikbaar met het openbaar vervoer dankzij de structurerende tramlijn die de wijken verbindt met het gewestelijk stadscentrum. De leefomgeving gaat erop vooruit door de kwalitatieve herinrichting van de openbare ruimte, het genderperspectief van de openbare ruimte, de veiligheid van de gebruikers waaronder de voetgangers en PBM. Alle positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit, de mobiliteit en het microklimaat zijn rechtstreeks ook positieve gevolgen voor de mens.

1.5.12 Het afvalbeheer

Ten opzichte van de bestaande situatie voorziet het project de plaatsing van een groter aantal vuilnisbakken. Het kadert in een beleid van circulaire economie om het afval te beperken en de recyclage te bevorderen. Tijdens de werken zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan een selectieve afbraak en de behandeling van de vervuilde afgegraven grond of van afbraakmaterialen waarvoor er specifieke voorschriften zijn met betrekking tot hun verwerking, zoals teer.

1.5.13 De interactie tussen deze gebieden

De gevolgen op vlak van mobiliteit (essentieel onderdeel van dit project waarbij een tramlijn wordt gecreëerd) convergeren in de volledige zone met de gevolgen op vlak van vervuiling, geluidsniveau, energie, luchtkwaliteit en de mens. De positieve gevolgen voor de fauna en flora dankzij het intensief aanplanten, convergeren met de gevolgen voor de natuurlijke watercyclus en het microklimaat.

Een aantal gevolgen kunnen iets negatiever zijn zoals de problemen voor de automobilisten in het verkeer of bij het parkeren. De vrees voor trillingen - ook al worden alle maatregelen genomen om deze te beperken -, en het feit dat de werken bepaalde gewoonten in de wijk tijdelijk zullen verstoren. Deze gevolgen worden evenwel vaak gecompenseerd door positieve gevolgen voor alle andere modi, de leefomgeving en de kwaliteit van de ruimten.

