



EEN VOLLEDIGE HERINRICHTING
VAN DE OPENBARE RUIMTE
LANGS HET TRACÉ VAN
DE NIEUWE NOH-TRAMLIJN

EEN SYNTHESE VAN
DE VOORBEREIDENDE
STUDIES



MOVE NOhW

move-nohw.brussels 
contact@move-nohw.brussels

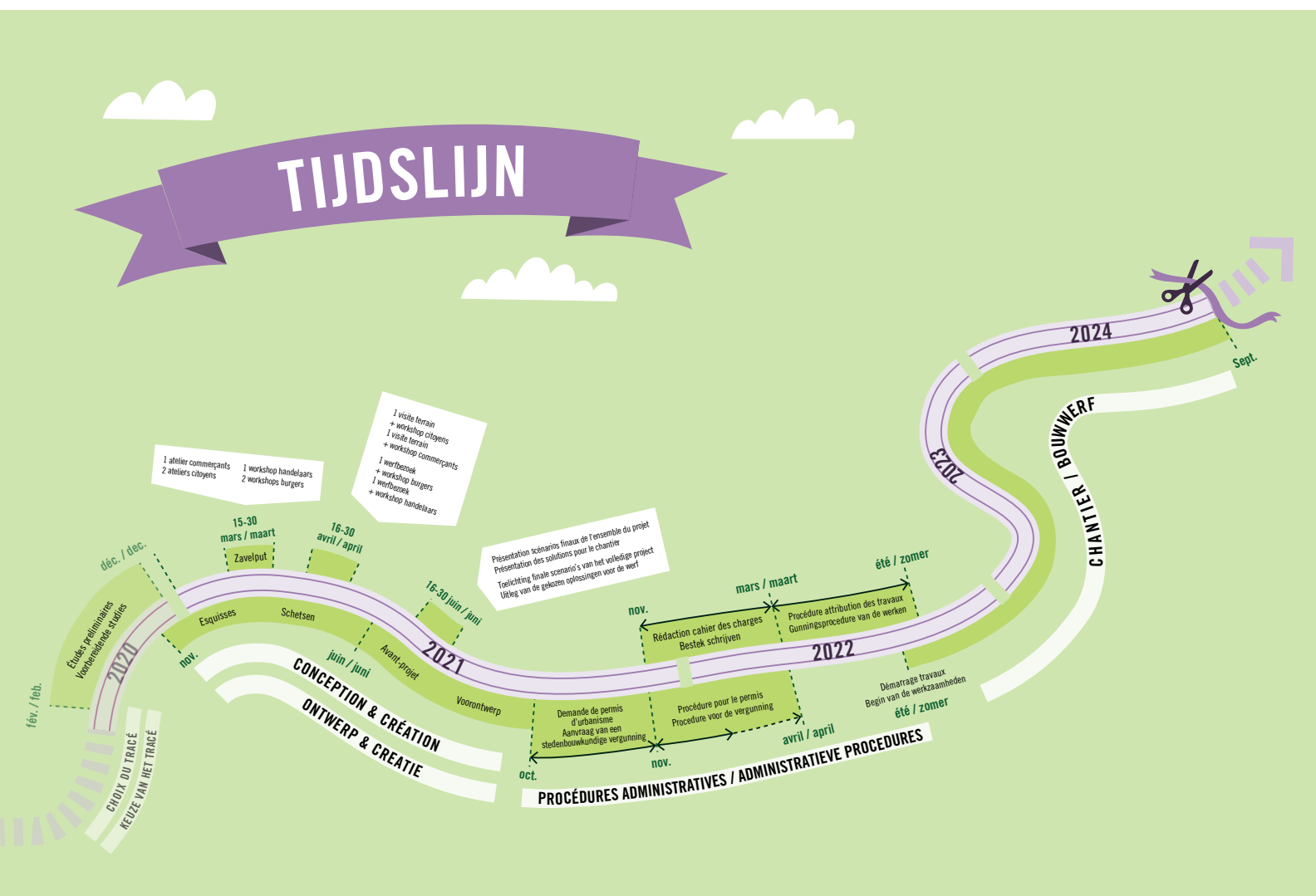
1. INLEIDING

Het project MOVE NOhW zit op het goede spoor! Dankzij de effectbeoordeling die de MIVB verleden jaar uitvoerde in samenwerking met alle spelers van het project MOVE NOhW kon de keuze van de tram als vervoermiddel voor deze nieuwe lijn van het openbaar vervoer worden gevalideerd. Tegelijk werd het beste traject bepaald om het grondgebied van Neder-over-Heembeek te verbinden met Brussel-Centrum en de rest van het Brusselse Gewest.

In september 2020 is de volgende stap van start gegaan: de **studie naar de inrichting van de openbare ruimte**. Dit hoofdstuk bestaat uit **3 fasen**:

1. **Contextualisering**, die alle voorbereidende reglementaire evenals veldstudies omvat: mobiliteit, bodemonderzoek, hydrologie, milieu, enz.;
2. **Het ontwerp** (voorbereiding van de plannen);
3. **De administratieve procedures** (indiening van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning en lancering van de overheidsopdracht voor de feitelijke werkzaamheden).

De contextualiseringsfase ligt nu net achter de rug en wordt in deze synthese samengevat. Met deze fase konden de verscheidene werkgroepen (architecten, stedenbouwkundigen, milieudeskundigen, mobiliteitspecialisten, burgerpanel, enz.) zowel het terrein als de gezamenlijke gegevens onderzoeken om voorstellen te doen bij de uitvoering van het project. Het einddoel is duidelijk: de nieuwe tramlijn in september 2024 in gebruik nemen!



2. HET COPIL: EEN COMITE ALS PILOOT VAN HET PROJECT

Evenals alle andere grote projecten die de ontwikkeling van de openbare ruimte beogen, staat MOVE NOHW onder het toezicht van een comité (CoPil). Deze stuurgroep is samengesteld uit gewestelijke en gemeentelijke actoren, naast de MIVB en een burgerpanel. Het heeft tot doel het project collegiaal te verwezenlijken en hierbij rekening te houden met de behoeften van elke partij, en met de technische en reglementaire beperkingen. Hoe meer het project op overleg met de betrokken actoren berust, hoe groter de kans dat het aan ieders verwachtingen beantwoordt.

Het CoPil komt regelmatig samen zodat alle betrokkenen op de hoogte blijven van de voortgang van het project en ook adviezen kunnen uitbrengen en werkhypothese

kunnen valideren. Hierbij is het de bedoeling om de meest volledige elementen in de richting van de consensus voor te leggen aan het College van de Stad Brussel en aan de Gewestelijke Regering, die de keuzes daarna zullen moeten valideren. Neutraliteit, een constructieve instelling en gevoel voor consensus zijn basisvereisten binnen het CoPil. Naast deze comités komen werkgroepen bijeen om bij te dragen aan de ontwikkeling van het project. Tijdens de contextualiseringsfase gingen de werkgroepen rond vier thema's aan het werk (het Van Praet-Heembeekgebied, mobiliteit, milieu en communicatie/participatie). Ze kwamen liefst 21 keer samen!

U vindt een samenvatting van de eerste twee CoPil-samenkomsten op de [move-nohw.brussels](https://www.move-nohw.brussels) website.

3. EEN VLOT LOPENDE COMMUNICATIE EN EEN VERZEKERDE DEELNAME

Een reeks communicatie-initiatieven werd gevoerd om alle burgers in Neder-over Heembeek te informeren over het MOVE NOHW project. Zo kwamen ze te weten dat de nieuwe inrichting van de openbare ruimte, samen met de nieuwe tramlijn, meer te bieden had dan een groter reiscomfort dat het 'Stad op 10 minuten'-beleid van de Stad Brussel beoogt: het project streeft ook naar een nieuwe levenskwaliteit in de gemeente.

De volgende communicatietools werden ontwikkeld:

- Een algemeen visueel overzicht
- Een huisstijl
- Brochures, flyers en affiches
- E-mailings en een Facebook account
- En uiteraard de [move-nohw.brussels](https://www.move-nohw.brussels) website om de voortgang van het MOVE NOHW-project in real time te volgen.

De correcte uitvoering van een dergelijk grootschalig project vereist een zo breed mogelijke voorlichting van de burgers, de handelaars en de bedrijven van de gemeente. In de komende maanden komt er een positieve communicatiestrategie om de voordelen en troeven van

het project te benadrukken.

Een inclusief en participatief proces

Het MOVE NOHW berust op een nieuw participatiesysteem dat talrijke gewestelijke en lokale actoren evenals burgers bij het proces betreft. Hoe meer opmerkingen en ideeën worden geopperd, hoe meer Neder-over-Heembeek in de nabije toekomst zal beantwoorden aan ieders noden en verwachtingen. De burgers worden trouwens vertegenwoordigd door een panel van acht Heembekenaars (bewoners, handelaars, leden van verenigingen) en worden bij elke fase van het project gehoord, geraadpleegd en geïnformeerd.

Een enquête over mobiliteit en openbare ruimte

De online enquête vergaarde informatie over de manier waarop de openbare ruimte wordt gebruikt, de huidige mobiliteit en de visie die plaatselijke NOH-deskundigen (namelijk bewoners, werknemers, handelaars, scholen, enz.) zouden hebben van de toekomst van hun wijk.

Spijtig genoeg reageerden slechts 341 mensen op deze enquête. Dit is niet echt representatief van de bevolking in Heembeek. Ter vergelijking had een vroegere enquête, die in het raam van de effectstudie werd uitgevoerd, een duizendtal antwoorden opgeleverd. Als we echter de resultaten onder de loep nemen, stellen we vast dat 51,3% van de respondenten voorstander is van de afschaffing of de vermindering van het verkeer in de Vekemansstraat. Verder vernemen we dat 56% het gebruik van de fiets zou overwegen in NOH als het verkeer en de parkeergelegenheid worden verbeterd. Bovendien zou 50% van de ondervraagden een toename van het aantal bomen waarderen, naast een ingrijpende heraanleg van de Zavelput. We mogen ons ook verwachten aan heel wat andere belangrijke informatie waarmee onze deskundigen rekening zullen houden tijdens de ontwerpfase van het project. Die fase begint begin dit jaar en loopt tot juni 2021. Alle resultaten van de enquête leest u in de nieuwssectie van de [move-nohw.brussels](https://www.move-nohw.brussels) website.

Het burgerpanel

Tijdens de effectbeoordelingsfase stonden de burgers onze deskundigen en de vertegenwoordigers van de overheid al terzijde. In augustus 2020 werden ook nieuwe vertegenwoordigers gekozen voor de werkgroepen en het CoPil van de ontwikkelingsstudie. Deze acht burgers spelen een even belangrijke rol als de technici en de besturen omdat ze het debat verrijken met hun kennis van de wijk, hun deskundigheid als buurtbewoners en hun persoonlijke vaardigheden. Vier inwoners, twee economische actoren onder wie een handelaar, en twee verenigingen werden in alle openheid gekozen uit meer dan 40 kandidaten. Deze acht mensen vormen met hun verschillende achtergronden, beroepen, leeftijden en geslachten een soort dwarsdoorsnede van de Heembeekse bevolking. Ze nemen deel aan de ontwikkeling van hulpmiddelen om met de burgers te communiceren, en aan het gezamenlijke werk dat het ontwikkelingsproject voortstuwt.

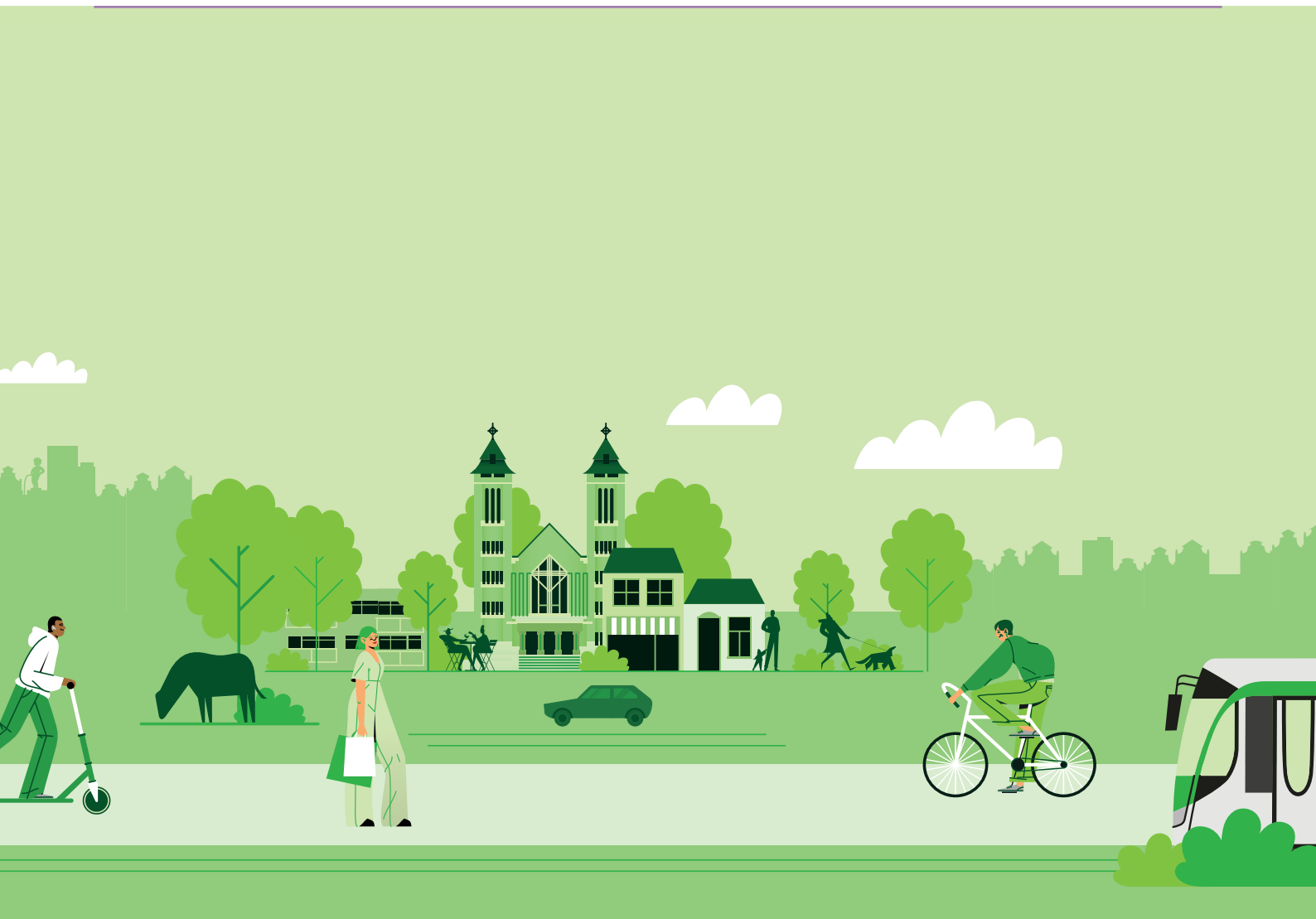


Bijeenkomsten van burgers

Als onderdeel van de voorbereidende studiefase waren de bijeenkomsten van burgers bedoeld om een gemeenschappelijke diagnose op te stellen. Deze diagnose wordt dan gekoppeld aan een evaluatie van de verwachtingen en behoeften om vervolgens de ontwerpfase van de ontwikkeling van de openbare ruimte te voeden en te verrijken. Van de vier in oktober 2020 georganiseerde evenementen vonden er twee plaats in de openbare ruimte (Heembeek en Zavelput). Een derde bijeenkomst werd online op Zoom georganiseerd en een vierde moest op het laatste nippertje worden geannuleerd wegens de aankondiging van nieuwe gezondheidsmaatregelen door de Raad van State.

Enquête onder de handelaars

Sommige van de lopende studies hebben te maken met de organisatie van de werf en de manier waarop de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om de overlast te beperken. Het is trouwens van groot belang dat de activiteit van de winkels en het leven in de wijk tijdens en na de werkzaamheden zo harmonieus mogelijk worden voortgezet. Hiertoe werd eind november een eerste online vergadering gehouden met de winkeliers. Een enquête is immers onder de handelaars gepland zodat ze informatie kunnen verstrekken over de werking van hun zaak (sluitingstijden, uren van piekactiviteit, de manier waarop leveringen gebeuren of afval wordt verwijderd, de verplaatsingspatronen van de clientèle, enz.). Hierbij is het uiteraard de bedoeling dat de huidige studies zoveel mogelijk rekening houden met zulke eigenheden.



4. EEN VRIJ ADEMEND MILIEU (BEHEER VAN WATER, FAUNA EN FLORA)

Een project van deze omvang moet rekening houden met talrijke hydrogeologische en milieuparameters. De nauwgezette beoordeling van elk hiervan is van doorslaggevend belang voor de levensvatbaarheid van het project en om alle geldende voorschriften na te leven. In dit opzicht treedt Leefmilieu Brussel op als partner van MOVE NOhW en neemt het deel aan de co-constructie van het project, met alle andere spelers.

Hydrologie – het blauwe netwerk

Langs het volledige tracé werd een hydrologische studie van de huidige situatie uitgevoerd. Deze diagnose heeft geleid tot operationele conclusies om een duurzaam beheer van het regenwater te verzekeren evenals de bestrijding van overstromingen en van de overbelasting van het rioleringsnetwerk. Dankzij deze studie kon een detailoverzicht worden verkregen van de natuurlijke cyclus van het water, naast de watercyclus die resulteert van menselijke activiteiten (riolering – leidingen – overstromingsrisico's, enz.). De raadpleging van de burgers kwam deze studie aanvullen. Hieruit is gebleken dat de burgers bezorgd zijn over de hoogte van het grondwaterpeil onderaan de Heembeekstraat. Dit heeft ons aangezet piëzometers te plaatsen om de schommelingen van de grondwaterspiegel te controleren. De studie heeft ook duidelijk gemaakt met welke projecten en terreinen in de nabijheid van het tracé synergieën kunnen worden overwogen. Tussen de Van Praetbrug en de Heembeekstraat bestaan er trouwens verscheidene projecten:

- Het BRYC project: de herinrichting van de huidige site van de jachthaven van de Brussels Royal Yacht Club en van het bovenliggende gebied (SAU.brussels)
- Het Groene Weg project: een specifiek pad voor voetgangers en fietsers langs de Vuurkruisenlaan (Brussel Mobiliteit)
- Het GGB4 project: de stedenbouwkundige herwaardering van een gebied van 27 ha langs de Vuurkruisenlaan en de Oorlogskruisenlaan (Stad Brussel)
- Het Kanaalplan (BKP en Perspective.brussels)

Ook het vermelden waard: de evolutie van de Solvay-site, het beheerplan voor het Elzenmoeras (Ransbeek) en het Buda+ masterplan rond de De Tyraslaan.

Milieu – Groen netwerk

Er werd een voorafgaande studie verricht naar de milieueffecten op de voornaamste plaatsen waar de tram zal langsrijden. Dit moet uitmonden op aanbevelingen voor de ontwikkelingsfase van het project. Met deze studie werden de volgende doelstellingen bereikt:

- Een inventaris van de verschillende biotopen om problemen en risico's ten opzichte van de biodiversiteit te identificeren en ze op die manier in het raam van het ontwikkelingsproject te vermijden, te verminderen of te compenseren.
- Een inventaris van de bestaande bomen om eventuele problemen hiermee in kaart te brengen en passende aanbevelingen te voorzien.
- Beoordeling van de BAF+ in drie strategische gebieden om een vergelijkingsbasis te verkrijgen voor eventuele latere revaluatie van deze index die op basis van voorstellen voor herontwikkeling zal worden berekend. Hierbij is het de bedoeling om de algemene BAF+ van het tracé te verbeteren.

Biodiversiteit – Conclusies van het habitat- en soortenonderzoek

Evenals de hydrologische studie bestaat er bij het onderzoek naar de biodiversiteit in het raam van het MOVE NOhW project wisselwerking met vele bestaande projecten. De tot stand gebrachte synergieën hebben het volgende geïdentificeerd:

Elementen die absoluut moeten worden behouden:

- De kalkgraslanden ten westen van de Ransbeekstraat, ten zuiden van de De Tyraslaan en rond de rotonde tussen de Ransbeekstraat en de De Tyraslaan;

- De merkwaardige lijn van haagbeuken langs de Groenweg en, in de mate van het mogelijke, de spontane bosregeneratie in de omgeving.

De te integreren elementen:

- Ecoducten: het Buda+ project voorziet meerdere verbindingen om het ecologisch netwerk te versterken. De verbinding langs de achterkant van de Samusocial en de verbinding langs de De Béjarlaan interageren rechtstreeks met het MOVE NOhW project.
- Ecoducten voor padden: de habitat die de Ransbeekstraat doorkruist ter hoogte van de Solvayvijvers wordt door velen diersoorten begeerd (vooral amfibieën). Deze dieren verplaatsen zich en migreren soms. Het MOVE NOhW project kan dan ook een impact hebben. De bouw van ecoducten voor padden (doorgangen voor amfibieën) zou hun verplaatsingen kunnen vergemakkelijken (bv. de doorgang onder de Ransbeekstraat, recht tegenover 'La Grenouillère').

Elementen die aan versterking toe zijn:

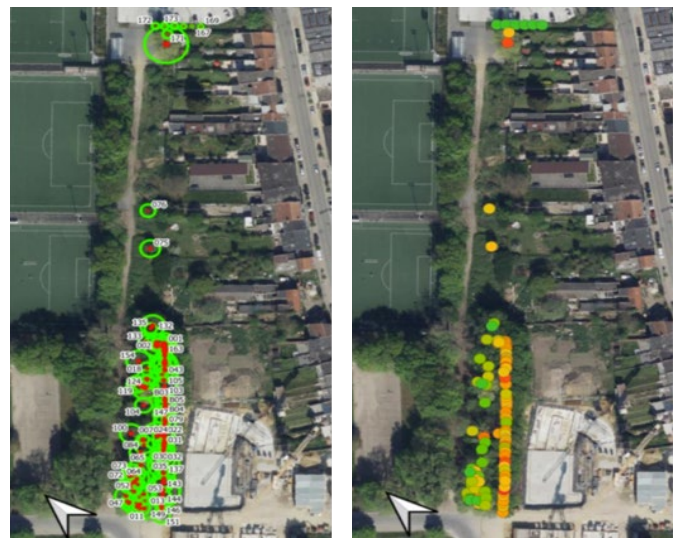
- Het ecologisch netwerk Noord-Zuid: verdichting van de groenvoorzieningen langs de Van Praetlaan en verbinding naar het kanaal toe door aansluiting op het BRYC-project en het Kanaalplan.

Bomen

- Er werd een inventaris opgemaakt van de bomen langs het tracé van de toekomstige tramlijn. Zo weten wij hoeveel bomen bij het project betrokken zijn. Hun biodiversiteitscoëfficiënt werd berekend, evenals hun sierwaarde (150 bomen vertegenwoordigen ongeveer € 118.000). De huidige aanbevelingen richten zich op de gebieden Zavelput, Vekemans en Groenweg.

Berekening van de BAF+

Hier was het de bedoeling om de BAF+ te beoordelen in drie strategische gebieden die via een werkgroep werden gedefinieerd (Van Praet, Zavelput en Groenweg) om zo een vergelijkingsbasis te verkrijgen voor latere revaluaties. Uit het eindresultaat van de BAF+ voor de Zavelput bijvoorbeeld blijkt dat de oppervlakte asfalt en de kunstmatige oppervlakte in deze zone moeten worden verminderd. Tegelijk moeten de struik- en bomenzones worden behouden, vervangen en uitgebreid.



Kaart van het biodiversiteitspotentieel - voorstudie MOVE NOhW TER-CONSULT, december 2020

Groene werkzaamheden:

werken onder toezicht van een boomverzorger. Specifiek CSC

Rode werkzaamheden:

kappen/vervangen of compenseren

Totale waarde van het potentieel aan biodiversiteit

3	7	11
4	8	12
5	9	13
6	10	14
		15
		16

Ter hoogte van de Ransbeekstraat werd een nauwkeuriger inventaris verricht om de situatie te handhaven of zelfs te verbeteren – en dus te verduidelijken wat er in de omgeving van deze bomen moet worden gedaan. Het zijn jonge, gezonde eikenbomen die nog volop aan het groeien zijn. Het is dan ook raadzaam ze te snoeien om hun kroon aan te passen aan de doorgang van de tram en een zone van 3 m zonder ingrepen te creëren (de huidige berm).



Meer informatie vindt u in de verslagen op www.move-nohw.brussels

→ [Hydrologisch verslag](#)

→ [Milieuvorslag](#)

¹ De BAF+ (biodiversiteitspotentieel-oppervlaktefactor) maakt het mogelijk de milieukwaliteit van een project te verzekeren met het oog op verschillende doelstellingen: verbetering van het microklimaat en de atmosferische hygiëne, ontwikkeling van de natuurlijke functies van de bodem, infiltratie van regenwater, aanvulling van het grondwaterpeil, creatie en verbetering van leefruimte voor fauna en flora.

5. GEÏNTEGREERDE MOBILITEIT

Met thematische uitdagingen

De ambities van het Good Move plan

Het MOVE NOhW project kadert in het Good Move plan, het gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat tot doel heeft rust te brengen in de wijken en een multimodale specialisatie van de wegen te verwezenlijken. Good Move is een globaal plan dat berust op overleg en een goed doordachte samenwerking tussen alle partners.

In dezelfde geest fungeert ook MOVE NOhW als een globaal mobiliteitsproject, maar dan voor Neder-over-Heembeek, mét aansluitingen naar meerdere andere grote herstruc-

tureringsprojecten in het noorden van het Brusselse Gewest. Hierbij is het de bedoeling geleidelijk een nieuw verkeersplan in te voeren om het hoofd te bieden aan 16 vastgestelde uitdagingen. Dit alles in overeenstemming met Good Move en “de stad op 10 minuten”.

Meer informatie over de ambities en de uitvoering van Good Move vindt u op de website van Brussel Mobiliteit:

mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move

UITDAGINGEN VAN HET VERKEERSPLAN

16 UITDAGINGEN – 1 VERKEERSPLAN

PROJECTEN

#1 NOH TRAM

#2 A12 / VAN PRAET

#3 ZONE HEEMBEEK

#4 GGB4

NETWERKEN

#5 VOETGANGERS

#6 FIETS

#7 BUS

#8 VRACHTWAGENS

TOEGANKELIJKHEID

#9 SCHOLEN

#10 HANDELSZAKEN

#11 ONDERNEMINGEN

#12 VOORZIENINGEN

EFFECTEN

#13 VERKEER

#14 ONGELUKKEN

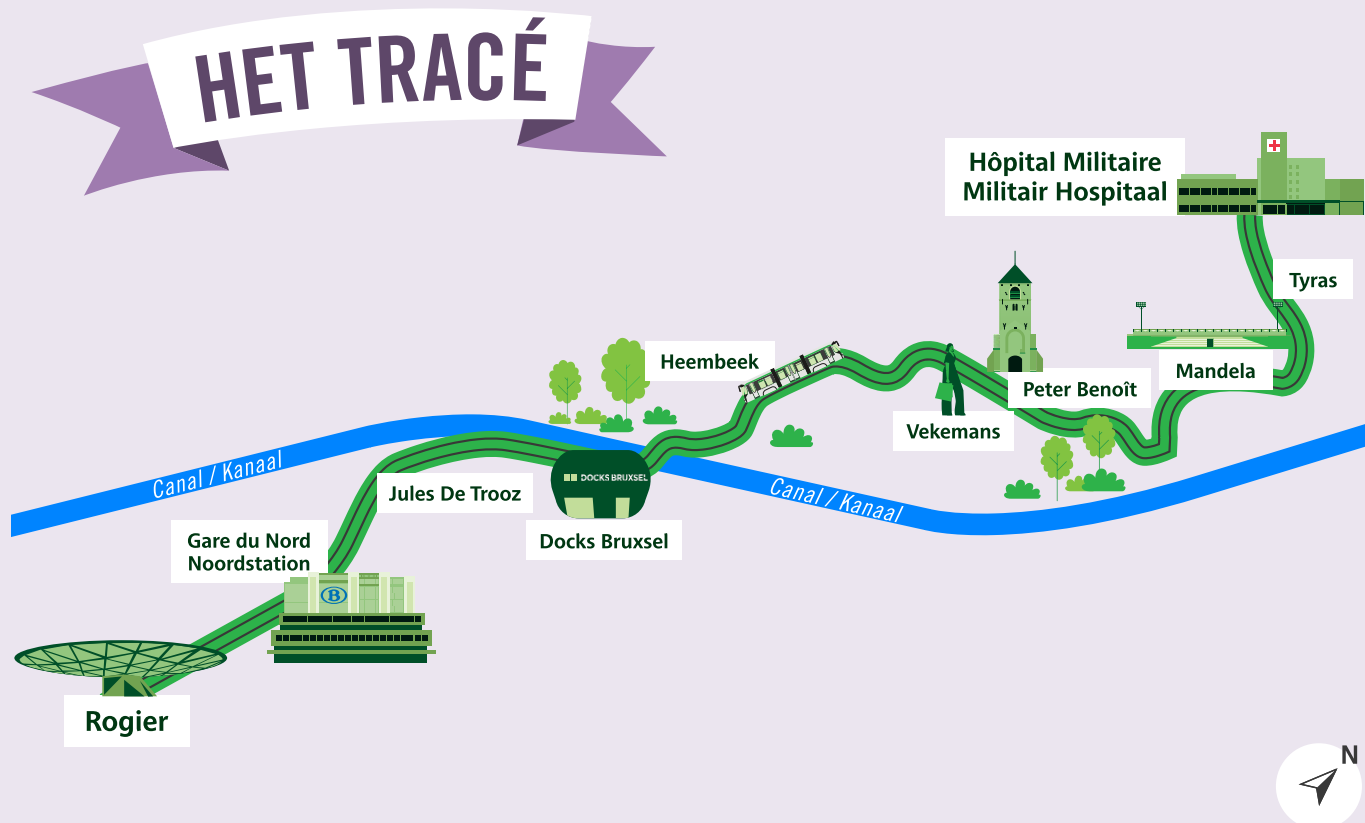
#15 PARKEREN

#16 LEVERINGEN

ENKELE SPECIFIEKE VRAAGSTUKKEN:

#1 het tracé van de tram naar NOH

De route van de nieuwe tramlijn zal Neder-Over Heembeek verbinden met het Rogierplein. Het tracé loopt langs een groot aantal openbare infrastructuur (scholen, crèches, sportcentra, het Militair Hospitaal) en bedient bovendien talrijke winkels en ondernemingen. Het parcours biedt interessante mogelijkheden voor de ontwikkeling van de openbare ruimte, maar vereist een ingrijpende herziening van het verkeersplan. Binnenkort kunt u de verdeling van de openbare infrastructuur, scholen, handelszaken en bedrijven langs de tramlijn ontdekken, ga naar move-nohw.brussels.

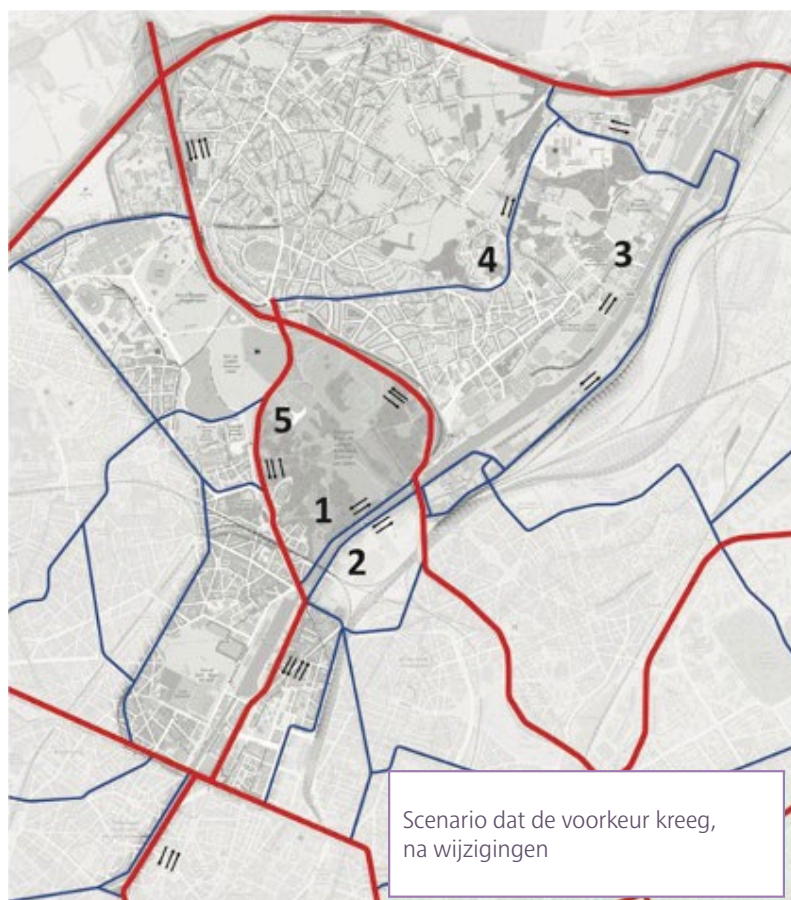


#2 Het A12/Van Praet project

De studie Kanaal Noord van Brussel Mobiliteit heeft meerdere scenario's toegelicht voor het wegennet in het noorden van de agglomeratie. Het gekozen scenario zal de drukte van het verkeer op bepaalde wegen wijzigen (de Vilvoordesteeweg tussen Van Praet en De Trooz – de Werkhuizenkaai – de Vilvoordesteeweg tot aan Van Praet – de Versailleslaan – het Koninklijk Domein), en verandering brengen in het aantal rijstroken van andere wegen (Van Praetlaan, Koninklijk Parklaan en Koninginnelaan tot aan De Trooz, Vilvoordesteeweg, Van Osslaan en De Tyraslaan).

STUDIE NOORDELIJK KANAAL:

- Afschaffing van het verkeer richting A12 op de Vuurkruisenlaan
- Instelling van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan
- Eventuele vermindering van het aantal rijvakken op de De Tyraslaan (zelfde configuratie als Van Oss en Bruyn)



EVOLUTIE VAN DE AUTO SMW

Wijziging van de SMW op de volgende wegen:

1. Vilvoordesteeweg tussen Van Praet en De Trooz: **Wijk** → **Comfort**
2. Werkhuizenkaai: **Plus** → **Comfort**
3. Vilvoordesteeweg naar Van Praet: **Comfort** → **Wijk**
4. Versailleslaan: **Wijk** → **Comfort**
5. Koninklijk Park: **Comfort** → **Plus**

Toepassing van de **huidige versie van de SMW** op alle andere wegen.

EVOLUTIE VAN DE WEGENSTRUCTUUR

Wijzigingsvariabelen aantal rijvakken

voor de volgende wegen:

- Van Praetlaan: **2+3** → **2 stadsverlatend +1 naar centrum**
- Koninklijk Parklaan en Koninginnelaan tot De Trooz: **2*2** → **2 naar centrum + 1 stadsverlatend**
- Vilvoordelaan: **2*2** → **2*1**

Behoud van het **huidig aantal rijvakken** op alle andere wegen.

Uittreksel uit de studie Noordelijk kanaal, Brussel Mobiliteit 2019

#5 Het voetgangersnetwerk

Volgens het Good Move-plan zorgen meerdere wegen langs het parcours van de tram en in de rechtstreekse omgeving hiervan voor serieuze uitdagingen: de François Vekemansstraat, het Peter Benoîtplein, de Van der Elststraat en het Sint-Niklaasplein, waar het comfort en de veiligheid van de voetgangers doorslaggevend moeten zijn bij de keuze van de voorzieningen.

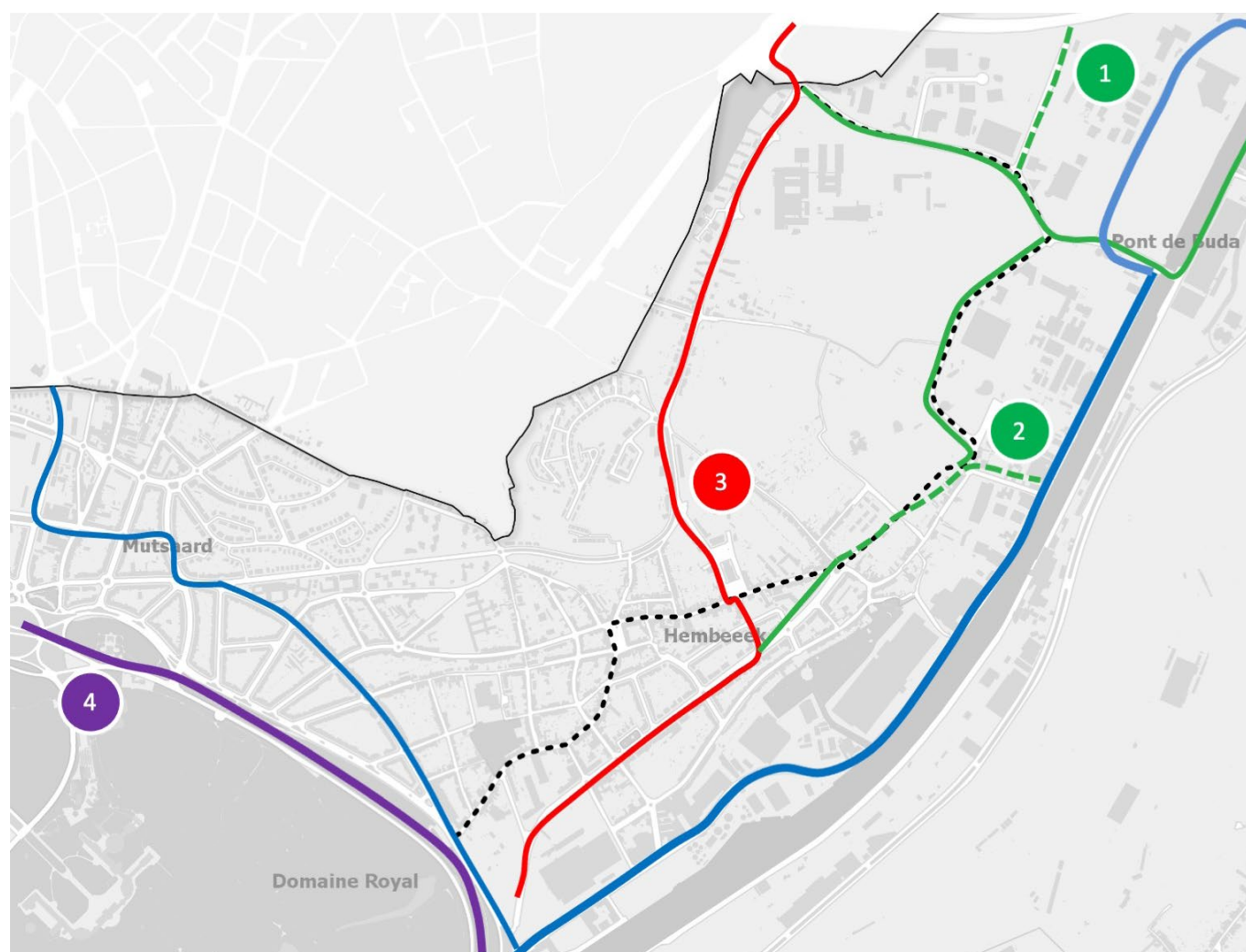


Voetgangerskaart, Good-Move, 2019

#6 Het fietsnetwerk

De bedenkingen over het verkeersplan berusten op een reorganisatie van het fietsnetwerk. Dit zijn de voorgestelde evoluties:

Fietskaart, voorstudies MOVE NOhW, Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020



1

Het fietstraject op de Bejarlaan, zoals aanbevolen door de Buda+ studie om de fietssnelweg FO aan te sluiten en de F214 te verlengen (Vlaams Gewest).

2

Fietstraject dat kan worden gebruikt in het raam van de nieuwe tramlijn op de Groeneweg + fietsaansluiting via de Marlylaan (aansluiting ICR C / passagiersterminal Waterbus en toekomstig Skatepark).

3

Omliegging van ICR M via de Kruisberg, het Peter Benoîtplein en de IJzerkruisenlaan om uit te monden op de Oorlogskruisenlaan.

4

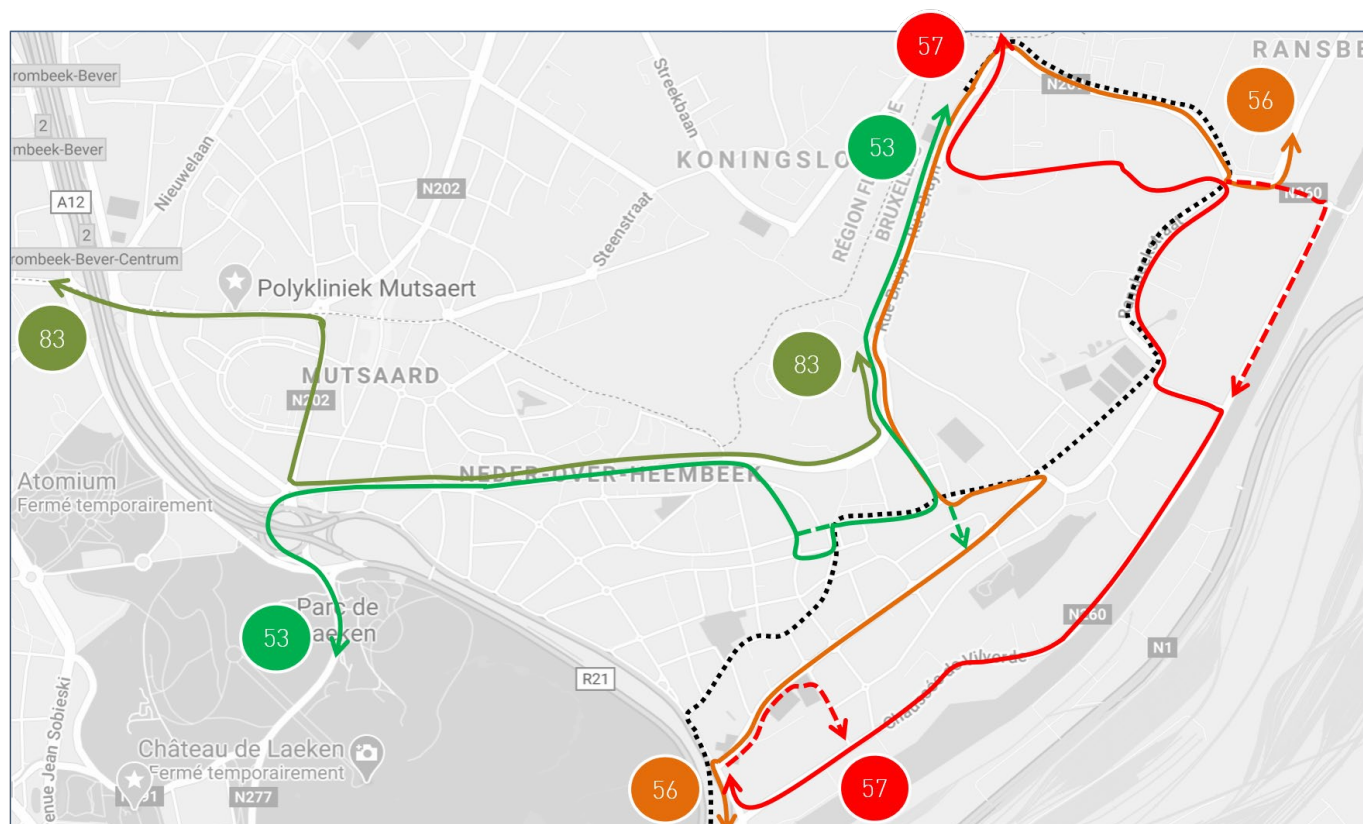
Aanleg van een groene fiets- en wandelweg tussen Van Praet en de Heizel.

#7 Het busnetwerk

De komst van de nieuwe tramlijn houdt een aantal gevolgen in voor het busnetwerk.

Om Vilvoorde bereikbaar te houden na de afschaffing van buslijn 47 – die door de tram zal worden vervangen – en om een efficiënte samenwerking tussen de tramlijn en buslijnen te verzekeren in de François Vekemanstraat, werd beslist om de buslijnen 53 en 56 niet te wijzigen. Buslijn 57 zal wel worden aangepast om Heembeek te verbinden met Vilvoorde Station.

Buskaart, Voorstudies MOVE NOhW, Espaces-Mobilités en Richez-Associés, februari 2021



B47 afgeschaft

B57 gewijzigd (Heembeek – Vilvoorde-Station)

B53, B56 en B83 behouden (met eventuele tijdelijke wijzigingen)

#9 De scholen

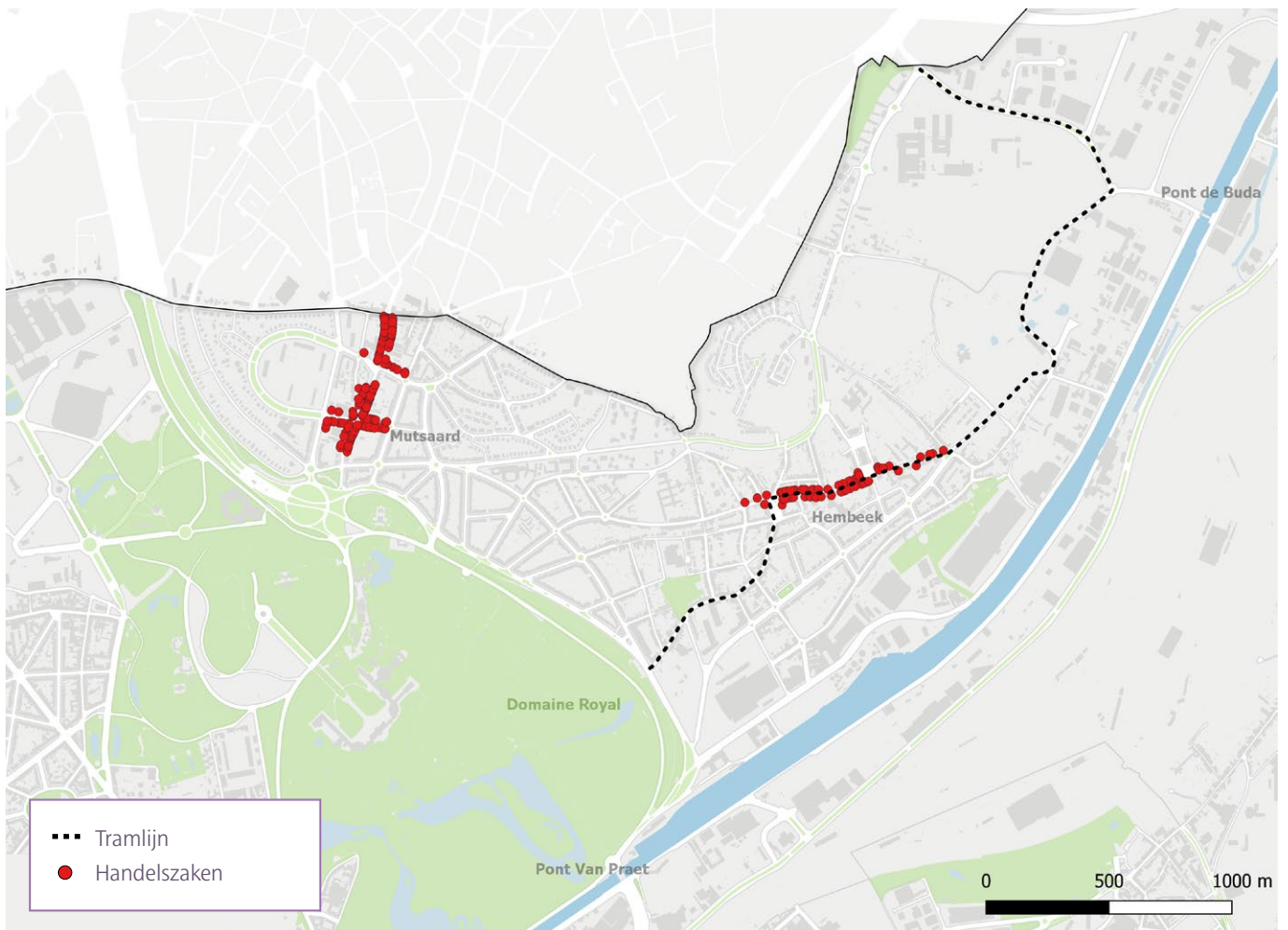
Meerdere scholen bevinden zich langs het tracé van de toekomstige tramlijn. Zij zullen dus rechtstreeks voordeel halen uit het nieuwe mobiliteitsplan. Binnenkort kunt u op de website van MOVE NOhW alle nodige informatie over de typologie en het aandeel van de scholen in de verschillende vormen van mobiliteit vinden.

Scholenkaart, impactstudie, Espaces-Mobilités en Richez-Associés -BRAT, 2019



#10 De handelszaken

Er is een hoge concentratie aan handelszaken in de François Vekemansstraat, evenals in de Mutsaertwijk. Meer verspreide winkels zijn eveneens aanwezig in de Heembeekstraat en aan het begin van de Versailleslaan.

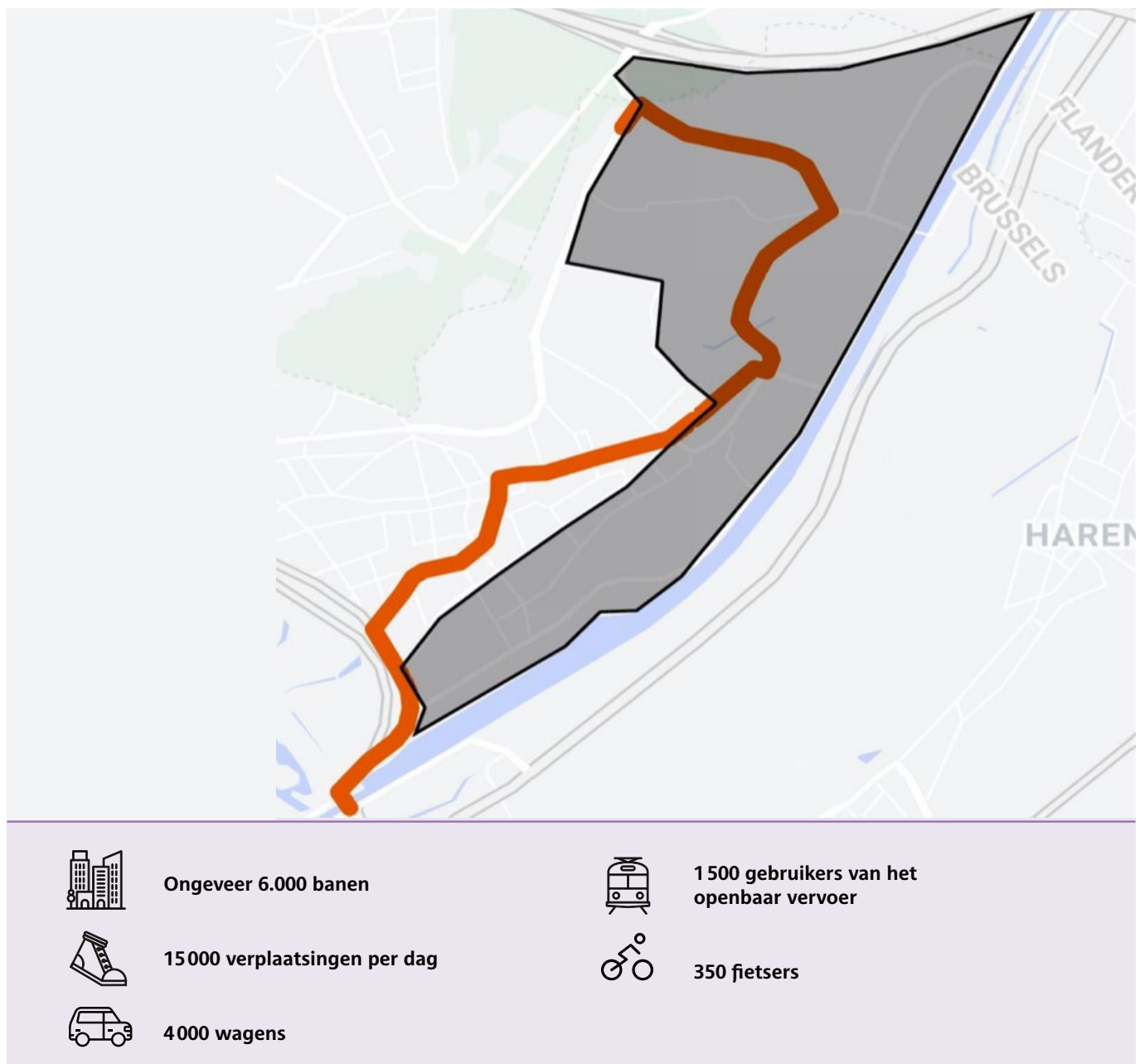


Handelszakenkaart, impactstudie, Espaces-Mobilités en Richez-Associés -BRAT, 2019

#11 De bedrijven

Er bestaat een concentratie middelgrote en grote bedrijven in het noorden, nabij de De Tyraslaan, en van kleine ondernemingen langs de Vilvoordsesteenweg. Binnenkort kunt u op de website van MOVE NOhW alle informatie vinden over de typologie, over waar de werknemers vandaan komen en het aandeel van bedrijven in de verschillende vormen van mobiliteit.

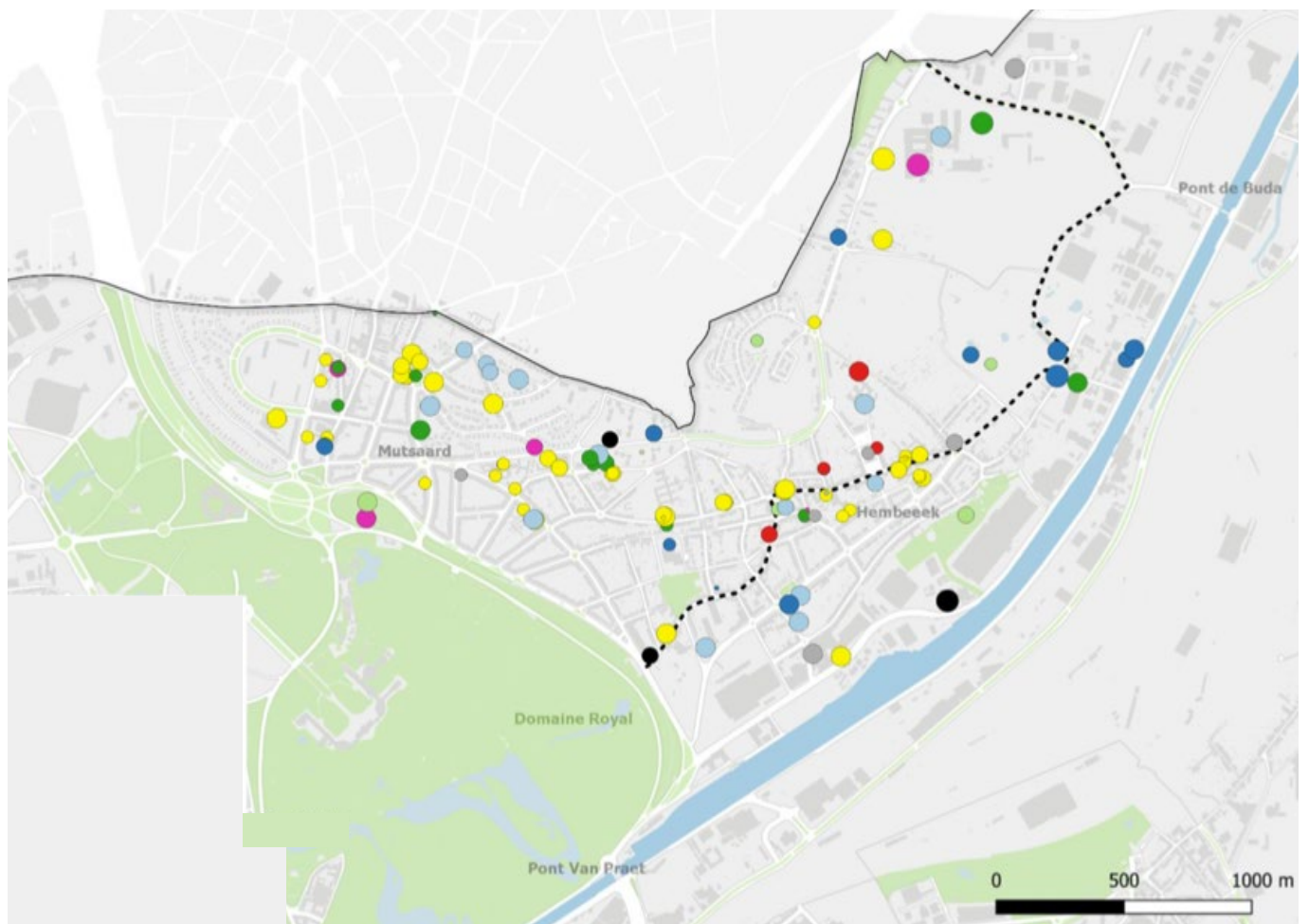
Bedrijvenkaart, impactstudie, Espaces-Mobilités -BRAT, 2019



#12 De voorzieningen

De stad Brussel heeft al een nauwkeurige inventaris van alle in NOH aanwezige voorzieningen verricht. Hieruit blijkt een concentratie van uitrustingen langs de Versailles-laan en in de nabijheid van de François Vekemansstraat. Belangrijke voorzieningen zijn ook te vinden op de Oorlogskruisenlaan, de Ransbeekstraat en de Bruynstraat.

Uitrustingskaart, impactstudie, Espaces-Mobilités - BRAT, 2019



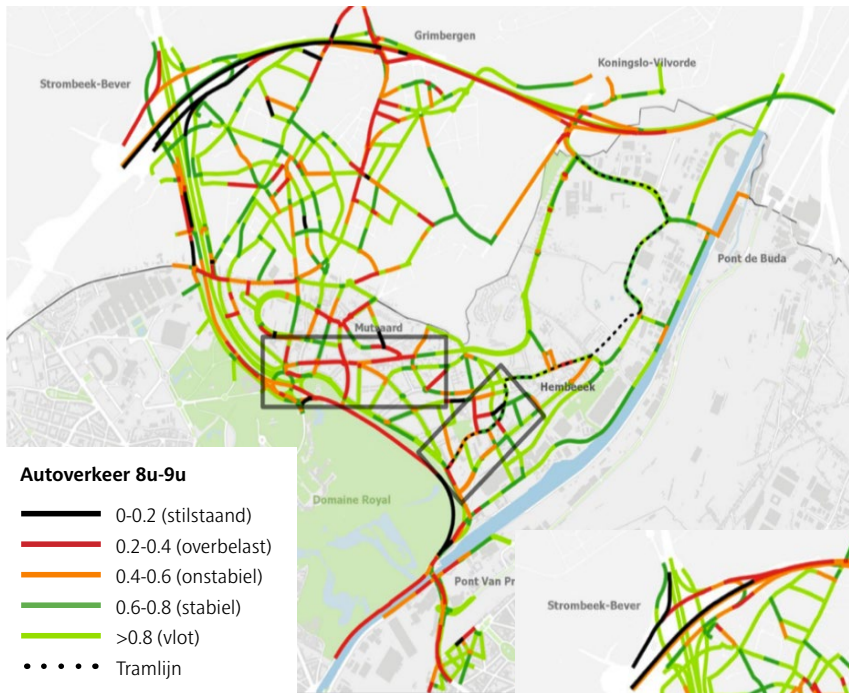
Lokalisering van voorzieningen

- | | | | |
|-------------|---------------|-----------|--------------|
| ● Verenigen | ● Justitie | ● Sociaal | ●●● Tramlijn |
| ● Cultuur | ● Ontspanning | ● Sport | |
| ● Onderwijs | ● Gezondheid | ● Andere | |

13 Het autoverkeer

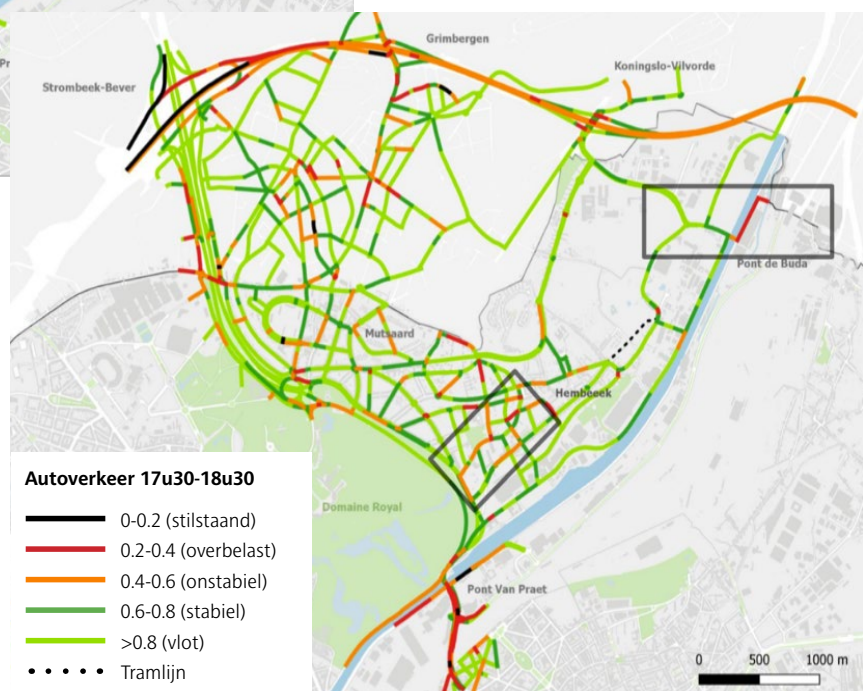
Volgens de TomTom gegevens is er weinig verkeersoverlast in NOH. Nu en dan is er druk verkeer 's morgens in de Heembeekstraat en tijdens de aankomst- en vertrekuren van scholen rond de François Vekemansstraat. 's Avonds is er opnieuw wat drukker verkeer in deze straten.

Autoverkeer 8u-9u



GPS-gegevens TOM-TOM, 2019

Autoverkeer 17u30-18u30

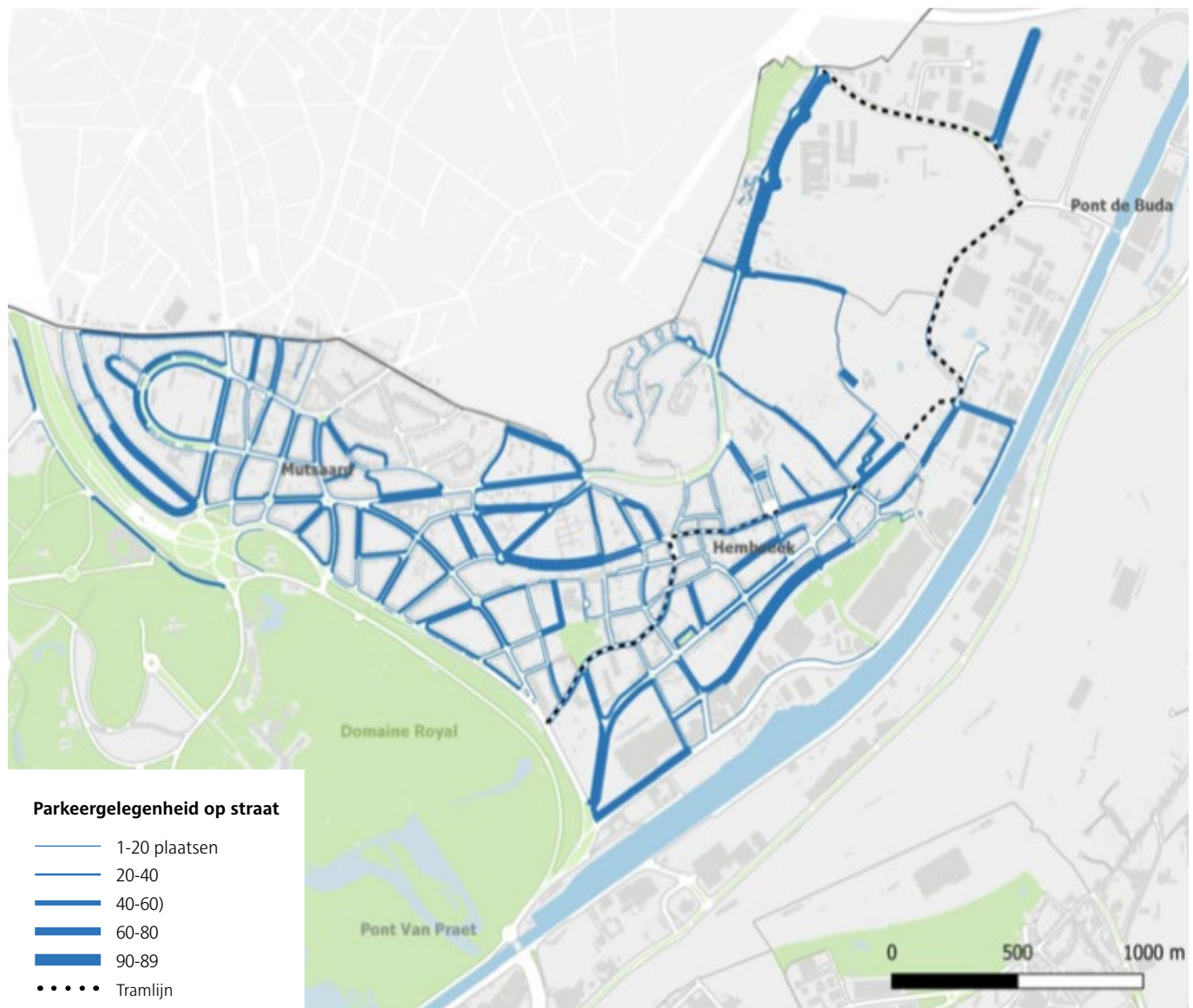


15 De parkeergelegenheid

De Stad Brussel bestudeert voor het ogenblik het parkeerplan in NOH om de toepassing ervan te reguleren. Onderzoek en gesprekken zijn aan de gang met bepaalde actoren in de wijk om parkeergelegenheid buiten de openbare weg te delen en het verlies van parkeer ruimte op de straat gedeeltelijk te compenseren door de herinrichting van bepaalde plaatsen langs de tramlijn. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan het behoud van

parkeerzones, die zullen moeten worden gecombineerd met de inplanting van tramhaltes, de aanpassing van voetgangersoversteekplaatsen aan de normen, een geïntegreerd waterbeleid, en de naleving van de gewestelijke doelstellingen en van het Bomenplan² van de Stad Brussel. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen.

Parkeerkaart, impactstudie, Espaces-Mobilités - BRAT, 2019



² Bomenplan 2020 -2030: www.brussel.be/bomenplan-2020-2030

16 De leveringen

Wegens de hoge concentratie aan winkels moet de François Vekemansstraat toegankelijk blijven voor allerlei leveringen. Er werd een analyse uitgevoerd om de soorten handelszaken te identificeren en hen een leveringscoëfficiënt toe te kennen en zo de behoefte aan een leveringszone in de Vekemansstraat te evalueren. Dit is een theoretische evaluatie die nadien zou moeten worden vergeleken met de werkelijkheid van elke winkelier, onder andere via een enquête die tijdens de volgende fasen van het project zal worden georganiseerd. Uit de analyse blijkt dat er in de Vekemansstraat minstens vijf leveringsplaatsen zouden moeten worden voorzien, terwijl er vandaag slechts één bestaat. De nieuwe inrichting is ook een kans om de leveringen op een globale en flexibelere manier te organiseren, bijvoorbeeld door tijdstippen te definiëren in plaats van welbepaalde zones.

Leveringskaart (CEREMA), voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020

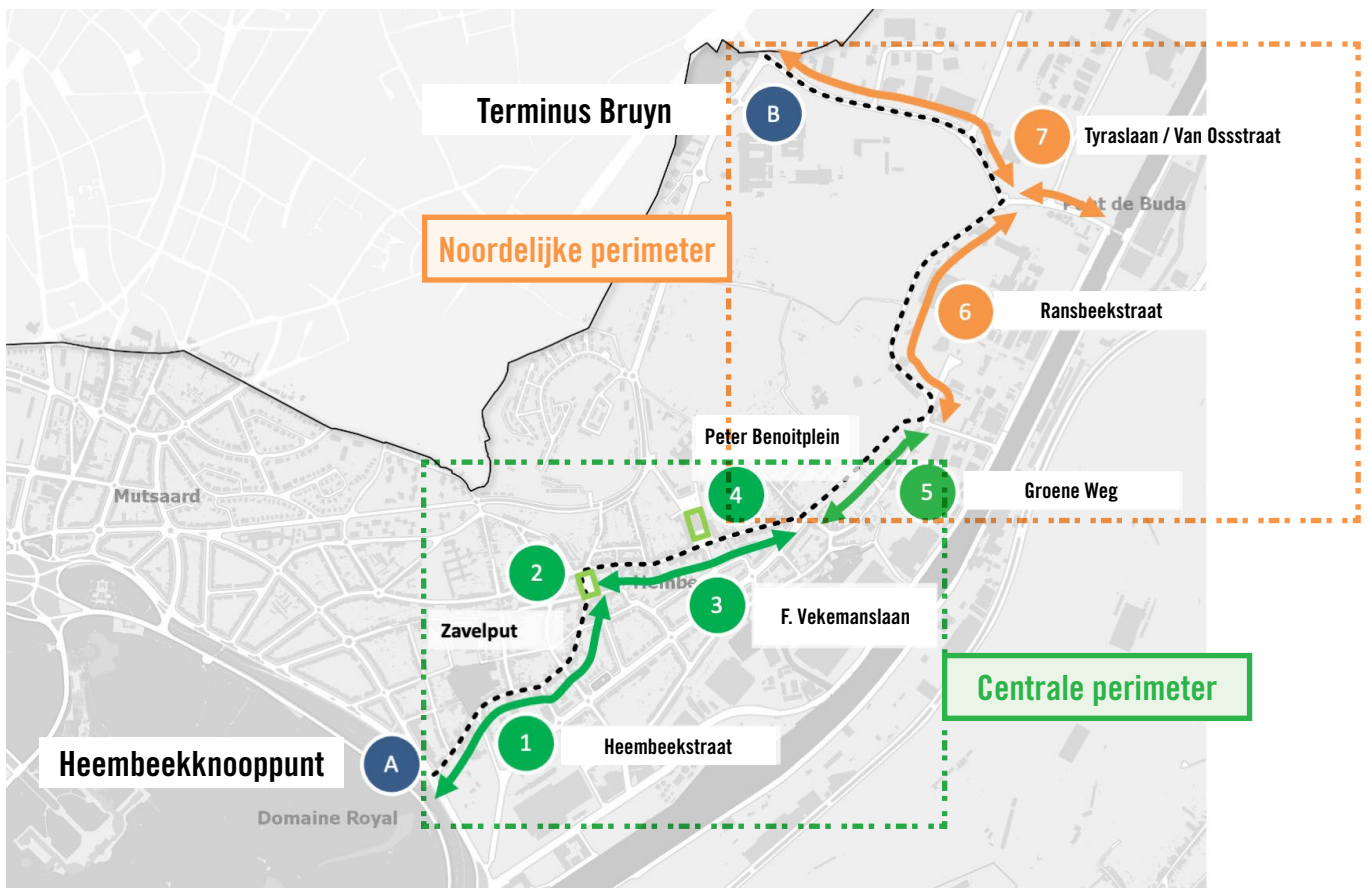


Typologie van de handelszaken

- | | |
|--------------------------------|--|
| ● Bankagentschappen | ● Kledingzaken (detail) |
| ● Algemene voeding | ● Boekhandels en kantoorboekhandels |
| ● Andere detailhandelszaken | ○ Nieuwe leegstaande categorie |
| ● Slagerijen, varkenslagerijen | ● Apotheken |
| ● Brood- en banketbakkerijen | ● Tertiair, besturen en gedelokaliseerde ambachten |
| ● Cafés, hotels en restaurants | ●●● Tramlijn |

... EN GEOGRAFISCHE KWESTIES

Het verkeersplan vormt een samenhangend geheel. Toch bestaat het uit verscheidene perimeters met eigen typologieën en problemen. Het 'Centrale Perimeter' zorgt voor de meeste uitdagingen, gezien de smalle straten, de diversiteit aan functies binnen eenzelfde ruimte en de dichtheid van de betrokken bevolking. Voor de Heembeekstraat, het Peter Benoîtplein en de François Vekemansstraat zijn daarom verschillende verkeersvarianten bedacht.



Uittreksel uit werkgroep Mobiliteit - Voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020

Centrale perimeter

De diagnose en de activiteiten van de workshops hebben een aantal variabelen aan het licht gebracht die in het denkproces moeten worden opgenomen.



Uittreksel uit werkgroep Mobiliteit - Voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020

Het voorkeursscenario, dat momenteel wordt gevalideerd, is een compromis is tussen verscheidene opties. Hierbij wordt het verkeersplan toegespitst op acties die in direct verband staan met de doortocht van de tram. Het voorziet eenrichtingsstraten die 'kop-staart' worden geschikt, behalve voor trams en bussen. Dit geldt voor de Heembeekstraat en de Vekemansstraat en zal het verkeer bergafwaarts in één richting beperken naar de Zavelput. Het zou ook kunnen dat de rijrichting in sommige aangrenzende straten wordt gewijzigd om de plaatselijke bereikbaarheid te behouden.

Andere maatregelen, in het bijzonder met betrekking tot het transitverkeer in de wijk, zullen geleidelijk worden behandeld door de Stad Brussel in het raam van het toekomstige lokale Mobiliteitscontract (Good Move).

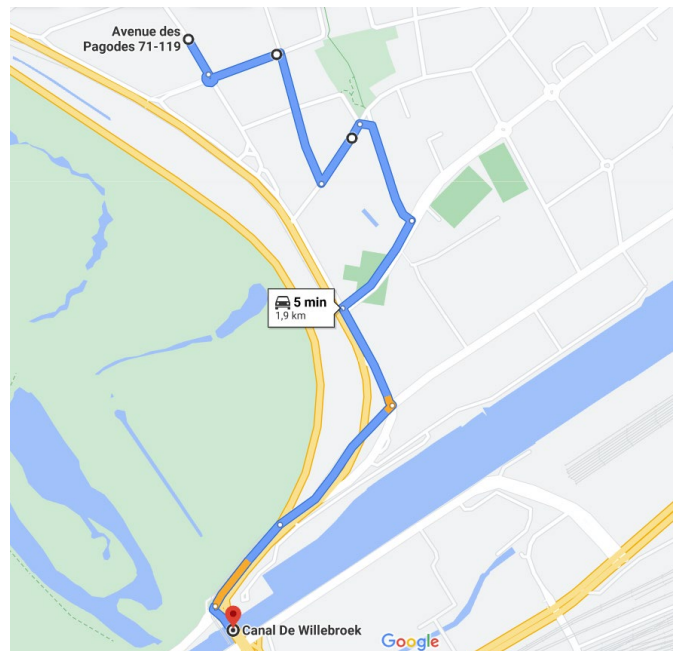
Simulaties van de reistijd vóór / na

Wanneer rijrichtingen worden gewijzigd, laat de studie van alternatieve parcours toe om de impact op de toegankelijkheid van de wijk te meten.

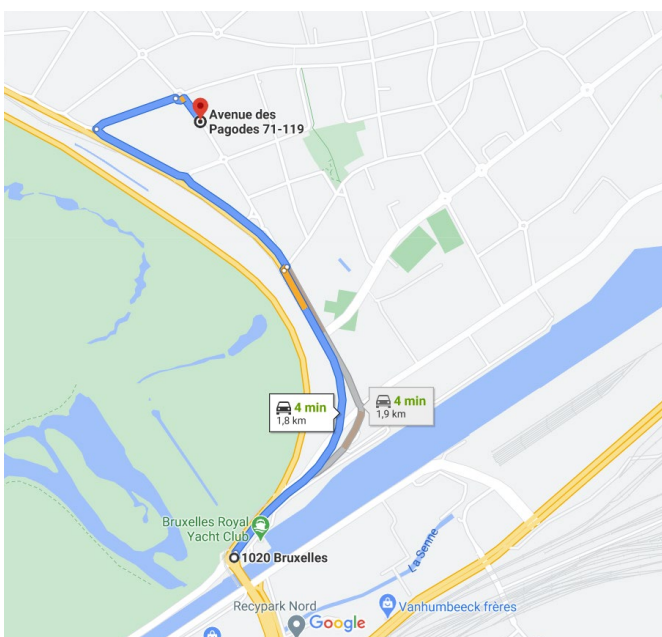
TRAJECT PAGODEN – VAN PRAETBRUG IN 2021



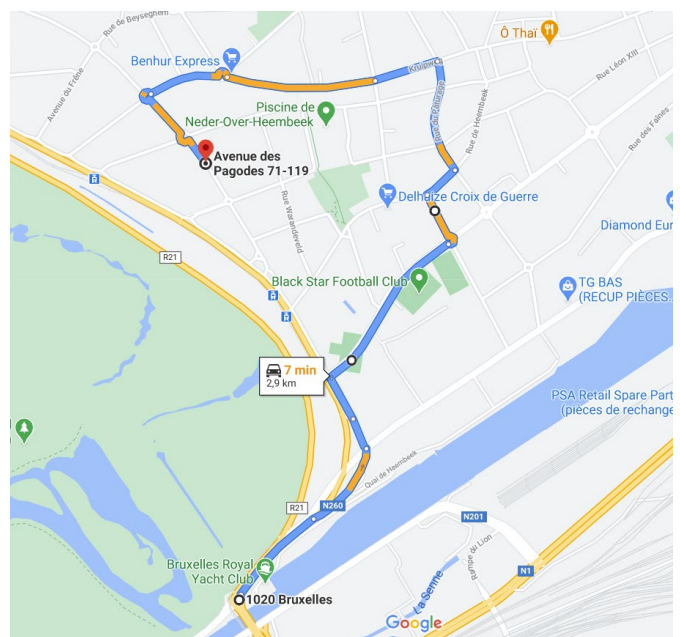
TRAJECT PAGODEN – VAN PRAETBRUG IN 2025



TRAJECT VAN PRAETBRUG – PAGODEN IN 2021



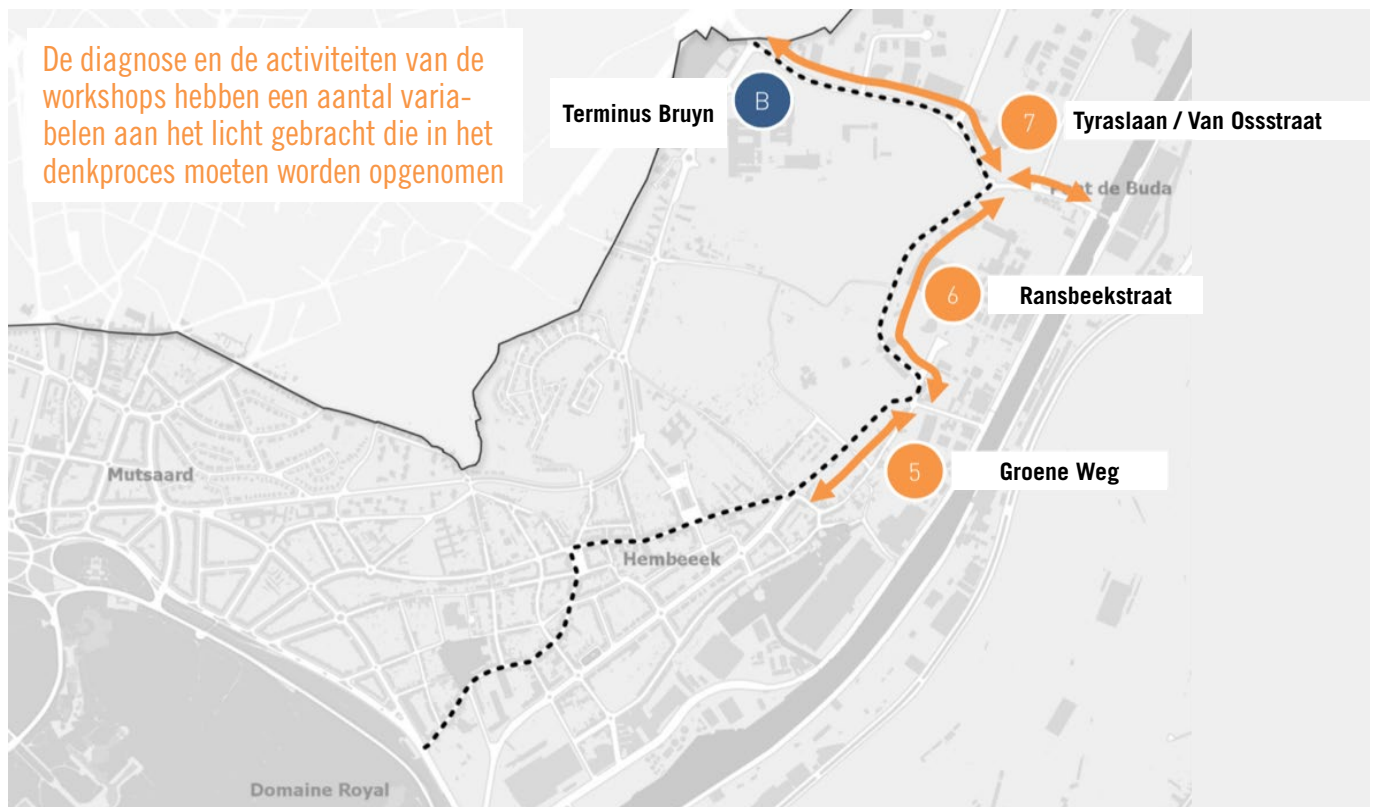
TRAJECT VAN PRAETBRUG – PAGODEN IN 2025



Googlemaps routesimulatie, voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020

Noordelijke perimeter

Voor de Groenweg, de Ransbeekstraat, de De Tyraslaan/Van Osslaan en de Versailleslaan werden verkeersvarianten ontworpen. Ontdek ze binnenkort op de website van MOVE NOhW.



Uittreksel uit werkgroep Mobiliteit - Voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020

Het voorkeursscenario, dat momenteel wordt gevalideerd, voorziet eenrichtingsverkeer in de Groenweg en de Ransbeekstraat. Dat scenario wordt verder ontwikkeld tijdens de schetsfase die nu is begonnen. De inrichtingsprofielen hebben namelijk ook een invloed op de te kiezen verkeersrichtingen. Verder wordt er rekening gehouden met het kruispunt ter hoogte van de Budabrug, om de doorgang van de RING naar de stad vlotter te maken.

6. EEN NIEUW INGERICHTE OPENBARE RUIMTE

De voorbereidende studiefase heeft de nadruk gelegd op sectoren waar bijzondere belangen op het spel staan en/of waar meerdere actoren een rol spelen. Voorbeelden zijn grootschalige gemeentelijke of gewestelijke projecten.

Van Van Praet naar Heembeek

De taken die tot op heden werden vervuld voor deze sector omvatten de analyse van meerdere vraagstukken, projecten en behoeften in dat gebied, naast specifieke technische elementen zoals de verbetering van de Leopold tramtunnel en het toekomstige Heembeekknoppunt.

Een globaal overzicht

Uitdaging 1:

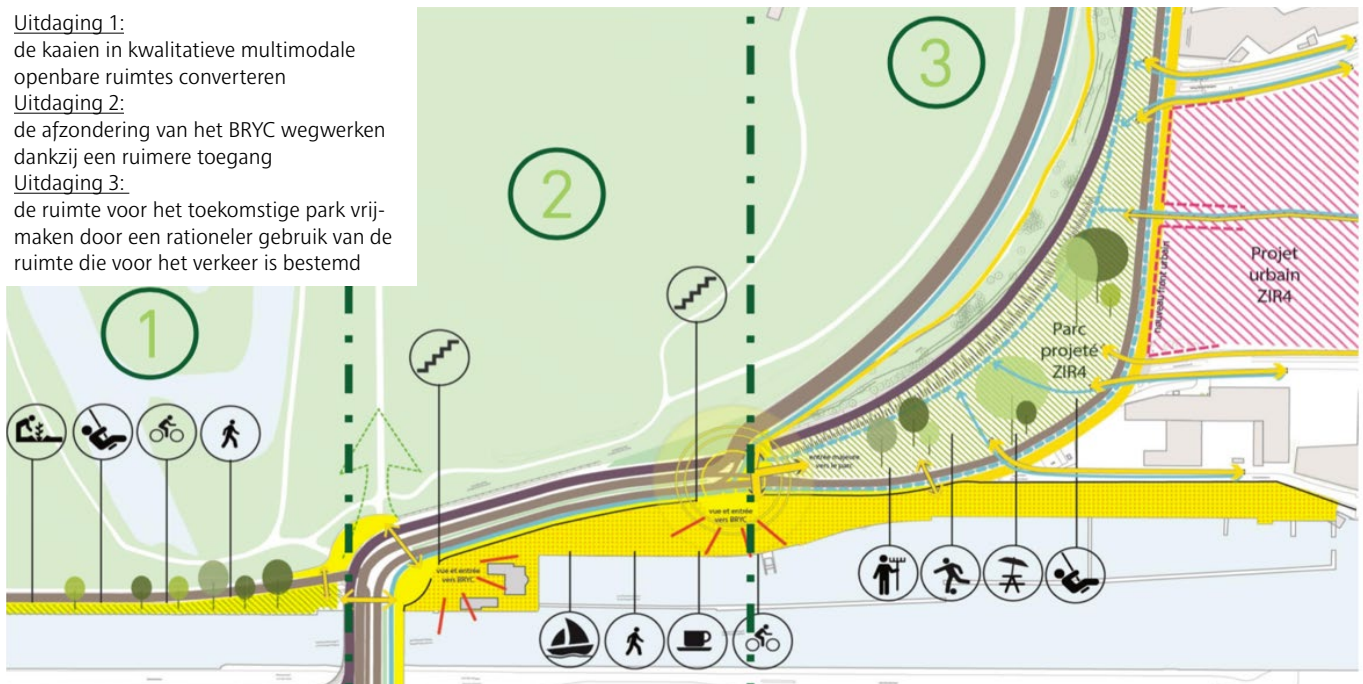
de kaaien in kwalitatieve multimodale openbare ruimtes converteren

Uitdaging 2:

de afzondering van het BRYC wegwerken dankzij een ruimere toegang

Uitdaging 3:

de ruimte voor het toekomstige park vrijmaken door een rationeler gebruik van de ruimte die voor het verkeer is bestemd



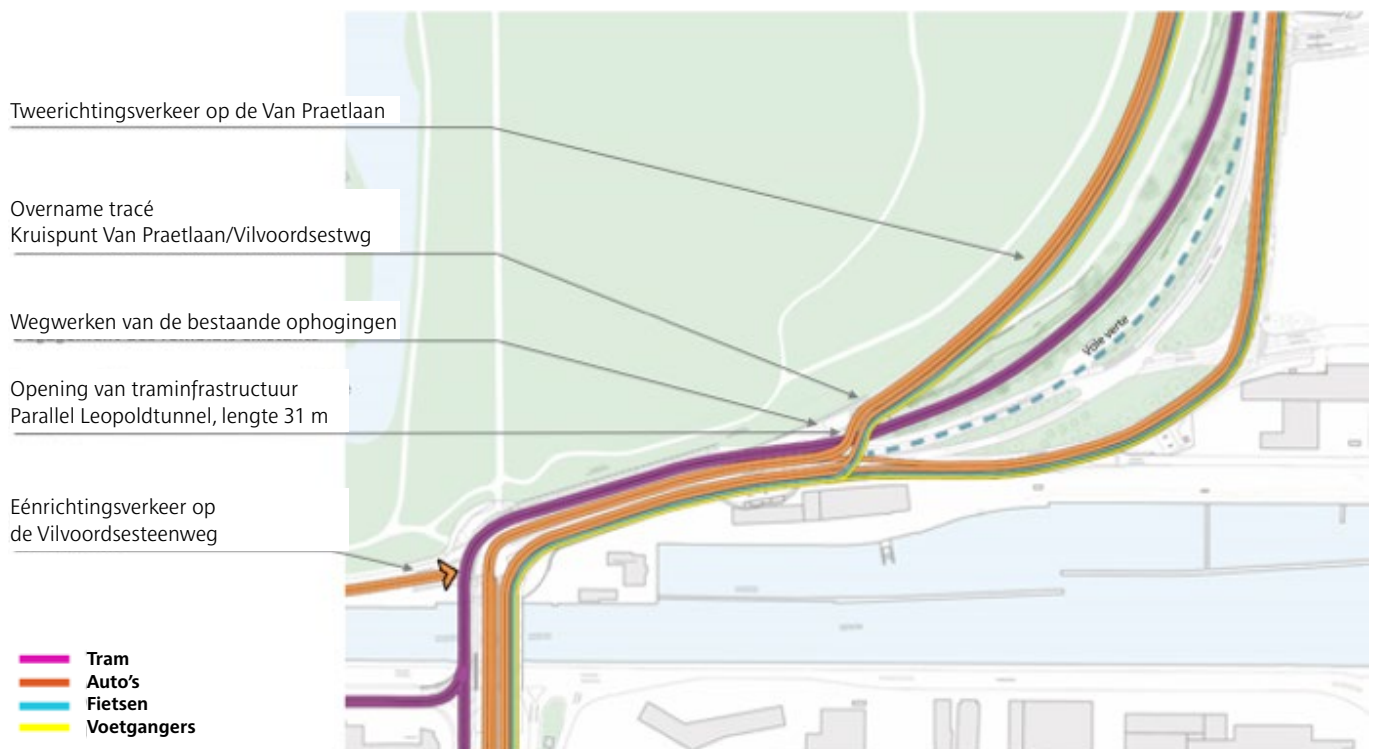
Uittreksel werkgroep Van Praet, Voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020

De Van Praet sector

Brussel Mobiliteit staat in voor het herstructureringsproject van de Van Praetlaan en de Vilvoordsesteenweg. Werkgroepen kwamen samen om de projecten te coördineren. De MIVB en het Gewest zullen na de ingebruikneming van de NOH tram optreden met de bouw van een nieuwe structuur die de doorgang van de trams onder de Van Praetlaan moet vergemakkelijken. In een notendop:

Het gewestelijke project rationaliseert de verkeersstromen in het gebied en legt voor fietsers en voetgangers een groene verbinding aan tussen Van Praet en de Heizel. Dit gebeurt door tweerichtingsverkeer te voorzien langs de Van Praetlaan en het huidige verkeer op de Vuurkruisenlaan (naar de A12) af te schaffen:

- Tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan tussen Dikke Linde en de Vilvoordsesteenweg;
- Doorgang met 2 X 2 rijstroken op de Vilvoordsesteenweg tussen de Van Praetlaan en de Van Praetbrug;
- Heraanleg van het kruispunt Van Praet/Vilvoorde (ter hoogte van het tankstation);
- Een brede groene verbinding voor fietsers en voetgangers tussen het Kanaal en de Heizel, ter vervanging van de huidige rijstroken op de Vuurkruisenlaan in de richting van de A12;
- Het gedeelte van de Vuurkruisenlaan dat langs de woningen loopt, blijft ongewijzigd, voor de toegankelijkheid van de omwonenden.



Uittreksel werkgroep Van Praet, Voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richez-Associés, december 2020

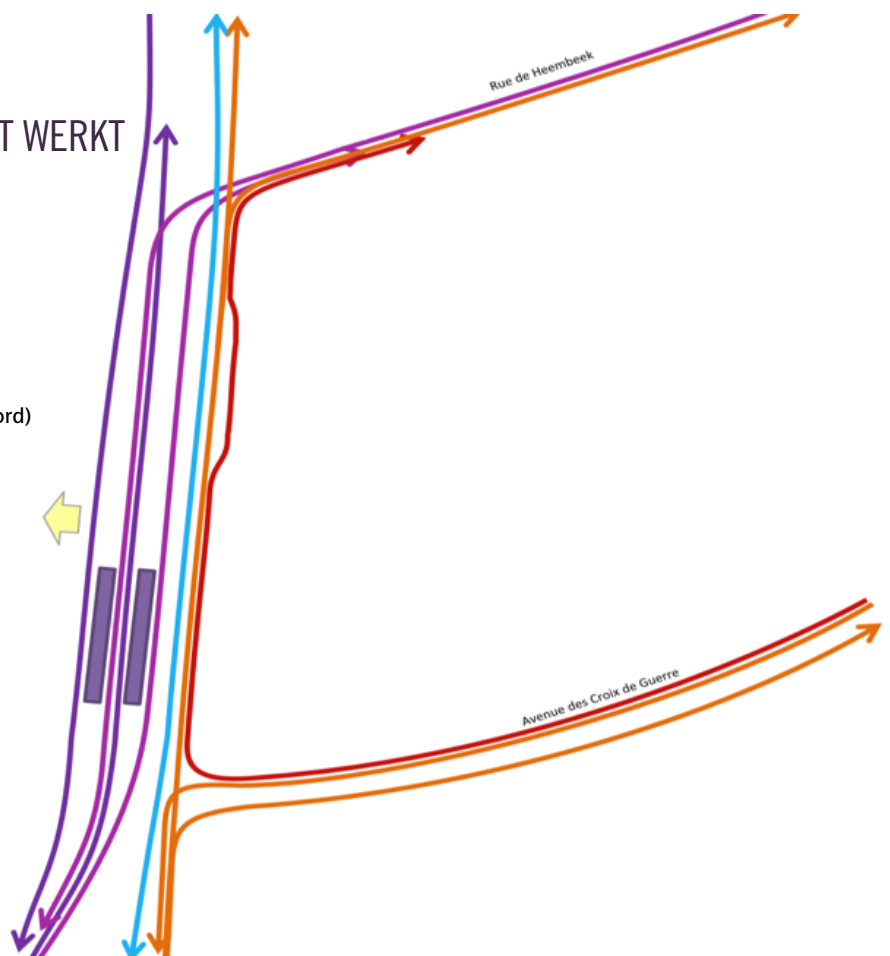
Het Heembeekknoppunt

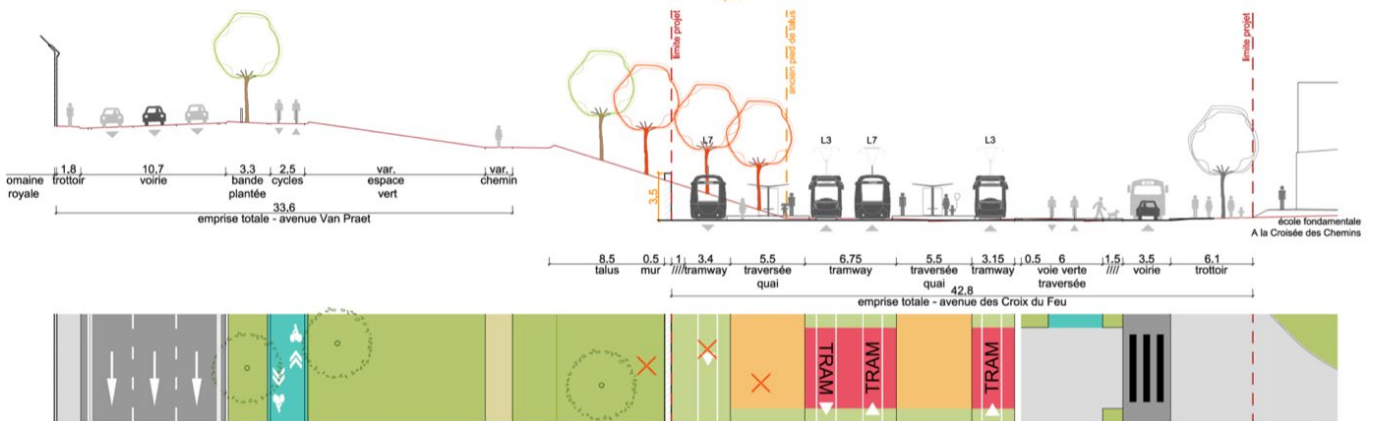
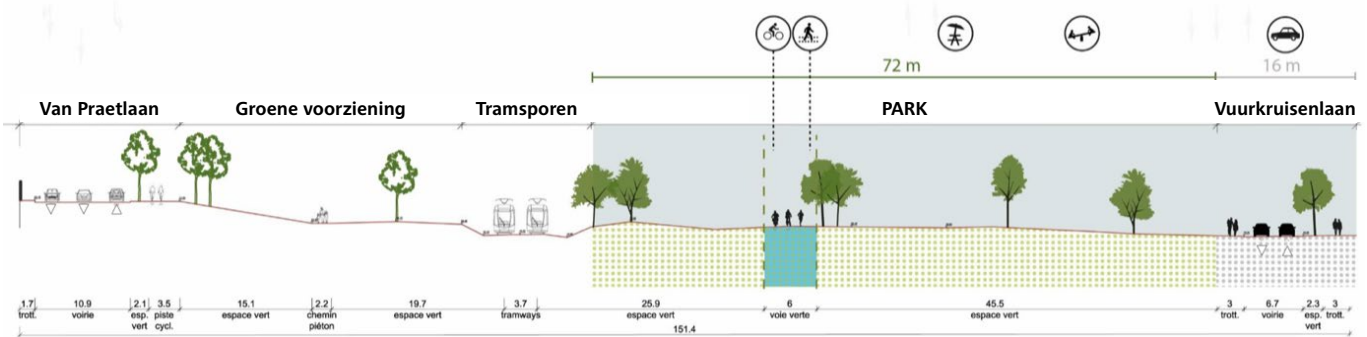
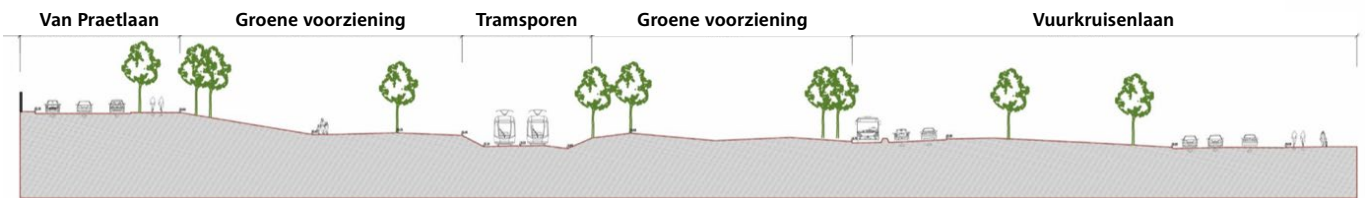
Na de invoering van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan, zal het verkeer op de Vuurkruisenlaan richting A12 worden afgeschaft. De op die manier vrijgekomen ruimte wordt een groot park van nagenoeg 6 hectare, recht tegenover het GGB4 en de lagere en middelbare scholen op het kruispunt met de Oorlogskruisenlaan. Het huidige tram/bus knoppunt tegenover de Heembeekstraat zal verdwijnen en worden vervangen door een groene voorziening voor de wijk.

HOE HET HEEMBEEKKNOOPPUNT WERKT

- 4 tramsporen in eigen bedding (lijn 7 en NOH)
- Groen fietspad in het midden van de rijweg
- Algemeen verkeer: 1 rijstrook (richting zuid-noord)
- Bus 56: één halte en terminus

- Tram NOH
- Tram 7
- Bus
- VP
- Fietsen





Uittreksel werkgroep Van Praet, Voorstudie MOVE NOhW Espaces-Mobilités en Richéz-Associés, december 2020

Het nieuwe knooppunt moet meerdere uitdagingen aangaan:

Rekening houden met de behoeften:

- van verwante projecten:
 - Groen weg van het Gewest (4 tot 6M) en GGB 4 (park, school, woningen ...)
- van de MIVB:
 - TRAMS: 4 perrons (T7 en T10)
 - BUS: 1 halte (B56 en B57) en 1 terminus (B57)
- van de voetgangers (die zijn talrijk in de nabijheid van een knooppunt en van scholen):
 - gemakkelijk en veilig trottoir
 - aangepaste oversteekplaatsen

Rekening houden met de verplichtingen, beperkingen en vereisten:

- De plaatselijke typologie en topografie (hellingen, bomen, grenzen van percelen ...)
- De afmetingen van de perrons
- De kromming van de sporen
- ...

7. CONCLUSIE

Deze eerste concrete elementen zullen nu worden verfijnd en de weg effenen naar inrichtingsschetsen die op hun beurt door de volgende werkgroepen en het CoPil zullen worden besproken. Tegen juni 2021 zullen alle openbare ruimten rond het tracé op die manier zijn ontworpen. De burgers zullen in het voorjaar hun mening kunnen geven over de door de werkgroepen ontworpen voorzieningen en ontwikkelingen. Het Zavelputplein zal samen met de burgers worden gecreëerd via workshops die in maart zijn gepland (bijkomende informatie en inschrijvingen op ...)

24 maart 2021

