



Herinrichting van de Kleine Ring tussen het Louizaplein en de Nieuwlandstraat

Milieueffectenrapport

AANVRAAG TOT STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

HERINRICHTING VAN DE WATERLOOLAAN (vanaf het Louizaplein) EN DE ZUIDLAAN (tot aan de Nieuwlandstraat),
DE GULDEN VLIESLAAN (tot aan het Louizaplein), DE HENRI JASPARLAAN EN DE HALLEPOORTLAAN

OP HET GRONDGEBIED VAN DE STAD BRUSSEL EN DE GEMEENTE SINT-GILLIS

MILIEUEFFECTENRAPPORT



Inhoud

Inleiding	5
------------------------	---

1 De verantwoording van het ontwerp, de beschrijving van zijn doelstellingen en de uitvoeringsplanning	7
---	---

1.1 Voorstelling van het project	7
1.2 Doelstellingen.....	8
1.3 Tijdsschema voor de uitvoering.....	8

2 Synthese van de verschillende overwogen oplossingen (met name technische keuzes) die voorafgegaan zijn aan de keuze van het ingediende ontwerp	
---	--

Een schets van de voornaamste vervangoplossingen die de opdrachtgever heeft bestudeerd en een beknopte samenvatting van de voornaamste redenen voor zijn keuze, rekening houdende met de milieueffecten	9
--	---

3 Analyse van het project per domein	16
---	----

3.1 Stedenbouw en landschap	16
3.2 Erfgoed.....	23
3.3 Sociaal en economisch vlak	25
3.4 Mobiliteit	26
3.5 Mens.....	74
3.6 Fauna en flora	75
3.7 Microklimaat in de stad.....	78
3.8 Energie	78
3.9 Luchtkwaliteit.....	80
3.10 Omgevingsgeluiden en -trillingen	80
3.11 De bodem, het grondwater en het oppervlaktewater.....	81
3.12 Afvalwater, regenwater en leidingwater.....	82
3.13 Afval.....	83
3.14 Interactie tussen deze domeinen.....	83

4 Analyse van de werf per gebied	84
---	----

4.1 Werf/Stedenbouw	84
4.2 Werf/Erfgoed	84
4.3 Werf/Fauna en flora.....	84
4.4 Werf/Bodem.....	85
4.5 Werf/Sociaal en Economisch vlak	85
4.6 Werf/Mobiliteit.....	85
4.7 Werf/Water.....	85
4.8 Werf/Lucht	85
4.9 Werf/Lawaai.....	85
4.10 Werken/De mens.....	85
4.11 Werf/Afval	85
4.12 Werf/Energie.....	86

5 Niet-technische samenvatting van het effectenverslag	86
---	----

Bijlagen	87
-----------------------	----

Inleiding

1. Vaststelling

De Kleine Ring is een structurerend element in de stad op vele punten. Hij is essentieel voor de mobiliteit op alle niveaus van de stad, bakent het stadscentrum duidelijk af, het is een grote openbare ruimte met een groot potentieel tot verbetering, hij maakt deel uit van het groen netwerk, hij geeft vorm aan de stad voor de zeer vele personen die erop rijden en door de kwalitatief hoogstaande gevels, hij biedt handelsgelegenheden en diensten van grootstedelijk niveau,.....

Brussel Mobiliteit ontwikkelt projecten voor de herinrichting van de “oevers” van de Kleine Ring in de volgende context en vanaf de Zuidlaan tot de Kruidtuinlaan in tegenwijzerzin.

<p>Niet-behaalde mobiliteitsdoelstellingen</p> <ul style="list-style-type: none">Sinds het GewOP van 1995 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortdurend zijn intentie bevestigd om het modaal aandeel van wandelen en fietsen te doen toenemen en de plaats van de auto te verkleinen, zowel in het verkeer als in de openbare ruimte. Hoewel de resultaten voor wat het wandelen betreft bemoedigend zijn, kan niet hetzelfde gezegd worden voor het gebruik van de fiets of de auto. Het GewOP en Irisplan 1 voorzagen een daling van 20% van het autoverkeer tegen 2010. Deze doelstelling werd niet bereikt en zal ook niet tegen het eindpunt van het Irisplan 2, 2018, bereikt worden¹. Het Irisplan 2 voorziet dat tegen 2018 20% van de gemechaniseerde verplaatsingen binnen Brussel met de fiets zullen gebeuren. Met slechts 7 à 8% van de gemechaniseerde verplaatsingen in 2016² zal deze doelstelling niet bereikt worden zonder aanzienlijke inspanningen. Daarnaast stagneert of daalt zelfs de reissnelheid van het openbaar vervoer aan de oppervlakte en worden de doelstellingen van het beheerscontract van de MIVB niet bereikt.

<p>Middelmatige luchtkwaliteit</p> <p>Ondanks een progressieve verbetering blijft de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slecht. De N0x- en fijnstofconcentraties liggen ruimschoots boven de Europese normen. Er zijn meerdere vorderingen bij de rechtbanken en ingebrekestellingen van de Europese Commissie wegens niet-naleving van de grenswaarden lopende. Fijnstof - dat voor veruit het grootste deel door de transportsector wordt veroorzaakt - is bijzonder schadelijk voor de gezondheid en vermindert de levensverwachting van de Brusselaars. Er staat geen sensor voor het meten van de luchtkwaliteit op de Kleine Ring, maar gezien het verkeer dat erop rijdt, kan verondersteld worden dat deze gemiddeld zeer middelmatig is. Het Lucht-, Klimaat-, Energieplan, goedgekeurd door de Brusselse regering op 2 juni 2016, voorziet dat de luchtkwaliteit en de uitstoot van BKG aangepakt wordt, met name door het gebruik van de fiets aan te moedigen door het aanleggen van fietspaden op de grote assen, door de ontwikkeling van het FietsGEN en de verbetering van de GFR.</p>

<p>Een zeer hoog geluidsniveau</p> <p>De Kleine Ring is blootgesteld aan gemeten geluidsniveaus van meer dan 70 of 75 dB overdag en 65 dB ‘s nachts, wat er een van de meest lawaaierige plaatsen van het gewest van maakt.</p>
--

<p>Een autogerichte openbare ruimte en een verwaarloosde woonfunctie</p> <p>Door de overkappingen, de vele rijstroken en de parkeerstroken is het profiel van de Kleine Ring voor 80% bestemd voor autoverkeer. Deze verdeling van de ruimte, waarin actieve modi en stadsanimatie slecht bedeed zijn, strookt niet met de gewestelijke doelstellingen. Het autoverkeer neemt dusdanig veel ruimte in dat het de prestaties van de andere modi schaadt. De ruimte is op bepaalde plaatsen van de Kleine Ring dusdanig ingedeeld dat de zones voor het autoverkeer te veel plaats innemen. Zo kan het traject tussen Munthof en Louiza met de auto via 3 verschillende reisenwegen afgelegd worden: via de centrale rijstroken, via de zijstroken en via de parkeerzones. Deze ontubbeling van rijzones neemt zeer veel plaats is en maakt de kruispunten complexer zonder echter bij te dragen aan de autocapaciteit. De voorgestelde oplossingen voor de inrichting van de oevers van de Kleine Ring ten voordele van de actieve modi en van de woonfunctie beperken de impact op de autocapaciteit tot een strikt minimum, vooral door de centrale rijstroken en de tunnels. De uitvoering van de fietsinrichtingen is niet onverenigbaar met de wil om het verkeer op bepaalde zwarte verzadigingspunten van het gewest vlotter te laten doorstromen, bijvoorbeeld door middel van een aanpassing van de regelingsinstallaties of van een mogelijke coördinatie tussen de verschillende kruispunten op verschillende momenten.</p>
--

<p>Een weg die ongevallen veroorzaakt</p> <p>Op de verschillende assen en kruispunten waaruit de Kleine Ring bestaat, zijn er 15 ongevalgevoelige zones waaronder³ van de 101 zwaarste van het gewest. Onder deze zones, zijn er 3 geklasseerd binnen de 30 prioritaire zones. Meer dan een kwart van de ongevallenslachtoffers op de betreffende stukken van de Kleine Ring zijn kwetsbare weggebruikers. Het fietsvriendelijkheidsproject van de Kleine Ring, onderworpen aan een audit voor verkeersveiligheid, zal met name de 3 prioritaire ongevalgevoelige zones veiliger maken, en kadert bijgevolg binnen doelstelling 5 van het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2010 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>
--

<p>Een weg die ongevallen veroorzaakt</p> <p>Op de verschillende assen en kruispunten waaruit de Kleine Ring bestaat, zijn er 15 ongevalgevoelige zones waaronder³ van de 101 zwaarste van het gewest. Onder deze zones, zijn er 3 geklasseerd binnen de 30 prioritaire zones. Meer dan een kwart van de ongevallenslachtoffers op de betreffende stukken van de Kleine Ring zijn kwetsbare weggebruikers. Het fietsvriendelijkheidsproject van de Kleine Ring, onderworpen aan een audit voor verkeersveiligheid, zal met name de 3 prioritaire ongevalgevoelige zones veiliger maken, en kadert bijgevolg binnen doelstelling 5 van het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2010 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>
--

^[1] In de tellingen tussen 2003 en 2012, de meest recente datum van de gegevens beschikbaar op gewestelijk vlak, werd een gemiddelde daling van het verkeer van 7,5% geregistreerd.

^[2] Door zich te baseren op een modaal aandeel dat voor intra-Brusselse verplaatsingen met de fiets geschat op 4 à 5%, en door de 37% verplaatsingen te voet (niet-gemechaniseerd) te neutraliseren.

^[3] Voor de jaren 2010 tot 2013.

2. De strategische visie

Met het **Irisplan 2** als voornaamste referentie, heeft het gewest zich gaandeweg meerdere tools verschaft die de strategische doelstellingen inzake mobiliteit en duurzame stad nastreven. De specialisering van het netwerk vormt het kader, de bedoeling hiervan is om het juiste verkeer op de juiste plaats te krijgen door een hiërarchie van de netten vast te leggen voor elke modus en om de principes van de verschillende gewestelijke vademecums en referentiekaders te integreren. Het **GBP** (art. 26.2) klasseert de zijwegen van de wegen van het primaire netwerk als lokale weg. De oevers van de Kleine Ring dienen dus duidelijk om het lokale verkeer en de actieve modi op te vangen en niet het doorgaand autoverkeer.

Onder de titel *Een gerationaliseerd, gespecialiseerd en beveiligd wegennet ontwikkelen*, voorziet het **Irisplan 2** dat “de structurerende assen gerationaliseerd zullen worden ten voordele van de ontwikkeling van de actieve modi en het openbaar vervoer en ten gunste van de gezelligheid en de levenskwaliteit”, waaronder de Kleine Ring uitdrukkelijk vermeld wordt.

Prioriteit 8 van het **GewOP** (2002) luidt: “Een mobiliteitsbeleid voeren dat zowel op de verplaatsingen als op het parkeren betrekking heeft en dat kadert in de verbetering van de openbare ruimte, het levenskader en de bescherming van de woonwijken, onder meer door middel van een kwaliteitsgericht beleid van openbare werken en een modale verschuiving van de auto naar andere vervoersmiddelen”.

Het **gewestelijk regeerakkoord 2014-2019** voorziet de “het tot stand brengen van een volledig fietsnetwerk”. “Met het oog daarop zal de Regering werk maken van een specialisatie van de wegen en van de aanleg van gescheiden en/of beveiligde fietspaden, naar het voorbeeld van de inrichting van de Leopold III-laan. Meer in het bijzonder zal de Kleine Ring -over de volledige Vijfhoek- uitgerust worden met een gescheiden fietspad.” (blz. 49). “Tot slot zal de Regering verder overleg plegen met haar partners voor de verdere uitbouw van een GEN-fietsnetwerk.” (blz. 49) .

Het **Strategisch Voetgangersplan** (2012) wil van wandelen de kern maken van elke inrichting van wegen en openbare ruimtes om de terreinwinst van de voetgangers te bevorderen. Het Cahier voetgangerstoegankelijkheid legt de richtlijnen vast voor de inrichting van een open ruimte die voor iedereen, valide en mindervalide, toegankelijk is.

Het **Fietsplan** (2010) en de fietsvademedecums willen van Brussel een uitgesproken fietsstad maken.

Het **Irisplan 2** voorziet dat tegen 2018 16% van de parkeerplaatsen op de weg verdwijnen (ten opzichte van 2010). Deze vermindering betreft bij voorkeur het bestemmingsparkeren, wat het geval is op de Kleine Ring. Tegelijkertijd dient opgemerkt te worden dat de motoriseringsgraad in de wijken in de buurt van de Kleine Ring vrij laag is.

Het **Gewestelijk parkeerbeleidsplan** (2013) legt het parkeerbeleid vast, een essentiële hefboom om de afhankelijkheid van de auto te verminderen en de omschakeling van de auto naar openbaar vervoer en actieve modi aan te moedigen, bij Brusselaars en bij “pendelaars”. Een van de doelstellingen van het GPBP is onder meer het gebruik van de openbare weg opnieuw in evenwicht te brengen, door andere functies dan parkeren te versterken, voor zover mogelijk wel met een compensatie buiten de openbare weg.

1 De verantwoording van het project, de beschrijving van zijn doelstellingen en de uitvoeringsplanning

1.1 Voorstelling van het project

Het voorwerp van deze studie heeft betrekking op de herinrichting van de stadsas van de Kleine Ring tussen het Louizaplein en de Nieuwlandstraat, bestaande uit delen van de Waterloolaan, de Zuidlaan en de Gulden Vlieslaan, alsook de Henri Jasparlaan en de Hallepoortlaan.

Al deze wegen zijn gewestwegen en bevinden zich ten zuiden van de Vijfhoek op het grondgebied van de stad Brussel en de gemeente Sint-Gillis.



De bouwheer is de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel - Brussel Mobiliteit
De studie werd intern uitgevoerd.

De aanvraag tot SV is erop gericht om een deel van de Kleine Ring, namelijk van het Louizaplein tot de Nieuwlandstraat, fietsvriendelijk te maken.

Deze herinrichting biedt de gelegenheid om de algemene kwaliteit van de openbare ruimte van de perimeter (met uitzondering van de centrale rijstroken) te verbeteren en dat met verschillende middelen, zoals:

- een herdefiniëring van de openbare ruimte door de reorganisatie van de ruimten bestemd voor de verschillende gebruikers;
- de aanleg van gescheiden fietspaden waarbij voorzien wordt dat fietsers in beide richtingen kunnen fietsen en dat aan weerszijden van de Kleine Ring;
- de verbreding van de voetpaden waar mogelijk;
- de beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers en hun aanpassing aan de PBM-normen (personen met beperkte mobiliteit);
- de aanplanting van nieuwe bomen en de creatie van nieuwe groene ruimten;
- de reorganisatie of schrapping van parkeerzones;
- de 'neutralisering' van de zijwegen van de Kleine Ring ten voordele van de fietsers en de voetgangers (bredere voetpaden en gescheiden fietspaden of fietsstraten toegankelijk voor auto's voor opritten en toegelaten voertuigen);
- de verbetering van de verkeersveiligheid.

1.2 Doelstellingen

Deze studie heeft betrekking op de herinrichting van de zijwegen van de Kleine Ring tussen het Louizaplein en de Nieuwlandstraat en de hoofdwegen van de Kleine Ring langs het Hallepoortpark zonder te raken aan de verkeerscapaciteit, door er een kwalitatieve en duurzame openbare ruimte te creëren, die tegemoetkomt aan de volgende criteria:

- Te verwezenlijken doelstellingen op het vlak van mobiliteit:
 - Concreet gestalte geven aan het FietsGEN op de Kleine Ring;
 - Verbeteren van het comfort en de veiligheid van de gebruikers van actieve modi (voetgangers, PBM (personen met een beperkte mobiliteit) en fietsers) door de verkeersdruk te doen luwen op of het verkeer weg te halen van de zijwegen en door beveiligende en comfortabele inrichtingen te voorzien op de hoofdwegen langs het Hallepoortpark;
 - Verbeteren van de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers van de Kleine Ring;
 - Verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle gebruikers over de volledige as en aan bepaalde kruispunten in het bijzonder;
 - Bewaren van de toegangen tot de parkings en garage-ingangen op de zijwegen;
 - Voorrang geven aan het autoverkeer op de centrale en grootstedelijke rijstroken van de Kleine Ring;
 - Handhaven van de commerciële snelheid van de bussen.
- Te realiseren doelstellingen op het vlak van de inrichting van de openbare ruimte:
 - Vergroten van de leesbaarheid en de samenhang van de inrichtingen langs de Kleine Ring;
 - Integreeren van het begrip duurzame ontwikkeling in de inrichtingen;
 - Gezellige en voor iedereen toegankelijke ruimtes bieden.

1.3 Tijdsschema voor de uitvoering

Het tijdsschema voor de uitvoering moet nog bestudeerd worden in functie van de verschillende elementen die er een rol in spelen.

De planning zal oog hebben voor de voorziene werken binnen de perimeter van het huidige ontwerp:

- de renovatie van de Hallepoorttunnel;
- de inrichting van nieuwe toegangen tot de metrostations Hallepoort en Munthof;
- de inrichting van de Hallepoortlaan van de Engelandstraat tot en met het kruispunt met de Jean Volderslaan, de Vorstse Steenweg en de Fontainasstraat, voorzien in het wijkcontract Fontainas;
- de werken aan de nutsleidingen.

De werkzaamheden zullen gecoördineerd worden volgens de ordonnantie betreffende de coördinatie van de bouwplaatsen in het kader van de hypercoördinatie 'Hallepoort' (waarin alle werven zijn samengebracht, die er in deze perimeter voorzien zijn).

2 Synthese van de verschillende overwogen oplossingen (met name technische keuzes) die voorafgegaan zijn aan de keuze van het ingediende ontwerp

Een schets van de voornaamste vervangoplossingen die de bouwheer heeft bestudeerd en een beknopte samenvatting van de voornaamste redenen voor zijn keuze, rekening houdende met de milieueffecten

Het ontwerp werd intern bestudeerd binnen Brussel Mobiliteit. Dankzij een heleboel werk dat stroomopwaarts verricht werd door de Directie Beleid, konden de grote lijnen van het globale inrichtingsproject van de Kleine Ring bepaald worden om deze fietsvriendelijk te maken en de eraan grenzende 'ruimten' te herkwalficeren (bv. de zijwegen). Daarbij werd er onder meer aandacht besteed aan het zorgen voor coherentie tussen het geheel van de inrichtingen als leidraad langs de Kleine Ring.

Na een grondige globale studie evolueerde de keuze in de richting van een maximalistische visie ten gunste van een optimaal fietsverkeer in de 2 richtingen en dat langs beide kanten van de as, gezien de talrijke 'barrière-effecten' waarvoor de Kleine Ring zorgt (tunnels, berm, ...), alsook in de richting van een verbetering van de inrichtingen voor personen met een beperkte mobiliteit en voetgangers. En dat o.a. door de zijwegen te neutraliseren, d.w.z. door er het autoverkeer te supprimeren of minstens toch te beperken. Hiervoor dienen er heel wat parkeerplaatsen geschrapt te worden.

Voor de stukken zonder zijwegen (voornamelijk rond de Hallepoort) werd er al naargelang het geval geopteerd voor aparte inrichtingen voor voetgangers en fietsers op het voetpad als oplossing. Bleek de beschikbare ruimte daartoe ontoereikend, werden er diverse opties bestudeerd in functie van het specifieke karakter van de locatie in kwestie.

Vervolgens werd het ontwerp meer in detail bestudeerd binnen de Directie Projecten en Werken inzake Wegeninrichtingen.

In mei 2016 werd er dan een presentatie gegeven van het ontwerp van herinrichting van de Kleine Ring tussen het Louizaplein en de Nieuwlandstraat tijdens een vergadering van het begeleidingscomité waarop alle tussenkomende partijen (gemeenten, politie, MIVB, Leefmilieu Brussel, ...) aanwezig waren en de kans kregen om kennis te nemen van het ontwerp en er zich over uit te spreken. Voor het overige vonden er ook nog andere vergaderingen plaats langs de kant van de administratie om het project in detail onder de loep te nemen. En tot slot werden er tevens politieke onderhandelingen gevoerd tussen het Gewest en de Gemeenschappen voorafgaand aan de indiening van onderhavige aanvraag van stedenbouwkundige vergunning.

Uit de aldus verzamelde opmerkingen en de gedetailleerde bestudering van elk stuk apart werden er vervolgens een aantal oplossingen gedistilleerd voor welbepaalde locaties.

Sommige daarvan werden om uiteenlopende redenen niet geselecteerd. Die variabelen alsook hun motivering worden hieronder nader besproken:

Status van de zijrijbanen die openstaan voor het autoverkeer

Er werden twee verschillende statuten beoogd voor de zijrijbanen die openstaan voor het autoverkeer:



De ontmoetingszone



De fietsstraat

De inrichting:

Volgens de gewestelijke omzendbrief met betrekking tot de residentiële zones en de ontmoetingszones van 9 september 2013, moet de inrichting van de ontmoetingszones «Een goede leesbaarheid en een gemengd gebruik van de ruimte verzekeren»,

«De voetgangers kunnen er de volledige breedte van de openbare weg gebruiken. Om dit gebruik te bevorderen, wordt de openbare ruimte voorgesteld als een koer, gelijkvloers, zonder dat er een te grote opdeling is van de verplaatsingsmodi.» In de inrichting die is gepland in overleg met de Directie Stedenbouw van Brussel Stedelijke Ontwikkeling, en met het oog op de coherentie van de vrijliggende fietspaden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zullen de zijrijbanen (zelfs wanneer die worden opengesteld voor het autoverkeer) worden voorzien van een okerkleurige asfaltlaag. Het voetpad en de fiets- en rijzone zullen dus visueel duidelijk zijn afgescheiden, wat overeenstemt met een inrichting als fietsstraat en voetpad.

De prioriteit:

In een ontmoetingszone kunnen voetgangers de hele breedte van de openbare weg gebruiken. Zij hebben prioriteit.

In een fietsstraat wordt de prioriteit evenwel verleend aan de fietsers en zij kunnen de hele breedte van de openbare weg gebruiken (of de helft, wanneer het gaat om een fietsstraat in twee richtingen).

De snelheden:

In de ontmoetingszone is de snelheid beperkt tot 20 km/u terwijl in een fietsstraat, de snelheid is beperkt tot 30 km/u.

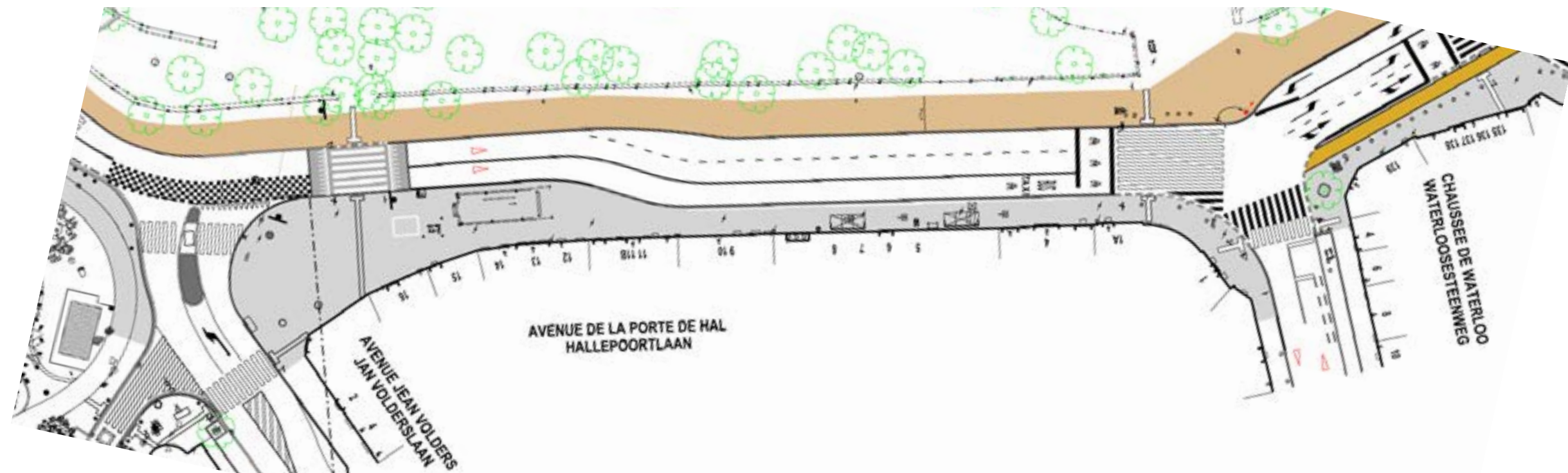
Dit is een belangrijk element want, op het okerkleurig gedeelte van de weg (vrijliggend fietspad), wil men het fietsersverkeer bevoordelen (Fiets-GEN) en niet het voetgangersverkeer. Maar, de snelheid van een fietser bedraagt vaak meer dan 20 km/u.

Conclusie:

Om al deze redenen, werd dus geopteerd voor het statuut van fietsstraat.

Stuk van de Hallepoortlaan

- Er werd door de Gemeente Sint-Gillis een verzoek aan de MIVB gericht met de vraag om na te gaan of men bus 48 in beide richtingen door de Ruslandstraat zou kunnen laten rijden met een onderbreking van het autoverkeer ter hoogte van het laatste stuk in de richting van de Kleine Ring, zodat bussen er niet zouden komen vast te zitten in het verkeer (op dit moment nemen de bussen de Kleine Ring ter hoogte van de Engelandstraat). Indien er voor dit scenario geopteerd wordt, zal er op een 'vergrenzing' van het Engelandkruispunt toegezien moeten worden door de fasering van de verkeerslichten aan te passen voor de voertuigen die uit de Engelandstraat komen teneinde het verkeer te regelen en 2 lichtfasen te handhaven op een vereenvoudigd kruispunt (op dit ogenblik zijn er 3 lichtfasen, wat maakt dat er maar weinig voetgangers de Kleine Ring hier oversteken).
- Van de Jean Volderslaan tot aan de Waterlooosesteenweg wordt langs de kant van het park de bestaande parkeermogelijkheid gesupprimeerd en wordt de aldus vrijgekomen ruimte herverdeeld om enerzijds een D10-trottoir te krijgen (zie statussen B.2 De fietsers in hoofdst. 3.4 Mobiliteit) met een continue breedte en anderzijds langs de kant van de bebouwing een comfortabelere trottoirbreedte te kunnen voorzien dan thans het geval is (haltes van meerdere buslijnen). Dit scenario werd niet geselecteerd, omdat na de politieke onderhandelingen en gelet op het feit dat deze parkeerplaatsen voornamelijk door buurtbewoners gebruikt worden, er beslist werd om de parkeermogelijkheden langs het park te behouden. Het profiel van het geheel werd echter wel aangepast (zie de beschrijving van het project voor elk stuk apart).



Indicative illustration

Stuk van de Henri Jasparlaan

- Op de Henri Jasparlaan wordt het voetpad langs de kant van de bebouwing verbreed tot tussen (schrapping van de parkeerplaats) en voorbij de bomen en veranderd in een D9 (zie statussen B.2 De fietsers in hoofdst. 3.4 Mobiliteit). De fietsers rijden de laan op over een verhoogd eenrichtingsfietspad. Langs de kant van het park wordt het parkeren in omgekeerde graatvorm vervangen door zijlings parkeren op de wijk, wat stedenbouwkundig gezien beter is en het mogelijk maakt om ruimte vrij te maken voor een comfortabeler trottoir voor fietsers en voetgangers (D10) dan het huidige pad in gestabiliseerd dolomiet.



Indicative illustration

Tegenover de Berckmansstraat, aan het park, naast het nieuwe vergroende pleintje, worden de parkeermogelijkheden geschrapt waardoor er een visuele verbinding met het park tot stand kan worden gebracht en er ook kan worden bijgedragen tot de creatie van een coherent geheel langs weerszijden van de Kleine Ring.

Het voorstel bestaat uit een verbetering van de verbinding tussen beide zijden van de Kleine Ring. Langs de kant van de Stad Brussel hebben we het mooie gebouw van het Ministerie van Justitie en zijn nieuw voorplein in blauwe hardsteen, de ('s nachts verlichte) transversale doorgangen van het park die uitgeven op de agoraspace, de paviljoenen die toegang geven tot de ondergrondse parking en de nieuwe metro-ingangen en langs de kant van Sint-Gilles hebben we het nieuwe vergroende pleintje aan het kruispunt van de Berckmansstraat. Langs beide kanten worden de wegen opgehoogd om gelijkvloerse oversteekplaatsen te kunnen aanbieden.



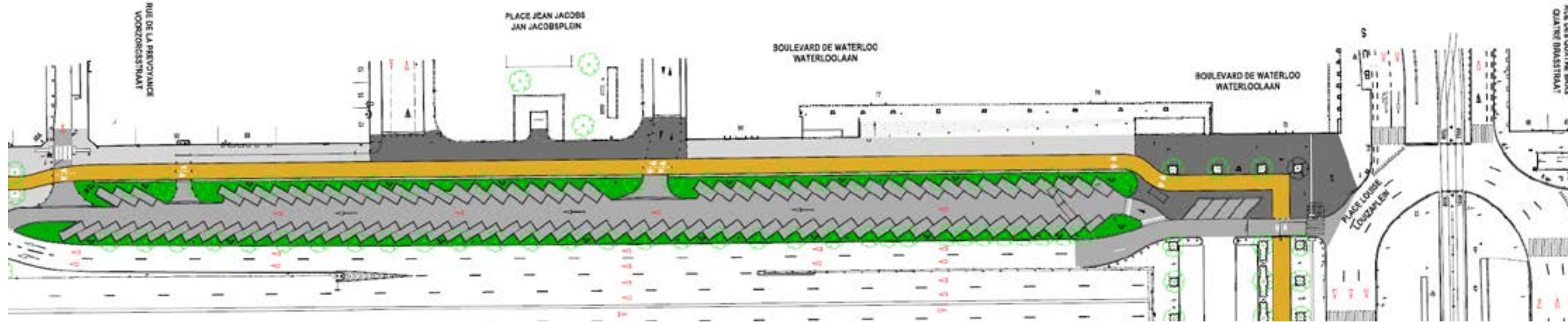
Indicative illustration

Dit scenario (schrapping van de parkeermogelijkheden op dit stuk tegenover de Berckmansstraat) werd niet geselecteerd, omdat na de politieke onderhandelingen en gelet op het feit dat deze parkeerplaatsen voornamelijk door omwonenden gebruikt worden, er beslist werd om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden ten koste van de gewenste fietsers-/voetgangersruimte naast het park.

- Een andere variant opperde om zijlings parkeren te voorzien langs beide kanten van de weg en een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan te leggen naast het park. Dit scenario werd niet geselecteerd, omdat het onvoldoende coherent was met de stroomop- en stroomafwaartse inrichtingen en dit de toegang tot de dwarsstraten zou bemoeilijken.
- Langs het Hallepoortpark was voorzien om nieuwe bomen aan te planten in de (nieuwe) parkeerzone links van de weg, maar deze oplossing werd verworpen door de cel Aanplantingen van de Directie Beheer en Onderhoud van Brussel Mobiliteit, gezien de dichtheid en het reeds bijzonder aanzienlijke volume van de bestaande bomen.

Stuk van de Waterloolaan

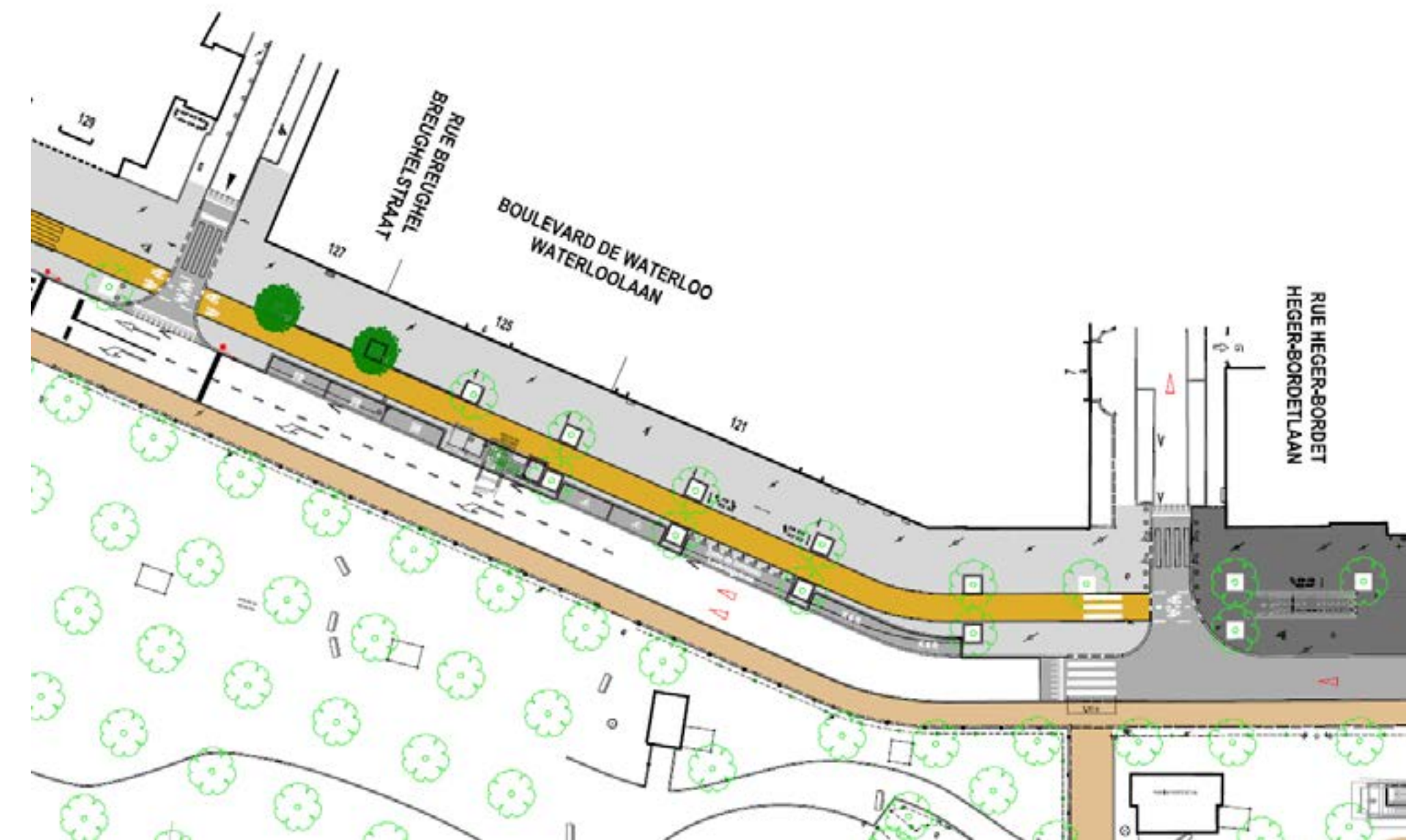
- Ter hoogte van het Jan Jacobsplein wordt de weg die langs de mooie woningen loopt (oneven kant), veranderd in een doodlopende straat zonder toegang vanaf de Waterloolaan. Op die manier kan niet alleen het dwarsverkeer over de D9-inrichting beperkt worden, maar kan de Stad Brussel in een volgende fase ook een heraanleg van de weg voorzien, waarbij een interessante link wordt gelegd tussen de bebouwing en het kleine park (gemeentelijke weg). Na de politieke onderhandelingen werd er gevraagd om de toegang voor het autoverkeer van en naar de Vijfhoek aan de zuidelijke kant van het plein te voorzien (langs de mooie gevels), waardoor er een directe verbinding zou kunnen komen met de rotonde van de Wolstraat en de Wynantsstraat. Dat doet het verkeer wel vlotter verlopen, maar laat geen stedenbouwkundige herinrichting van de ruimte tussen de mooie huizen en het park toe.



Indicative illustratie

- Waterloolaan tussen de Dumonceaustraat en de Héger-Bordetstraat (voor het Ministerie van Justitie): voorstel van Leefmilieu Brussel om bergaf (fietst sneller) een eenrichtingsfietspad te voorzien om een vermenging van voetgangers en fietsers te vermijden. De fietsers die bergop willen rijden, zouden dan de D10-zone nemen (voorplein in blauwe hardsteen voor het mooie gebouw van het Ministerie van Justitie). Dit voorstel werd verworpen:
 - omwille van redenen van stedenbouwkundige duidelijkheid;
 - het creëert problemen met fietsers die elkaar stroomop- en stroomafwaarts kruisen;
 - het eenrichtingsfietspad langs de weg zou okerkleurig zijn. Dat zou voor verwarring zorgen, aangezien de fietsers er in beide richtingen gebruik van zouden maken in de overtuiging dat deze plek hen toegewezen werd;
 - met de nieuwe toegangen tot het metrostation (lift en koker voor trap/roltrap) zou er hier in feite onvoldoende plaats zijn om een bepaalde ruimte aan één vervoersmodus in één richting voor te behouden.

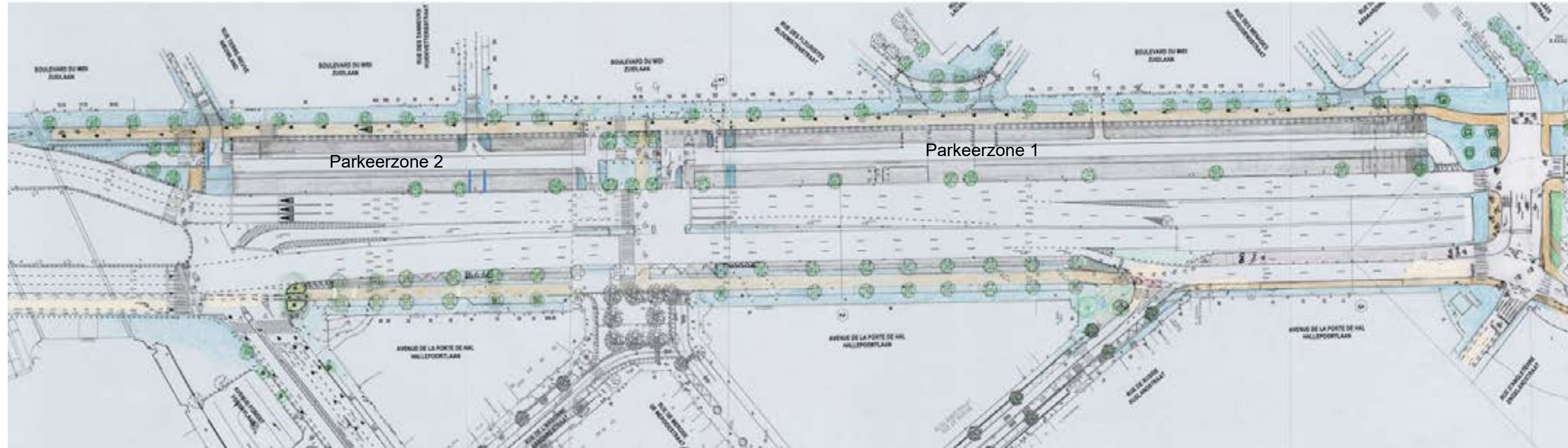
- Waterloolaan tussen de Héger-Bordetstraat en de Breughelstraat (voor het Jules Bordet Instituut): de zijweg waar er geparkeerd kon worden, wordt gesupprimeerd ten gunste van het tweerichtingsfietspad in D9. De parkeermogelijkheden langs de kant van de bebouwing wordt geschrapt en de parkeermogelijkheden aan de weg worden toegankelijk gemaakt vanaf die weg. Deze oplossing werd niet geselecteerd omdat er in het kader van de politieke onderhandelingen om het behoud van de parkeermogelijkheden langs de gevelkant (toegang tot het Jules Bordet Instituut) verzocht werd, waardoor er geen van het autoverkeer gescheiden fietspad meer gerealiseerd kon worden (zie de beschrijving van het project voor elk stuk apart).



Indicative illustratie

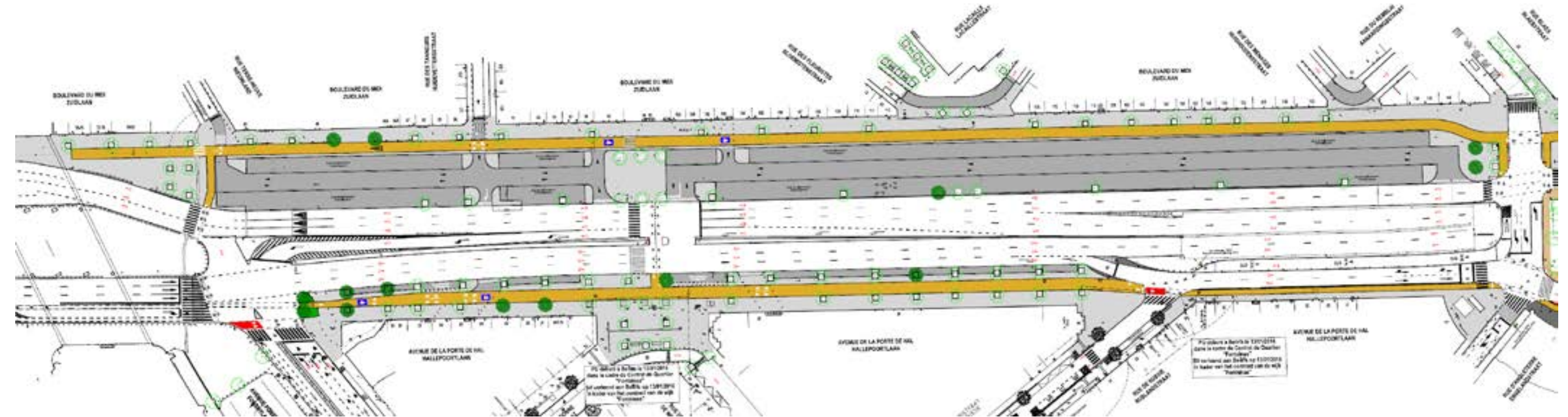
Stuk van de Zuidlaan

- Met het oog op de neutralisering van de zijweg werd de mogelijkheid bestudeerd om deze simpelweg te verleggen naar de parkeerzone met een toegang na de Blaesstraat en een uitgang voorbij de Nieuwlandstraat (zie onderstaande schets). Dit voorstel werd niet weerhouden, omdat het niet voor een voldoende duidelijke verkeerssituatie in de parkeerzone zorgt en tot een sterke versnippering van de ruimten leidt (oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, aangeplante zone). Hier kan een openbare ruimte van betere kwaliteit gecreëerd worden.
- Aan de Zuidlaan, in de parkeerzone waar het zijwegverkeer zou komen, zou er een doorgang voorzien kunnen worden tussen 'Parkeerzone 1' en 'Parkeerzone 2'. Deze oplossing werd niet geselecteerd omwille van veiligheidsredenen: er zouden automobilisten kunnen zijn, die de parkeerzone (nieuwe zijweg) zouden willen verlaten via de toegang tot 'Parkeerzone 2' om de verkeerslichten te vermijden, waardoor dit verkeer een zuiver lokaal karakter zou krijgen. Bovendien zou er dan ook een bijkomende oversteekplaats voor voetgangers en fietsers nodig zijn. En tot slot zou deze oplossing in stedenbouwkundig opzicht de ruimte eveneens sterk versnipperen.



Indicative illustratie

- De oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers van de straten die loodrecht op de Zuidlaan uitkomen, worden aangelegd als een overstekend vrijliggend voetpad/fietspad. Deze oplossing werd niet geselecteerd omdat de hele zone (vanaf de hoofdweg tot aan de zijstraten) al op een plateau werd aangelegd en het bijgevolg moeilijk is om door middel van een bordsteen het overstekend autoverkeer visueel van deze overstekende vrijliggende voetpaden/fietspaden te scheiden. Had men toch op dit overstekende vrijliggende voetpad/fietspad gestaan, dan had men voor dit niveauverschil kunnen zorgen door de weg vlak voor het overstekend voetpad te verlagen.
- Net zoals voor de Aanaardingsstraat en de Huishoudenstraat wordt de toegang tot de Lacaillestraat en de Bloemistenstraat vanaf de zijweg van de Zuidlaan afgesloten (zie onderstaand planuitreksel). Deze oplossing werd niet geselecteerd, omdat dit de automobilisten die deze wijk van de Vijfhoek zouden willen binnen- of buitenrijden, ertoe zou dwingen om een grote omweg te maken langs een geheel van straten met eenrichtingsverkeer.



Indicative illustratie

3 Analyse van het project per domein

3.1 Stedenbouw en landschap

A Vastgelegd geografisch gebied:

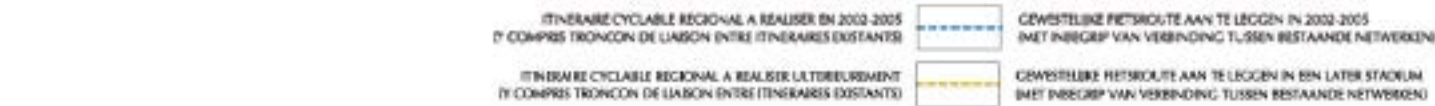
De in aanmerking genomen geografische zone voor de beschrijving van de bestaande rechtstoestand stemt langs de kant van de stad Brussel overeen met de Waterlooaan vanaf het Louizaplein en met de Zuidlaan vanaf de Nieuwlandstraat (onder de spoorwegbrug), en langs de kant van de gemeente Sint-Gillis met de Hallepoortlaan, de Henri Jasparlaan en de Gulden Vlieslaan tot aan het Louizaplein. Ze houdt rekening met de wettelijke en reglementaire bepalingen en voorschriften die van kracht zijn of waarvan het goedkeuringsproces loopt.

B Bestaande toestand:

a) Rechtstoestand

• Gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP)

Kaart 1 van het GewOP - Stadsproject



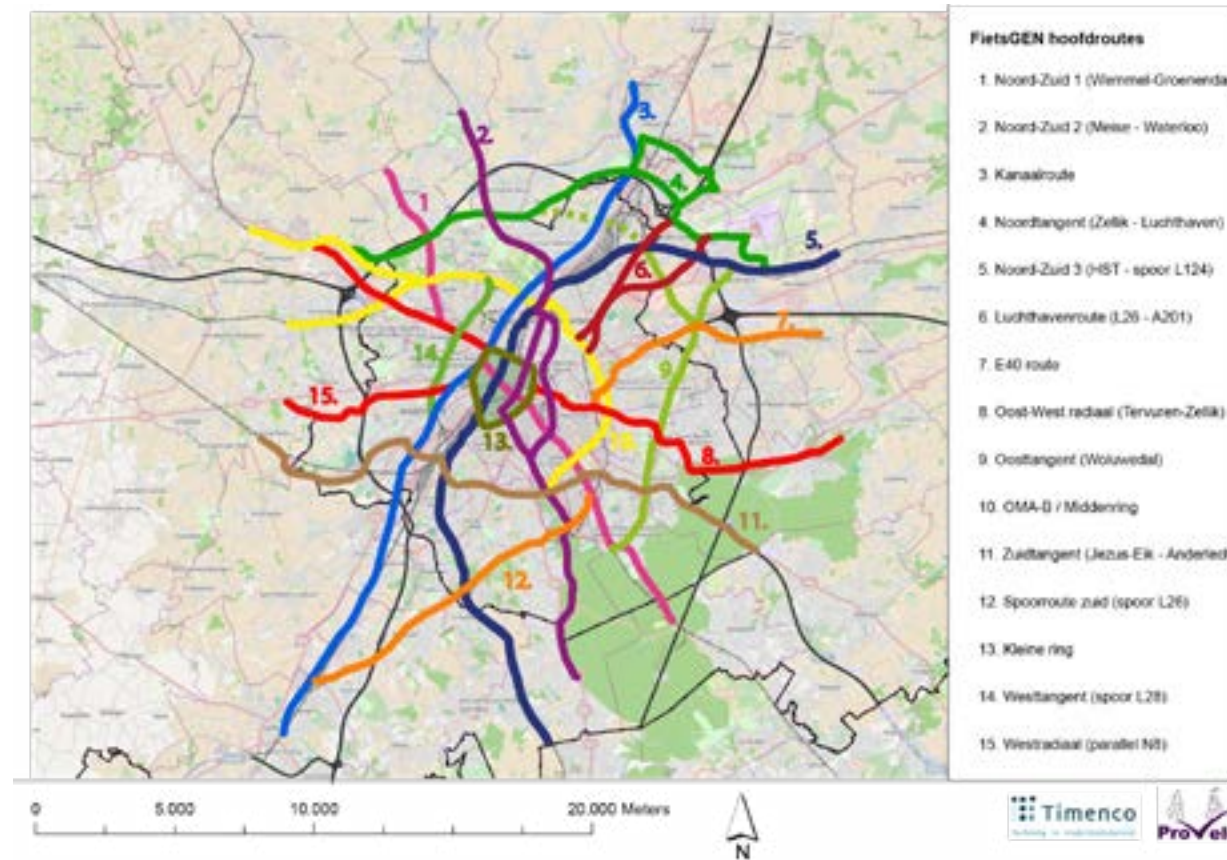
Verschillende gewestelijke fietsroutes (GFR) kruisen of passeren deels de perimeter van de studie:

- GFR 6 loopt langs het Louizaplein via de Dejonckerstraat en de Quatre Brasstraat. Maar ook komende van de Bosquetstraat steekt de route de Guldenvlieslaan en de Waterlooaan over om daarna langs de Voorzorgsstraat te passeren.
- GFR 1 start aan de Hoogstraat (richting Evere) en eindigt aan de Blaesstraat (komende van Evere) (te verbinden met ringweg A in de Emile Feronstraat via de Engelandstraat) en aan het Zuidstation via de Engelandstraat.
- Ringweg A passeert langs de Engelandstraat en de Emile Feronstraat achter het Fontainashof.
- GFR Zenne (SZ) komende van de Merodestraat steekt de Hallepoortlaan en de Zuidlaan over om daarna langs de Huidevettersstraat te passeren.

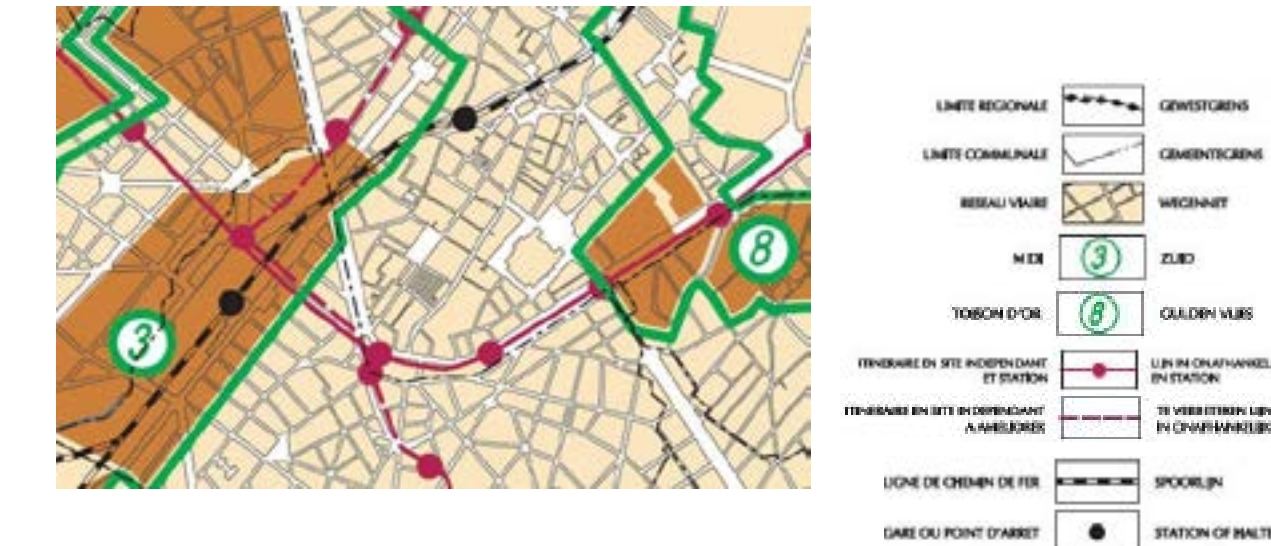
De Zuidlaan en de Hallepoortlaan zijn opgenomen in de perimeter van de zone van doelstelling II. Doelstelling II wil de economische en sociale reconversie aanmoedigen in gebieden met structurele moeilijkheden.

Het kruispunt van de Kleine Ring met de Fonsnylaan maakt deelt uit van een hefboomgebied dat het voorwerp uitmaakt van een richtschema.

De Kleine Ring maakt deel uit van het FietsGEN (route 13 - Kleine Ring). Route 5 steekt de Kleine Ring over ter hoogte van de Fonsnylaan. Route 2 steekt de Kleine Ring over aan het Louizaplein.



Kaart 2 van het GewOP - Hefboomgebieden

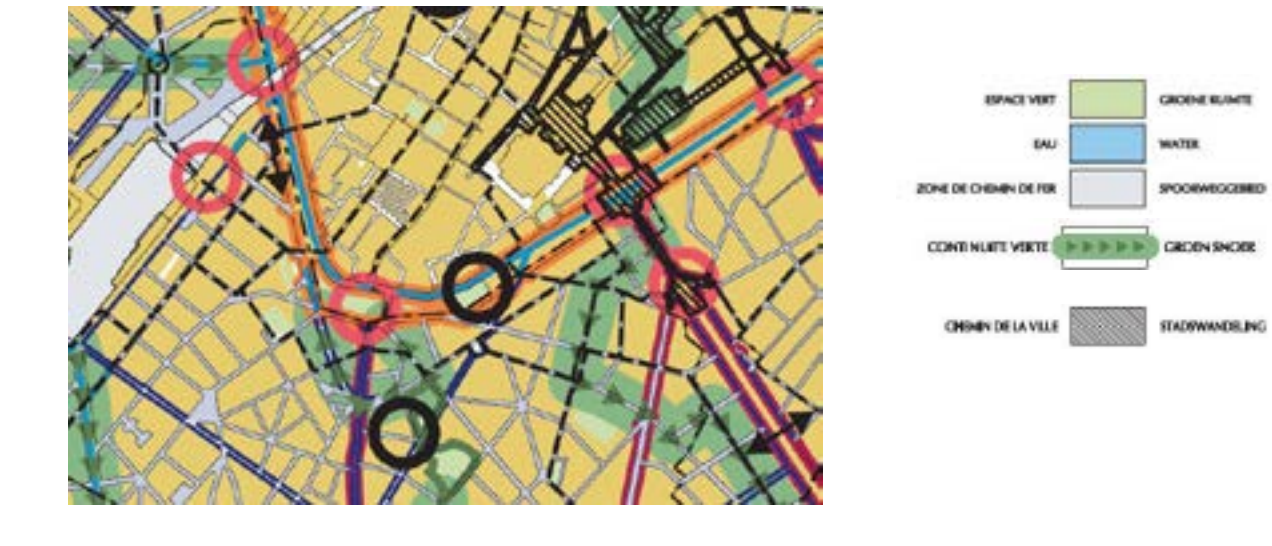


Teneinde de herbestemming te bevorderen van de "hefboomgebieden", "braaklanden" of in onbruik geraakte stedelijke gebieden die omwille van hun ligging, uitgestrektheid of architecturaal erfgoed van groot belang zijn, moet het "richtschema" dat als procedurele inrichting ontworpen werd en dat als operationeler en participatiever geldt dan de inrichtingen waarop een beroep gedaan wordt in de "klassieke" ruimtelijke planning, het mogelijk maken om een optimale herbestemming van de hefboomgebieden te bevorderen en bij te dragen tot de ontwikkeling van het Brussels Gewest, met name via de hervalorisatie van de huisvestingsfunctie.

Het richtschema kondigt de grote tendensen aan qua aanleg of heraanleg van een gebied dat zo uitgestrekt is dat een BBP ontoereikend zou zijn om programma's te definiëren die betrekking hebben op relatief uitgestrekte gebieden. Het richtschema is niet bedoeld als vervanging voor de bestaande hulpmiddelen en plannen met een verordenende waarde en heeft dus zelf geen verordenende waarde (bron: stedenbouw.brussels).

Hefboomgebied nr. 3 omvat de Fonsnylaan en het kruispunt met de Kleine Ring. Hefboomgebied nr. 8 grenst aan de rand van de ontwerp perimter.

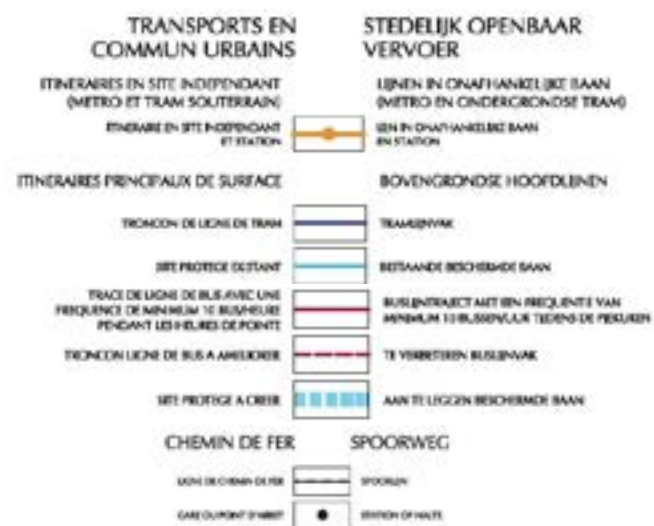
Kaart 4 van het GewOP - Verbetering van het levenskader



Deze kaart vermeldt de verschillende elementen die het stedelijke landschap vormgeven: bestaande of op te richten structurerende ruimten, stadspoorten en groene ruimten.

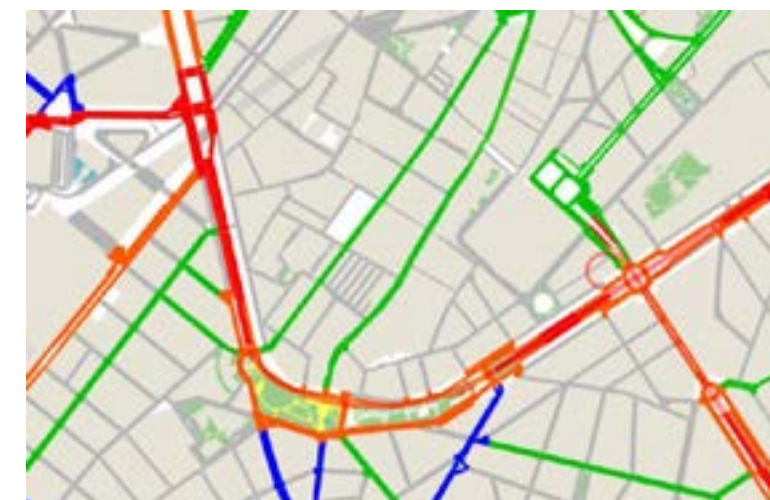
De Kleine Ring is een structurerende ruimte met versterkte milieu-integratie van het type 2, wat betekent dat de openbare ruimten (ringwegen en hoofdwegen in de as van het Kanaal, ...) ruimten zijn waar gestreefd wordt naar de versterking van het gedeelte van de ruimte bestemd voor zachte mobiliteit, zonder daarbij evenwel het autoverkeer te benadelen (volume en vlotheid). De Zuidlaan en de Waterlooaan alsook de Hallepoortlaan voor het Fontainashof situeren zich op het primaire netwerk waar een bevordering van de stilte door het treffen van maatregelen met betrekking tot de snelheid en de wegverharding als voorgeschreven geldt. De Hallepoort is een intermodaal hoofdknooppunt. Het Munthofkruispunt is een intermodaal knooppunt waar de aan de actieve modi toegekende voorrang versterkt moet worden. De Hallepoortlaan tussen de Fonsnylaan en de Ruslandstraat is een fiets- en voetgangersverbinding die verbeterd moet worden. Het Louizaplein maakt deel uit van een stadswandelingstraject.

Kaart 6 van het GewOP - Openbaar vervoer



De kaart geeft een knooppunt aan rond de Hallepoort waar de bussen zich op een buslijntraject situeren met een frequentie van minstens 10 bussen/uur tijdens de spitsuren. Het oranje tracé stemt overeen met de metro.

Hiërarchie van de wegen

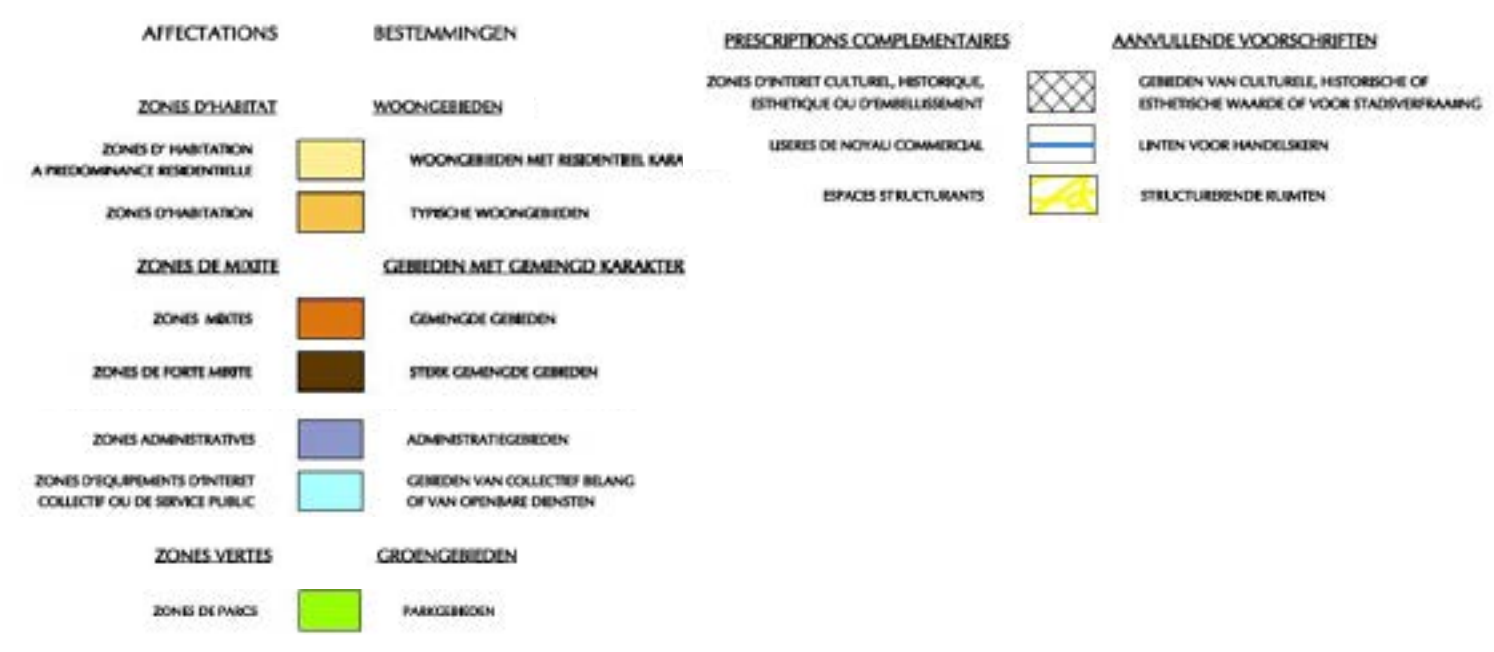


Uittekst uit de Mobigis-kaart 'Hiërarchie van de wegen'

De Zuidlaan, de Waterlooaan, de Hallepoortlaan en de Gulden Vlieslaan gelden als grootstedelijke wegen voor hun tunnelgedeelte, voor hun bovengronds gedeelte zijn het hoofdwegen met uitzondering van de zijwegen die als lokale wegen worden beschouwd. De Fonsnylaan en de Louizalaan zijn hoofdwegen. De Jean Voldersstraat, de Waterlooosesteenweg en de Munthofstraat zijn interwijkwegen. De Merodestraat, de Ruslandstraat, de Engelandstraat, de Blaesstraat, de Hoogstraat, de Overwinningstraat en de Quatre Brasstraat zijn wijkverzamelwegen. De rest van de wegen zijn lokale wegen.

Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)

Bestemmingskaart



Alle door het ontwerp betroffen wegen zijn structurerende ruimten.

Een structurerende ruimte betekent het volgende:

- Handelingen en werken die een wijziging tot gevolg hebben van de bestaande feitelijke toestand van die ruimten en van hun naaste omgeving, zichtbaar vanaf de door het publiek toegankelijke ruimten, behouden en verbeteren de kwaliteit van het stedelijk landschap.
- Bovendien moeten de structurerende ruimten met bomen op een continue en regelmatige wijze worden beplant.

Langs de kant van de stad Brussel:

- De Waterlooaan bevindt zich ter hoogte van de hoek met het Louizaplein in een administratiegebied (Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken). Aan het Jan Jacobsplein wordt de laan begrensd door een parkzone. De twee volgende huizenblokken bevinden zich in woongebieden en het daaropvolgende huizenblok is in een sterk gemengd gebied gelegen (kantoren en woningen). Tussen de Eversstraat en de Héger-Bordetstraat bevinden we ons in een administratiegebied (Federale Overheidsdienst Justitie). En tot slot eindigt de laan in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten (Jules Bordetinstituut en UMC Sint-Pieter) en een woongebied in een lint voor handelskernen.
- De Zuidlaan tot aan de Nieuwlandstraat ligt daarentegen quasi volledig in een woongebied en een lint voor handelskernen. Alleen de lagere school Charles Buls ligt in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst.
- De lanen grenzen aan het Hallepoortpark.

Langs de kant van de gemeente Sint-Gillis:

- Vanaf de Fonsnylaan loopt de Hallepoortlaan langs een gemengde zone in een lint voor handelskernen. Vanaf de Merodestraat en tot aan de Engelandstraat loopt de laan langs een administratief gebied (o.a. NMBS Atrium en Kind & Gezin).

Tussen de Engelandstraat en de Vorststeenweg is het een parkgebied en een woongebied met residentieel karakter (Fontainashof en woongebouwen) en tot aan de Waterlooosesteenweg is het een woongebied in een lint voor handelskernen.

- Een deel van de laan loopt ook langs het parkgebied van de Hallepoort.
- De Henri Jasparlaan ligt in een woongebied met een stuk gelegen in een lint voor handelskernen nabij de Waterlooosesteenweg. Alsook in een gemengd gebied (Antoine Depage Kliniek, kantoren en woningen). De laan loopt langs het Hallepoortpark.
- Tussen de Munthofstraat en de Bosquetstraat situeert de Gulden Vlieslaan zich in een administratief gebied (Centrale Administratie van de Regie der Gebouwen en Kabinet van de Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie). Vanaf de Bosquetstraat loopt de laan langs sterk gemengde gebieden (Vatel International Hotel & Tourism Management Business School, woningen, appart' hotel, kantoren), deels gelegen in een lint voor handelskernen.

De Kleine Ring ligt in een GCHEWS (gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing).

- **De Bijzondere bestemmingsplannen (BBP's)**



1. BBP
2. opgegeven BBP

1. BBP nr. 20-10/12 'Marollenwijk'. Geen impact op de Waterloolaan.
2. BBP Huizenblok tussen de Munthof-, Bron-, Berckmans-, Jourdan-, Bosquetstraat, de Gulden Vlies- en de Henri Jasparlaan. Geen impact op de Gulden Vlieslaan.
3. BBP Huizenblok tussen het Heldenplein, de Vlogaertstraat, de J. Francksquare, de Fontainasstraat, de Hallepoortlaan, de Engelandstraat en de E. Feronstraat. BBP vernietigd door de Raad van State op 07/05/1982.
4. BBP nr. 60-35 Wijk nr. 2 Marollen-Nieuwland Noord-Zuidverbinding. Geen impact op de Zuidlaan.
5. BBP nr.1 Wijk van de Fonsnylaan Geen impact op de Hallepoortlaan.

- **Het gemeentelijk ontwikkelingsplan van de Stad Brussel**

In het plan komen verschillende hoofdstukken voor, die dezelfde doelstellingen hebben als het project, zoals de stad aangenamer, aantrekkelijker en voor iedereen toegankelijk te maken, door prioriteit te geven aan de verbetering van het openbaar vervoer en zijn infrastructuur, met name de toegankelijkheid, door de parkeergelegenheid aan te passen en de actieve modi aan te moedigen en een groene, schone en duurzame Stad te promoten door lawaai en luchtvervuiling te bestrijden, het afvalbeheer te verbeteren, ...

- **Het richtschema Zuid**

Onderhavig ontwerp grenst aan het gebied van het richtschema van de wijk van het Zuidstation dat in eerste lezing goedgekeurd werd door de regering in april 2015. Dit richtschema wil tegen 2020 de levens- en gebruikskwaliteit in de wijk verbeteren door:

- de herinrichting en het verbeterde beheer van de openbare ruimtes: ondertunneling van de tram in een tunnel 'Grondwet', herconfiguratie van de Europa-esplanade, van het Grondwetplein en van de Overdekte straat, enz. De animatie van deze openbare ruimtes zal worden verbeterd door het hergebruik van de vierhoeken (de ruimtes onder de sporen tussen het station en de Kleine Ring van respectievelijk 10.000 en 5.000 m² die momenteel zijn ingericht als voedingshal, fietsparking, winkels en horeca-etablisementen, uitrustingen).

- de versterking, nog steeds via de herinrichting van de openbare ruimtes, van de doordringbaarheid tussen Sint-Gillis en Anderlecht en het vergemakkelijken van de doorgang naar het centrum van de stad (de Grote Markt ligt op 10 minuutjes te voet van het station).
- de bouw van bijna 500 woningen (50.000 m²) via de projecten 'Jamar' en 'Victor' (ter hoogte van Anderlecht). de realisatie van kantoren in de projecten 'Fonsny' en 'Victor'.
- de herlokalisatie van de kantoren van de NMBS in het project 'Fonsny'.

b) Feitelijke toestand:

Het stedelijk landschap is vrij gevarieerd. De perimeter is uitgestrekt (1,5 km) en omvat zowel hoger- als lagergelegen wijken van de stad. Er bestaan namelijk verschillen tussen de buurtbewoners en de gebruikers van de omgeving van het Louizaplein en die van de omgeving van het Zuidstation.

Langs de kant van de stad Brussel:

- Aan de Waterloolaan, op de hoek van het Louizaplein, neemt het grote gebouw van een tiental verdiepingen van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken een deel van het huizenblok in net als andere organisaties, hoewel een deel van het centrale gebouw door het RSVZ aan Atenor werd afgestaan om dit gebouw samen met een gebouw aan het Jan Jacobsplein te renoveren met het oog op de ontwikkeling van een complex van 152 luxewoningen en 1.000 m² aan kantoorruimte (het Palatium-project). Aan het Jan Jacobsplein grenst een klein park met enkele opmerkelijke bomen aan een geheel van eclectische en Art Nouveau-huizen die ingeschreven werden op de bewaarijst (zie hoofdstuk 3.2 Erfgoed). In een vrij homogeen geheel zijn een aantal mooie gebouwen en mandelige herenhuizen verspreid over de laan tot aan de Eversstraat. Deze gebouwen zijn niet hoger dan GLV+4. Op het nr. 115, tussen de Eversstraat en Héger-Bordetstraat wordt een gebouw dat van 1928 dateert en dat door de architect François Malfait opgetrokken werd voor de faculteit Geneeskunde van de ULB, op dit moment gebruikt door de Federale Overheidsdienst Justitie. Tot aan de Breughelstraat is het Jules Bordetinstituut gevestigd in een groot pand. Er is voorzien dat het Instituut in 2020 verhuisd naar de universitaire campus Erasmus, maar de kans is groot dat het gebouw minstens gedeeltelijk een 'zorgverstrekkende' functie zal behouden. De laan eindigt bij het gebouw van de polikliniek Sint-Pietersziekenhuis en enkele mooie woningen waarvan de gelijkvloerse verdiepingen ingenomen worden door handelszaken en de Brasserie Saint-Pierre. Vanaf de Dumonceaustraat, tegenover de gebouwen, loopt de Waterloolaan langs het Hallepoortpark.
- De Zuidlaan, tussen de Hoogstraat en de Aanaardingsstraat, een mooi groot pand en een bescheidener gebouw (GLV+3), waarbij de gelijkvloerse verdieping van beide ingenomen wordt door de Brasserie Breughel en de Brasserie Le Faucon. Het volgende huizenblok wordt ingenomen door het Maison des Aveugles waar de bewoners verblijven van het rusthuis 'Résidence de la Porte de Hal - Maison des Aveugles'. Dit deel van de laan grenst ook aan het park en het geklasseerde monument van de Hallepoort (zie hoofdstuk 3.2 Erfgoed). Vanaf de Blaesstraat wordt de wijk volkser. Mandelige huizen (GLV+2-GLV+3) onderverdeeld in meerdere appartementen worden op de gelijkvloerse verdiepingen vaak ingenomen door lokale handelszaken (nachtwinkel, tearoom, snackbar, kapper, kruidenier, bakker, ...). De gevels zijn niet altijd goed onderhouden en geven een ongelijksoortig beeld van de wijk. Tussen de Lacaillestraat en de Bloemistenstraat treffen we een woongebouw aan van een tiental verdiepingen dat een vrij vervallen indruk maakt. Van de Bloemistenstraat tot de Huidevettersstraat gaat het om mandelige huizen (GLV+2-GLV+3-GLV+4) die onderverdeeld werden in appartementen en die op de gelijkvloerse verdieping ingenomen zijn door lokale handels- en horecazaken (bakker, slager, snackbar, Express afro-indian, wisselkantoor, restaurant Omur, café Au petit coq 2). De gevels lijken eveneens vrij uiteenlopend. Op de hoek van de Huidevettersstraat bevinden zich 4 mandelige huizen (GLV+2-GLV+3) die eveneens onderverdeeld werden in appartementen en waar op de gelijkvloerse verdieping winkels en cafés gevestigd zijn. Daarnaast ligt ten slotte het niet erg hoge gebouw van de lagere school Charles Buls.

Langs de kant van de gemeente Sint-Gillis:

- Net zoals voor de Zuidlaan geldt ook hier dat de wijk in de buurt van het Zuidstation vrij volks is. Tussen de Fonsnylaan en Argonnestraat treffen we een woongebouw aan (GLV+7) met op de gelijkvloerse verdieping het tankstation Total Argonne. Daarna volgen een aantal huizen (GLV+2-GLV+3-GLV+4) die in appartementen onderverdeeld werden met op de benedenverdieping een meubelwinkel, een kunstgalerie, het café New soleil, een kruidenier met Spaanse specialiteiten en het café Astoria. Sommige van de gevels verkeren in slechte staat. Tussen de Argonnestraat en de Merodestraat ligt een klein plein. Tussen de Merodestraat en de Ruslandstraat wordt het hele huizenblok ingenomen door het imposante Midi Atrium, een vrij recent gebouw van de NMBS. Tussen de Ruslandstraat en de Engelandstraat treffen we huizen aan, die opgesplitst werden in appartementen en waarvan sommige gelijkvloerse verdiepingen ingenomen werden door winkels. Op het nr. 32 bevond zich een huis dat op instorten stond en dat afgebroken werd. Op de hoek van de Engelandstraat bevindt zich een moderner gebouw van Kind & Gezin dat even hoog is als de huizen. Het Fontainashof, een neoclassicistisch bouwwerk dat ingeschreven staat op de bewaarijst, bevindt zich in de bocht die de ruimte van de laan afsluit met het Hallepoortpark. De wijk omvat meerdere woningen en de fotogalerie 'Contretype'. Tussen de César Depaepestraat en de Fontainasstraat bevinden zich twee woongebouwen van een tiental verdiepingen en 3 mandelige huizen (GLV+3 en +4) met op de benedenverdieping een bank, een kapper en een resto-snack. Tussen de Vorstsesteenweg en de Fontainasstraat treffen we een woongebouw aan van een kleine twintig verdiepingen dat iets inspringt en de friterie Fontainas. Vanaf de Jean Volderslaan verandert de wijk. De gebouwen zijn vrij verschillend maar van kwaliteit: oude gebouwen naast nieuwe constructies, kantoren, woningen en handelszaken in een zowel overdag als 's nachts levendige wijk. Het Sint-Gillisvoorplein bevindt zich hier niet ver vandaan. Op de hoek van de Vorstsesteenweg en de Jean Volderslaan ligt een mooi gebouw dat op de benedenverdieping ingenomen wordt door de taverne 'le Dôme' en op de verdiepingen (GLV+5) verschillende appartementen telt. Ook op de Hallepoortlaan treffen we enkele mooie opbrengsteigendommen aan (op het nr. 2-4 een gebouw in Beaux-Arts-stijl, op het nr. 12-13-14 een gebouw in Art Deco-stijl). Vanaf het Fontainashof loopt de laan langs het Hallepoortpark. Tussen de Jean Volderslaan en de Waterloosesteenweg bevinden zich 4 opbrengsteigendommen (GLV+6) waarvan op de gelijkvloerse verdieping van enkele een handelszaak gevestigd is (kruidenier, Kitencre); een minder hoog woongebouw (GLV+3); een recenter kantoorgebouw op het nr. 5-8; en 2 knappe woonpanden met cafés op de benedenverdieping (Potemkine en Botkamp).
- Vanaf de Waterloosesteenweg wordt de Henri Jasparlaan begrensd door twee gebouwen (GLV+3 - GLV+4) met op de benedenverdieping een apotheek en het café Hallepoort. Tussen de Overwinningstraat en de Vlasfabriekstraat liggen er enkele herenhuizen naast elkaar die hun oorspronkelijke karakter behouden hebben. Vanaf de Vlasfabriekstraat heeft de laan een vrij gevarieerd profiel dat in het oog springt in architecturaal opzicht: gebouwen van verschillende groottes en verschillende tijdperken volgen elkaar op en dat tot aan de Munthoflaan. Daarna volgen twee appartementsgebouwen met een tiental verdiepingen die aan kleinere panden grenzen. Op dit stuk bevinden zich de Antoine Depage Kliniek, diverse praktijken van artsen, advocaten en tandartsen, de Orde van Apothekers, de Europese en Nationale Kamer van Gerechtsdeurwaarders, ... en aan de uiteinden een kruidenier en een Louis Delhaize. Tegenover de bebouwing loopt de laan langs het Hallepoortpark.
- Op de Gulden Vlieslaan, tussen de Munthofstraat en de Bosquetstraat, in een recent gebouw van een tiental verdiepingen, bevinden zich de Centrale Administratie van de Regie der Gebouwen en het Kabinet van de Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie. Tussen de Bosquetstraat en de Dejonckerstraat worden een aantal architecturaal vrij homogene gebouwen uit verschillende tijdperken gebruikt door de Vatel International Hotel & Tourism Management Business School, kantoren (de Vlaamse Landmaatschappij VLM, ...), woningen, advocatenkantoren, tandartsen, een appart'hotel 'Les Citadines', ... Gevolgd door een groot kantoorgebouw naast het pand 'La Coupole' op de hoek met het Louizaplein. In dit grote gebouw zijn verschillende organisaties gevestigd, waaronder de Europese Commissie. Op de benedenverdieping bevindt zich de sportclub 'l'Usine'. Het pand 'La Coupole' (GLV+6) wordt op de benedenverdieping

ingenomen door de winkel Damart en een ING-agentschap, terwijl zich op de verdiepingen woningen en kantoren bevinden. Een klein gebouw van de juwelier Freywillie wordt omsloten door het pand en het Nespressogebouw.

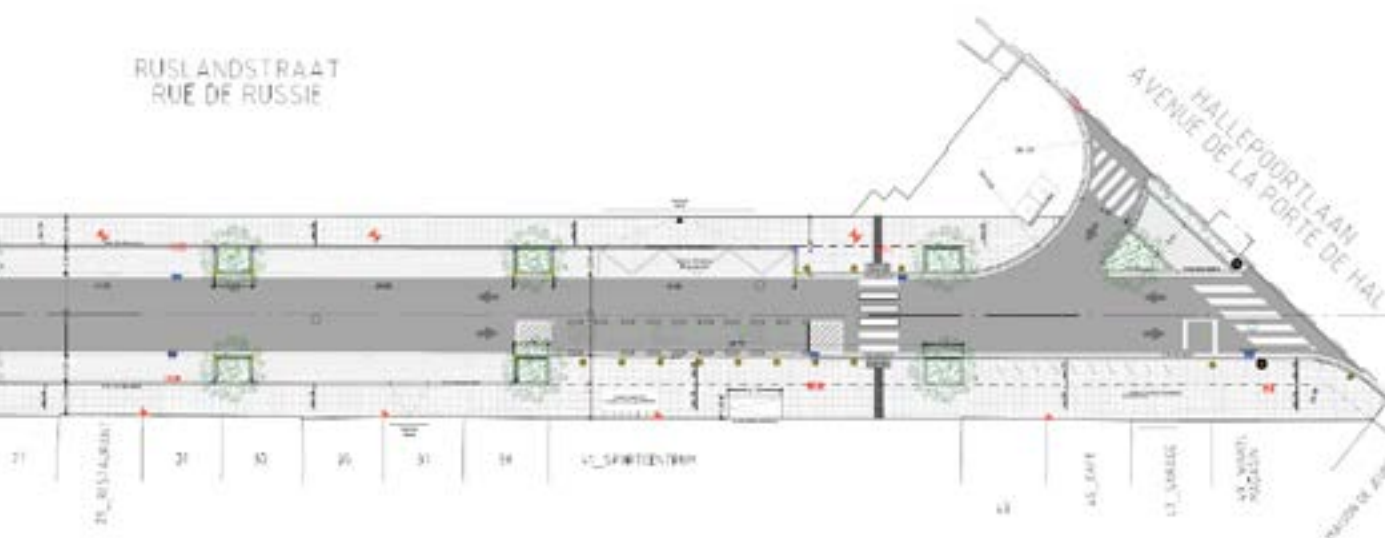
C **Te verwachten toekomstige situatie:**

Bouwprojecten en/of inrichtingen die een impact zullen hebben op de perimeter van de studie:

- herinrichting van de Fonsnylaan (wordt thans bestudeerd);
- nieuw metrostation 'Grondwet' (studie in uitvoering);
- in het kader van het wijkcontract Fontainas, herinrichting van de Argonnestraat (SV uitgereikt aan Beliris op 13/01/2016), werken voorzien voor 2017 door de Gemeente Sint-Gillis;

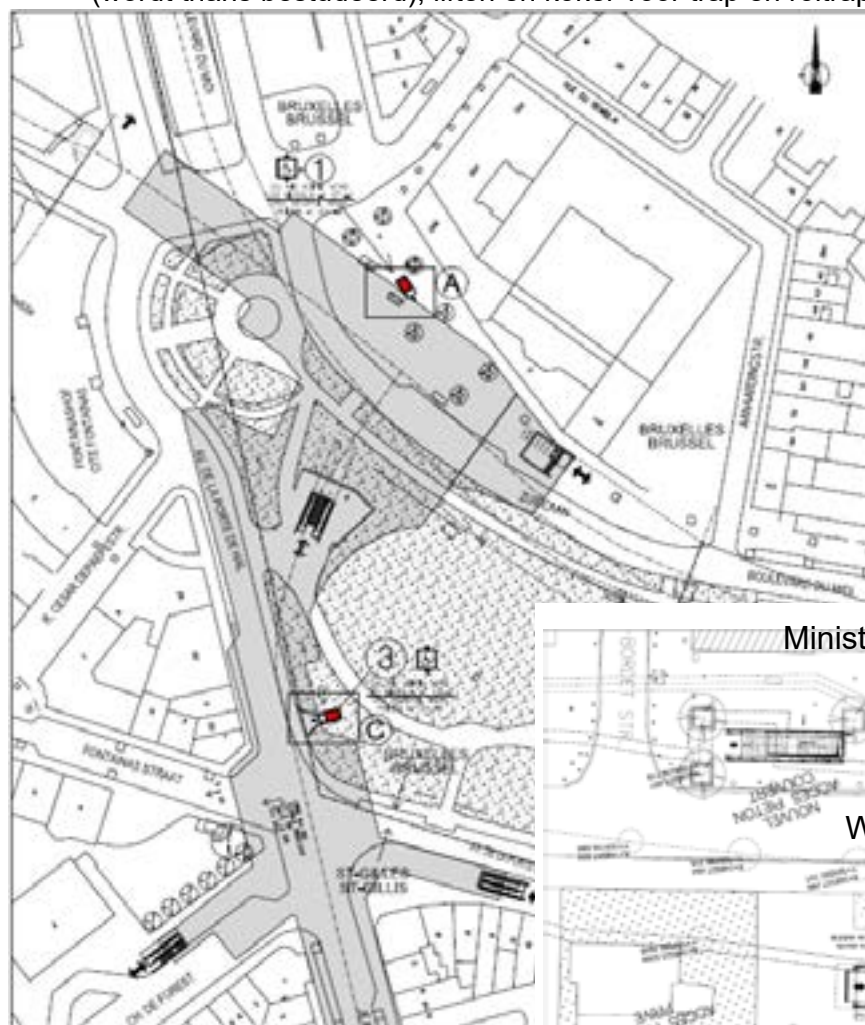


- in het kader van het wijkcontract Fontainas, herinrichting van de Ruslandstraat (SV uitgereikt aan Beliris op 13/01/2016), werken gestart in maart 2017 door de Gemeente Sint-Gillis;



Uittreksel van het plan dat gevolgen zal hebben voor de perimeter van het ontwerp.

- herinrichting van een groot gebouwencomplex 'Palatium' ter hoogte van de Waterlooaan en het Jan Jacobsplein (wooncomplex van 152 luxeappartementen) (in uitvoering);
- renovatie van de Hallepoorttunnel (lopend en gepland tot eind 2018);
- inrichting van nieuwe toegangen tot de metrostations Hallepoort (SV-aanvraag ingediend) en Munthof (wordt thans bestudeerd), liften en koker voor trap en roltrap;



Metrotoegang Hallepoort



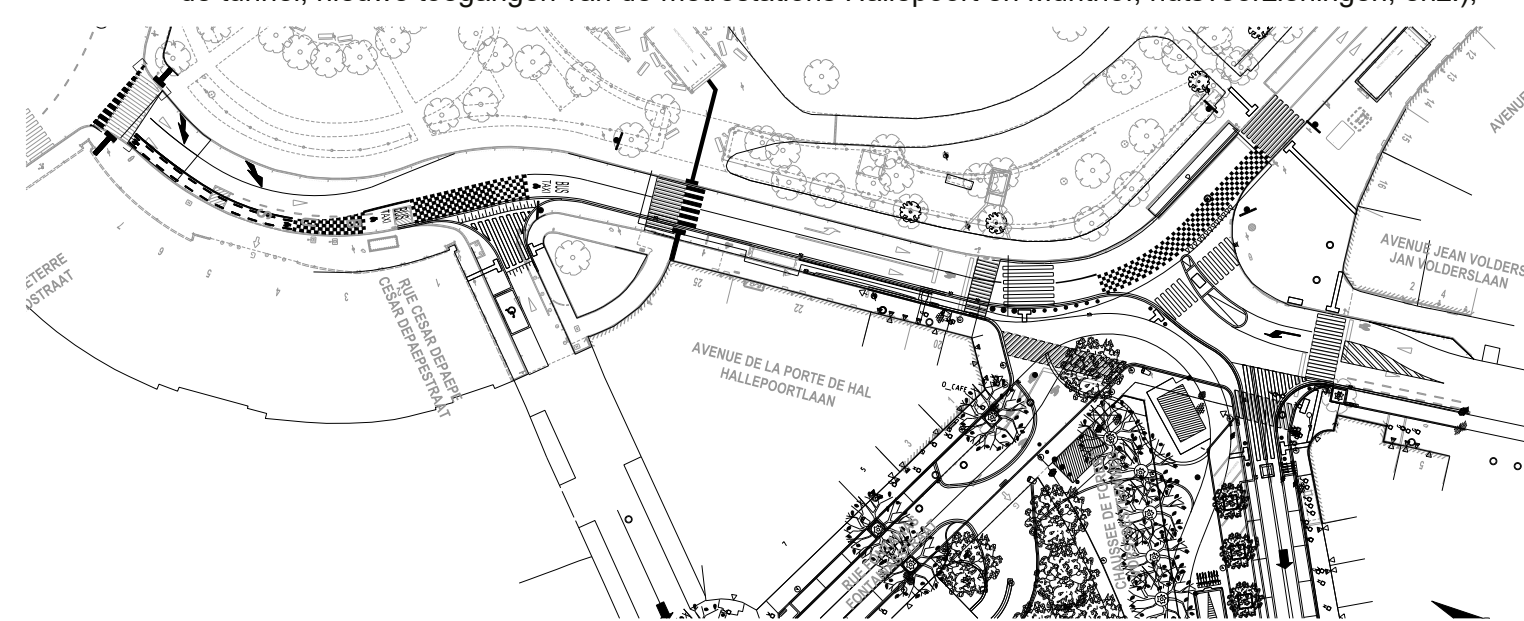
Metrotoegang Munthof

- heraanleg van het Grondwetplein (kruispunt Jamar - Kleine Ring - Lemonnier) (wordt bestudeerd);

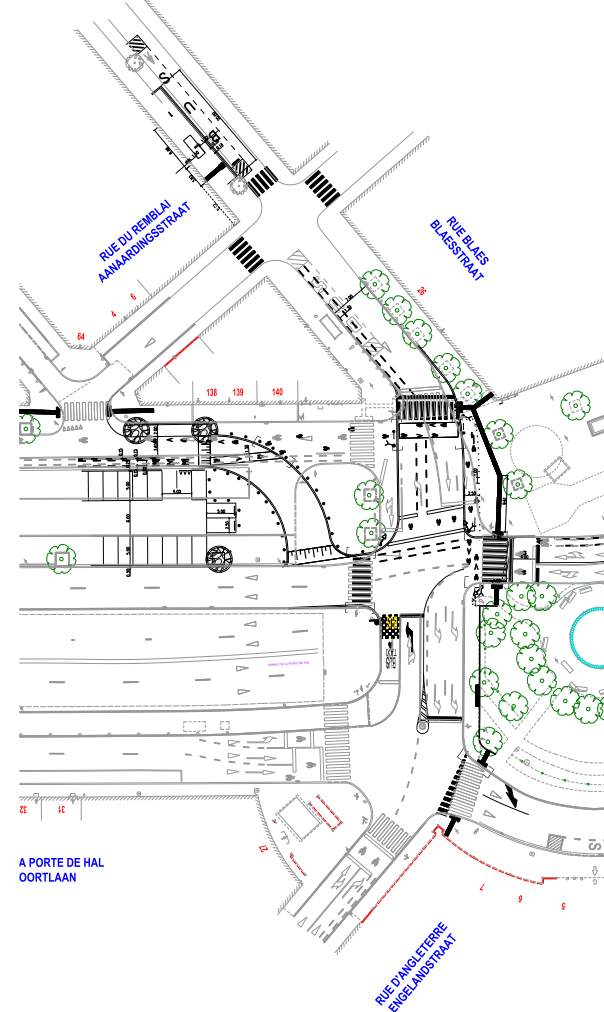


SCHEMA DE CIRCULATION : SITUATION PROJETÉE
uittreksel uit het richtschema Zuid

- herinrichting van het kruispunt van de Hallepoortlaan/Jean Volderslaan/Vorstsesteenweg/Fontainasstraat. Dit project voorziet de schrapping van 11 parkeerplaatsen (SV uitgereikt aan Beliris op 13/01/2016). De werken zijn gepland voor 2017 (realisatie opgenomen in de hypercoördinatie 'Hallepoort'. Deze hypercoördinatie omvat alle binnen deze perimeter voorziene werken: renovatie van de tunnel, nieuwe toegangen van de metrostations Hallepoort en Munthof, nutsvoorzieningen, enz.);



- herinrichting van de uitrit van de Blaesstraat op de Kleine Ring; Dit project voorziet de schrapping van 13 parkeerplaatsen (SV uitgereikt aan Brussel Mobiliteit op 12/01/2015 en op 11/01/2017 verlengd met een jaar). Het ontwerp zal aangepast worden in functie van deze studie en de in dit dossier aangebrachte wijzigingen. Dit project beoogt een wijziging van de toegang tot de zijweg om er de overzichtelijkheid van te verbeteren. De uitrit van de Blaesstraat wordt hiermee geherconfigureerd. De openbaarvervoerhalte wordt stroomopwaarts van de Blaesstraat verplaatst, zodat de bussen aan commerciële snelheid zouden winnen.



D Geplande toestand:

Eén van de doelstellingen van de gewestregering is om de Kleine Ring fietsvriendelijk te maken. Het ontwerp dat het voorwerp uitmaakt van dit rapport, is hieraan gewijd voor wat het zuidelijke deel betreft, dat zich uitstrekt van het Louizaplein tot de Nieuwlandstraat.

Door de zijwegen (of andere) langs de Kleine Ring herin te richten, kan de openbare ruimte geherkwalificeerd worden.

Er verandert niets aan de verkeerssituatie van de centrale rijstroken van de Kleine Ring. De vlotheid van het aanzienlijke verkeer op deze grootstedelijke as wordt gevrijwaard.

De zijwegen worden aangepakt om er het autoverkeer te elimineren of te verminderen (alleen de toegang tot garage- of parkingritten alsook de toegang voor hulpdiensten of verhuishuizen blijven behouden - wegneembare paaltjes) door een voor fietsers bestemde ruimte te voorzien. Langs beide kanten van de Kleine Ring worden er hier bredere voet- en fietspaden aangelegd. Waar er geen zijweg is, voornamelijk langs het Hallepoortpark, wordt er niet geraakt aan de hoofdrijstroken en worden de inrichtingen voorzien op het voetpad en de parkeerzone (D9 of D10, al naargelang het geval). Hier en daar zullen fietsers ook de bus- en fietsstroken kunnen nemen. Voor een gedetailleerde toelichting van de geplande situatie voor elke stuk apart verwijzen we naar het hoofdstuk '3.4 Mobiliteit'.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt heeft het ontwerp een positieve impact op de structurerende ruimten. Het ziet toe op de naleving van een zekere homogeniteit qua materialen die daarmee de duidelijkheid van de omgeving verbetert. Verder worden een opwaardering van het erfgoed en een op verschillende plaatsen versterkte groene continuïteit naar voren geschoven. Tegelijkertijd komt het ontwerp ook tegemoet aan de voorschriften van kaart 4 van het GewOP - Verbetering van het levenskader, die de Kleine Ring vermeldt als een structurerende ruimte met versterkte milieu-integratie van het type 2, wat betekent dat "de openbare ruimten (ringwegen en hoofdwegen in de as van het Kanaal, ...) ruimten zijn waar gestreefd wordt naar de versterking van het gedeelte van de ruimte bestemd voor zachte mobiliteit, zonder daarbij evenwel het autoverkeer te benadelen (volume en vlotheid)".

Wat de keuze van materialen voor de oppervlakteverhardingen betreft, is het doel om voor een zekere coherentie te zorgen tussen alle inrichtingen op de Kleine Ring.

Zijn voorzien:

- voor de voetpaden, lichtgrijze betonklinkers 20x20. De keuze viel op klinkers in plaats van tegels, omdat klinkers dikker zijn en langer meegaan, wat bijdraagt tot het aanbieden van kwaliteitsvolle en duurzame inrichtingen. Daarnaast is dit materiaal ook aangepast aan de voetgangersstroom die aanbevolen wordt door het voetgangersvademeccum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de bestaande voetpaden in blauwe hardsteen (o.a. bij het naderen van het Louizaplein) worden heringericht in het verlengde van het bestaande;
- voor de voetpaden langs opmerkelijke gebouwen, gebouchardeerde blauwe hardsteen. Voor het op de Hallepoortlaan gelegen Fontainashof, voor het gebouw van het Ministerie van Justitie op het nr. 115 van de Waterlooaan en het Jan Jacobsplein dat aan een geheel van beschermde huizen grenst (in de straat die de laan kruist). Op die manier kunnen deze gebouwen opgewaardeerd worden en esthetisch in overeenstemming gebracht worden met hun omgeving;
- langs het park wordt de bestaande verharding in geelkleurige klinkers behouden en aangevuld in overeenstemming met de nieuwe inrichting. Aan de Henri Jasparlaan Avenue Henri Jaspar wordt de nieuwe gedeelde ruimte voor fietsers en voetgangers (D10) die het pad in gestabiliseerd dolomiet vervangt, eveneens in geelkleurige klinkers aangelegd;
- voor de fietspaden, okerkleurig asfalt, wat de vereiste kwaliteiten biedt met het oog op het te verwerken fietsverkeer. Dit materiaal dat door het fietsvademeccum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt aanbevolen, is bovendien ook geschikt om wagens van de hulpdiensten of verhuishuizen door te laten of om personenwagens toegang te bieden tot de garages in de toegestane zones;
- voor de rijweg, zwartkleurig asfalt; Met name tussen de Blaesstraat en de Nieuwlandstraat zal de laterale autoverkeerszone heraanlegd worden met zwart asfalt ter vervanging van de

mozaïekkasieien;

- wat de parkeerzones betreft, deze zullen over het algemeen in zwart asfalt uitgevoerd zijn, tenzij de mozaïekkasieien van de parkeerzones van de Waterlooaan en de Zuidlaan gerecupereerd kunnen worden;
- daar waar het gescheiden fietspad langs de weg loopt en er een groot risico is dat er voertuigen zullen stoppen of zelfs parkeren en om tegelijkertijd te vermijden dat er lange rijen antiparkeerpaaltjes geplaatst moeten worden, zijn er hoge antiparkeerboordstenen van het type 'Nantes' voorzien, waarvan de bovenkant een schuin afgewerkte rand richting fietspad vertoont (de rand langs de kant van de rijweg wordt hiermee dus verhoogd).

Het stadsmeubilair zal vernieuwd en gehomogeniseerd worden.

De borstweringen rond de metrotoegangen tot de stations Hallepoort en Munthof zullen vervangen worden door borstweringen van het type 'Centrumlanen'. Ze zullen in roestvrij staal vervaardigd zijn met een ondermuur in blauwe hardsteen.



Bron: MIVB

3.2 Erfgoed

A Bestaande toestand:



Uittreksel van Brugis 'Erfgoed'

1. het Fontainashof en tuin: monumentaal neoclassistisch bouwwerk, opgetrokken voor de Stad Brussel in 1867, naar een ontwerp van de architecten Antoine Trappeniers en Henri Beyaert.
 2. Monument van de Hallepoort: De Hallepoort is het laatste overblijfsel van de tweede omwalling van de stad Brussel. Vandaag vind je er een prachtige collectie kunstwerken en vele didactische hulpmiddelen rond haar geschiedenis en die van de Brusselse omwallingen. De neogotische façade en het hoge dak, toegevoegd door architect Henry Beyaert in de XIXde eeuw hebben niets afgedaan aan de pracht van de middeleeuwse zalen binnenin het gebouw.
 3. Geheel van eclectische en Art Nouveau-huizen gelegen op de nrs. 1-3, 5, 7, 9, 11-13, 15, 17 aan het Jan Jacobsplein.
- Al deze gebouwen zijn beschermd.



1



2



3

In het Hallepoortpark en op het Jan Jacobsplein staan enkele opmerkelijke bomen (paarse punten op bovenstaand plan).



uittreksel uit Brugis 'Archeologisch Erfgoed - Uitbreidingszones van sites'

Het gebied bevindt zich in een gebied met archeologisch potentieel.

Er wordt daarom geadviseerd om contact op te nemen met de archeologische dienst van Brussel om te bekijken of voorafgaande peilingen gewenst zijn en door wie deze peilingen moeten worden uitgevoerd. (zie hoofdstuk 4.2 Werf/Erfgoed)

B Geplande toestand:

- Het project heeft geen impact op de beschermde monumenten, afgezien dan van de mogelijkheid om ze op te waarderen.
- Op de Waterlooaan voor het gebouw van het Ministerie van Justitie op het nr. 115 en op de Hallepoortlaan voor het Fontainashof en langs het Jan Jacobsplein is voorzien om een voetpad in blauwe hardsteen te leggen ter opwaardering van de gebouwen of het kleine park.

3.3 Sociaal en economisch vlak

A Bestaande toestand:

Langs de kant van de Stad Brussel, Waterlooaan:

Tussen het Louizaplein en de Hoogstraat, op de Waterlooaan, komen verschillende types van gebruikers met elkaar in aanraking: de ambtenaren van de FOD Binnenlandse Zaken en het Ministerie van Justitie, de omwonenden van het Jan Jacobsplein en de laan, de werknemers van de gebouwen die door kantoren zijn ingenomen, de werknemers en personen die van de zorgen en diensten van het Bordetinstituut en het UMC Sint-Pieter genieten, de klanten van de handelszaken die aan de wijk van de Hoogstraat grenzen, de wandelaars van het Hallepoortpark, de gebruikers van de openbare parking van de Hallepoort, ...

Langs de kant van de Stad Brussel, Zuidlaan:

Tussen de Hoogstraat en de Nieuwlandstraat, op de Zuidlaan, is het verschil opvallender tussen het hoger- en het lagergelegen deel van de laan. Op de hoek van de Hoogstraat zorgen de brasseries voor animatie. Verder hebben we hier de gebruikers van het park, de buurtbewoners van de omliggende wijken, de bezoekers, de werknemers en de personen die verzorgd worden in het rusthuis 'la Résidence de la Porte de Hal - Maison des Aveugles'. Vanaf de Blaesstraat tot aan de Nieuwlandstraat wordt de wijk vrij volks (lokale handelszaken op de gelijkvloerse verdieping van in tal van appartementen onderverdeelde huizen, woningen in een vrij vervallen pand, ...). Hier treffen we ook de lagere school Charles Buls aan, op het stuk tussen de Huidvettersstraat en de Nieuwlandstraat. Ongeveer 330 leerlingen gaan er naar school. Dat zorgt voor heel wat bedrijvigheid bij de start en aan het einde van de schooldag. Het is ook op deze plek dat 2 maanden per jaar (met name in juli en augustus, met inbegrip van de opbouw en afbraak) de Zuidfoor neerstrijkt.

De gegevens van de Wijkmonitoring van het BISA (Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse) geven aan dat de bevolkingsdichtheid van de 'Marollenwijk' zeer hoog is en dat er daarnaast ook sprake is van een hoge kantoordichtheid, een hoog percentage sociale woningen, een groot aandeel appartementswoningen, een zeer hoge werkloosheidsgraad en een gemiddelde leeftijd van 37 jaar.



Uittreksel van het wijkenplan Bron: Wijkmonitoring BISA

Langs de kant van de gemeente Sint-Gillis, Hallepoortlaan:

Tussen de Fonsnylaan en de Waterlooosesteenweg, op de Hallepoortlaan, alsook op de Zuidlaan, wordt de verandering van sociaal niveau duidelijk in vergelijking met de hoger gelegen wijken (Henri Jasparlaan en Gulden Vlieslaan). Hier treffen we een mengeling van gebruikers van de wijk van het Zuidstation aan, alsook pendelaars die naar hun werk trekken, buurtbewoners en vaste klanten van de handelszaken en het café aan het begin van de laan, werknemers van de NMBS en Kind & Gezin, geanimeerde wijken die aan de Waterlooosesteenweg en de Jean Volderslaan grenzen, buurtbewoners die in de torens, appartementsgebouwen en het Fontainashof wonen, ...

De gegevens van de Wijkmonitoring van het BISA geven aan dat de bevolkingsdichtheid van de 'Hallepoortwijk' zeer hoog is en dat er daarnaast ook sprake is van een hoge kantoordichtheid, een gemiddeld percentage sociale woningen, een groot aandeel appartementswoningen, een hoge werkloosheidsgraad en een gemiddelde leeftijd van 35 jaar.

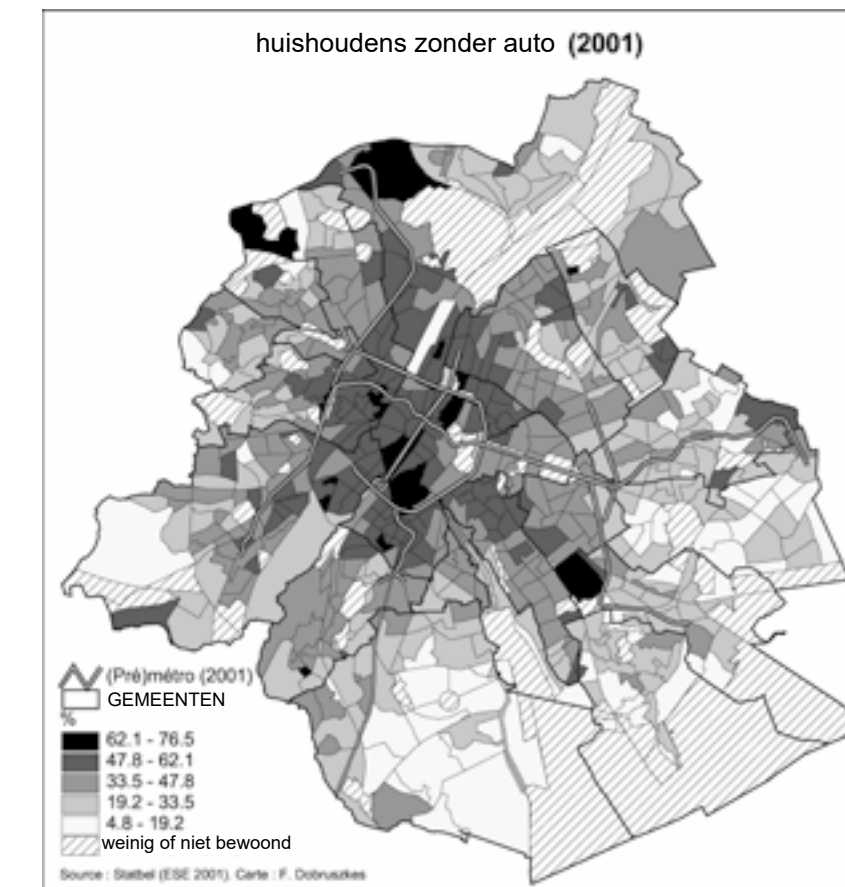
Langs de kant van de gemeente Sint-Gillis, Henri Jasparlaan:

Tussen de Waterlooosesteenweg en de Munthofstraat, op de Henri Jasparlaan komen de buurtbewoners in aanraking met de werknemers en personen die van de zorgen en diensten van de Antoine Depage Kliniek genieten, alsook de patiënten van de dokters- en tandartspraktijken, de werknemers van de verschillende kantoren die in de herenhuizen gevestigd zijn, de wandelaars van het Hallepoortpark, de gebruikers van de openbare parking van de Hallepoort, ...

Langs de kant van de gemeente Sint-Gillis, Gulden Vlieslaan:

Tussen de Munthofstraat en het Louizaplein, op de Gulden Vlieslaan, is het type gebruiker gevarieerd: de ambtenaren van de Regie der Gebouwen van de Centrale Administratie en de werknemers van het Kabinet van de Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie komen er in aanraking met de studenten van het Vatel, de buurtbewoners, de reizigers en zakenlui die er in het appart'hotel verblijven, de werknemers van de kantoorgebouwen op de laan, de klanten van de zogenaamde 'goulet' van de Louizalaan, de handelspool van de Brusselse bovenstad, ...

De gegevens van de Wijkmonitoring van het BISA geven aan dat de bevolkingsdichtheid van de 'Berckmans-Munthofwijk' zeer hoog is en dat er daarnaast ook sprake is van een hoge kantoordichtheid, een erg laag percentage sociale woningen, een groot aandeel appartementswoningen, een gemiddelde werkloosheidsgraad en een gemiddelde leeftijd van 36 jaar.



Bron: Statbel (ESE 2001). Kaart: Frédéric Dobruszkes

De gegevens van de telling van 2001 (zie kaart op vorige pagina) geven ons aan dat er binnen de perimeter van de studie veel huishoudens wonen, die geen auto hebben. In de Marollenwijk bezitten de meeste huishoudens inderdaad geen wagen (62,1 à 76,5%). In Sint-Gillis heeft meer dan de helft van de huishoudens geen auto (47,8 à 62,1%). Voor de rest van de perimeter langs de kant van de Stad Brussel draait dat percentage rond de 33,5 à 47,8%.

B Geplande toestand:

De aanleg van tweerichtingsfietspaden langs beide kanten van de Kleine Ring draagt sterk bij tot een positieve impact op sociaal niveau. Zoals de kaart 'Stadsproject' van het GewOP het aangeeft, is het hele westelijk deel van de perimeter van de studie (vanaf de Waterlooosesteenweg langs de kant van Sint-Gillis en de Hoogstraat langs de kant van de Stad Brussel) opgenomen in 'doelstelling II'-gebied. Doelstelling II wil de economische en sociale reconversie aanmoedigen in gebieden met structurele moeilijkheden.

Het project zorgt voor een goede toegankelijkheid van de hele perimeter voor de verschillende vervoerswijzen, maar bevoordeelt en stimuleert de actieve modi en de toegang tot het openbaar vervoer ('klientraject' cf. hoofdstuk 3.5 De mens). De toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers verbetert aanzienlijk, door veilige en comfortabele oversteekplaatsen voor voetgangers maar ook door een voor het merendeel voor actieve modi bestemde ruimte.

Een kwalitatieve herinrichting moedigt de eigenaars ertoe aan om hun gevels beter te onderhouden en spoort de handelaars ertoe aan om hun uitstalramen beter te verzorgen, wat de aantrekkingskracht versterkt.

Kwalitatieve wegen en een verbeterd levenskader zorgen voor meer klanten en meer sociaal contact.

De inrichting zorgt voor een opwaardering van de wijk en biedt de buurtbewoners een levenskader dat meer aangepast is aan hun behoeften en tegelijkertijd de hiërarchie van de wegen respecteert. Gezien het groot aantal huishoudens zonder wagen en de bevolkingsdichtheid, is het essentieel om een inrichting voor te stellen, die rekening houdt met de actieve modi door hen een niet te verwaarlozen plaats toe te kennen.

3.4 Mobiliteit

A Bestaande toestand:

A.1 Het voetgangersverkeer:

De Kleine Ring wordt door voetgangers ervaren als een moeilijk oversteekbare barrière. De voetgangers zijn opgesloten langs beide kanten van de lanen en kunnen de Kleine Ring maar aan bepaalde kruispunten oversteken (ter hoogte van het Louizaplein, de Munthofstraat, de Overwiningsstraat, aan het kruispunt met de Engelandstraat en de Blaesstraat, ter hoogte van de Merodestraat en aan het kruispunt met de Fonsnylaan). Nergens anders kan er overgestoken worden omwille van het bovengrondse verkeer op de grootstedelijke wegen en de tunnelingangen. Tussen het Louizaplein en de Munthofstraat en tussen de Merodestraat en de Engelandstraat liggen er twee lange stukken (370 m en 270 m) die voetgangers niet kunnen kruisen.

De hele zone die door het Hallepoortpark ingenomen wordt (tussen Munthof en Engeland-Blaes), laat voetgangers dan weer wel door. Op verschillende plaatsen zijn er namelijk oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien, die de inwoners van Sint-Gillis toelaten om naar het Stadscentrum te gaan en terug te keren.

In het algemeen zijn deze bestaande inrichtingen onregelmatig, zijn de voetpaden op tal van plaatsen in vrij slechte staat en zijn de kwaliteit en de uniformiteit van de wegbedekkingen niet geschikt voor het intens gebruik van de voetpaden als gevolg van de aanwezige attractiepolen.

Bovendien is het een lappendeken van verschillende types van verhardingen:

- Langs de kant van de Stad Brussel bestaat de verharding op de Waterloolaan op de hoek met het Louizaplein uit tegels 20x20 in blauwe hardsteen en marmer die niet in erg goede staat verkeert. De voetpaden bestaan uit betontegels 30x30 die in slechte staat verkeren. De voetpaduitstulpingen zijn in betontegels 20x20 of gezaagde straatstenen die over het algemeen in goede staat verkeren. De voetpaden bestaan ofwel uit tegels 30x30, ofwel uit betonnen geleidingstegels 58x58, waarvan de staat varieert al naargelang de plaats.
- Langs de kant van de Stad Brussel zijn de voetpaden op de Zuidlaan bedekt met platines, geleidingstegels 58x58 in beton, kleine tegels 9x9 in beton en betontegels 20x20 waarvan de staat eveneens varieert van plaats tot plaats (tussen de Blaesstraat en de Huidevettersstraat verkeert de verharding in zeer slechte staat en tussen de Huidvettersstraat en de Nieuwlandstraat verkeert de verharding in goede staat).
- Langs de kant van Sint-Gillis bestaat de verharding op de Hallepoortlaan uit geleidingstegels 58x58 in beton, tegels 30x30, klinkers en tegels 20x20 in blauwe hardsteen voor de taverne 'Le Dôme'. De verharding aan het begin van de laan verkeert in slechte staat, daarna varieert de situatie van plaats tot plaats.
- Aan Sint-Gillis bestaat de verharding op de Henri Jasparlaan uit tegels 10x10 in beton, porfierkasseien in slechte staat en klinkers.
- Langs de kant van Sint-Gilles bestaat de verharding op de Gulden Vlieslaan uit klinkers die voor het merendeel in vrij goede staat verkeren, porfierkasseien op de hoek van de Dejonckerstraat en tegels 20x20 in blauwe hardsteen en marmer (verharding van het Louizaplein).

De voetpaden zijn over hun geheel genomen breed genoeg, maar gelden her en der ter hoogte van de Hallepoortlaan als problematisch:

- de breedte van het voetpad tussen de Ruslandstraat en de Engelandstraat is vrij smal (2m15-2m25).
- achter de bushalte Hallepoort is er maar een doorgang voorzien van 1m15 en ervoor quasi niets (zie foto p. 51).

Over het algemeen worden deze voetpaden erg veel gebruikt. Er wonen heel wat mensen en een groot deel van de huishoudens heeft geen auto.

De bestaande oversteekplaatsen voor voetgangers zijn niet allemaal beveiligd. Weinig oversteekplaatsen voor voetgangers zijn uitgerust met inrichtingen voor PBM (personen met

een beperkte mobiliteit - verlaagde trottoirbanden, podotactiele tegels) en sommige zijn te lang. Sommige dwarsstraten die uitgeven op de lanen, zijn uitgerust met plateaus (Voorzorgsstraat, Dumonceaustraat, Hoogstraat, Lacaillestraat en Bloemistenstraat, Huidevettersstraat, Nieuwlandstraat, Argonnestraat (oversteekvoetpad), Merodestraat, Bosquetstraat en Dejonckerstraat). Elders ontbreken dan weer dergelijke plateaus, zoals aan het Jan Jacobsplein, in de Eversstraat, de Héger-Bordetstraat, de Breughelstraat, de Aanaardingsstraat, de Blaesstraat, de Huishoudenstraat, de Ruslandstraat, de Engelandstraat, de César Depaepestraat, Fontainasstraat en de Vorstsesteenweg. Deze wegen zijn gelegen in een zone 30 (zie planuittreksel A.4 - autoverkeer).

A.2 Fietsers:

De perimeter van de studie wordt door verschillende gewestelijke fietsroutes (GFR) doorkruist.



Uittreksel van de Mobigis-kaart 'Fiets - GFR'

- GFR 6 loopt langs het Louizaplein via de Dejonckerstraat en de Quatre Brasstraat. Maar ook komende van de Bosquetstraat steekt de route de Guldenvlieslaan en de Waterloolaan over om daarna langs de Voorzorgsstraat te passeren.
- GFR 1 start aan de Hoogstraat (richting Evere) en eindigt aan de Blaesstraat (komende van Evere) (te verbinden met ringweg A in de Emile Feronstraat via de Engelandstraat) en aan het Zuidstation via de Engelandstraat.
- Ringweg A passeert langs de Engelandstraat en de Emile Feronstraat achter het Fontainashof.
- GFR Zenne (SZ) komende van de Merodestraat steekt de Hallepoortlaan en de Zuidlaan over om daarna langs de Huidevettersstraat te passeren.

De Kleine Ring maakt deel uit van het fiets-GEN (zie kaart p. 16), maar desondanks zijn de binnen de perimeter van de studie bestaande fietsinrichtingen weinig beveiligd en niet-doorlopend:

Langs de kant van de Stad Brussel:

Op het Louizaplein bestaat er geen enkele inrichting voor fietsers. Op de Waterloolaan is er vanaf het Louizaplein tot aan de Voorzorgsstraat geen enkele inrichting te bespeuren. Vanaf de Voorzorgsstraat is er een gescheiden tweerichtingsfietspad tot aan het volgende kruispunt (Dumonceaustraat) dat de Vijfhoek met de Bosquetstraat verbindt (GFR 1). Daarna volgt er een gemarkeerd eenrichtingsfietspad tot aan de Héger-Bordetstraat dat verandert in een fietssuggestiestrook tot bijna aan de verkeerslichten van de Breughelstraat. In de andere richting, langs het Hallepoortpark, is er iets voor de Breughelstraat en tot aan het kruispunt ter hoogte van de Munthofstraat een D10 (gedeeld trottoir voor voetgangers en fietsers) straatopwaarts.

Geen inrichting tussen de Breughelstraat en de Hoogstraat.

Op de Zuidlaan loopt er vanaf de Hoogstraat een bus- en fietsstrook tot aan de bushalte, gevolgd door een gemarkeerd fietspad. Na het kruispunt met de Blaesstraat liggen er aan de rechterkant tot aan de Nieuwlandstraat een fietssuggestiestrook en aan de linkerkant tegen de richting van het verkeer in en straatopwaarts een gemarkeerd fietspad. Vervolgens loopt er een gemarkeerd fietspad onder de brug door tot aan de Stalingradlaan.

Langs de kant van Sint-Gillis:

Stroomopwaarts van de Hallepoortlaan loopt er een gemarkeerd fietspad onder de spoorwegbrug voor de fietsers die rechtdoor moeten. Op de Hallepoortlaan tot aan het kruispunt met de Ruslandstraat is er geen enkele inrichting voor fietsers, ondanks de aanwezigheid van een GFR die de Kleine Ring kruist ter hoogte van de Merodestraat. Van de Ruslandstraat tot de Engelandstraat is er geen enkele inrichting voorzien in opgaande richting en wordt er een busstrook in tegengestelde richting straatopwaarts gedeeld met fietsers en taxi's. Daarna is er tot aan de Jean Volderslaan alleen maar een D10 (gedeeld trottoir voor voetgangers en fietsers) straatopwaarts aan de kant van het park. Op de Henri Jasparlaan tot aan de Overwiningsstraat is er straatopwaarts een grote bus- en fietsstrook die ook door taxi's gebruikt mag worden, en treffen we verder langs het park nog steeds de D10 aan. Vanaf de Overwiningsstraat tot aan de Munthofstraat is er rechts straatopwaarts een gemarkeerd fietspad en hebben we langs de parkzijde straatopwaarts de D10. De tweerichtings-GFR is weinig zichtbaar tussen de Munthofstraat en de Bosquetstraat. Op de Gulden Vlieslaan tot aan de Bosquetstraat is er over een kort traject een fietssuggestiestrook op de rijweg en een D10 (tweerichtingsvoorziening) op de grote trottoiruitbreiding (waarbij nagels de fietsers de te volgen weg suggereren). Daarna is er geen enkele inrichting meer tot aan het einde van de zijweg en vlak voor het Louizaplein duikt er dan opnieuw een gemarkeerd fietspad op.

Voor fietsers bestaat er op de Kleine Ring geen enkele oversteekplaats, behalve aan het kruispunt met de Munthofstraat (waar GFR 6 passeert). Net zoals voor de voetgangers laat de hele zone die door het Hallepoortpark wordt ingenomen (tussen Munthof en Engeland-Blaes) probleemloos fietsers door, aangezien deze mogen rondrijden in door Leefmilieu Brussel beheerde parken.

Binnen de perimeter bevinden zich ook twee Villo-stations (ze situeren zich langs de kant van de Stad Brussel):

- station nr. 39 - Munthof aan de Waterloolaan nr. 93-98
- station nr. 40 - Hallepoort aan de Zuidlaan nr. 142

Tot slot telt de perimeter ook een veertigtal fietsbogen.

A.3 Openbaar vervoer:

Metro:

Het stuk van de Kleine Ring dat zich binnen de perimeter van de studie bevindt (tussen Louiza en Nieuwland) wordt door de metro bediend:

- lijn 2 Simonis- Elisabeth
- lijn 6 Koning Boudewijn - Elisabeth

In de perimeter situeren zich meerdere metro-ingangen:

- Station Louiza: aan de rand van de perimeter liggen er 2 ingangen (die op het Louizaplein achter de tramhaltes en op de hoek van de Gulden Vlieslaan en de Louizalaan)
- Station Munthof: 4 ingangen (2 op de Waterloolaan, 1 op de Gulden Vlieslaan en 1 op de Henri Jasparlaan)
- Station Hallepoort: 3 ingangen binnen de perimeter (1 op de Zuidlaan, 1 in het Hallepoortpark en 1 op de Hallepoortlaan)

Verder ligt er ook een premetrostation in de perimeter, nl. het station Hallepoort dat bediend wordt door tram 3 (Esplanade-Churchill) - 4 (Noordstation-Stalle) - 51 (Stadion-Van Haelen).

Tramlijnen:

De trams 92 (Schaarbeek Station-Fort-Jaco) - 93 (Stadion-Légrand) - 94 (Louiza-Trammuseum) - 97 (Louiza-Dieweg) rijden langs de rand van de perimeter over het Louizaplein. De haltes bevinden zich op het Louizaplein.

Buslijnen:

Er rijden bussen van de MIVB door de perimeter van de studie:

- Bus 27 (Zuidstation - Andromeda) ■
- Bus 48 (Grote Markt - Decroly) ■
- Bus N12 (Noctis-bus Stalle - Centraal Station) ■



Ook van De Lijn en de TEC rijden er bussen door de perimeter van de studie: ■

- Bus 136 De Lijn (Groot-Bijgaarden - Alsemberg)
- Bus 137 De Lijn (Dilbeek - Alsemberg)

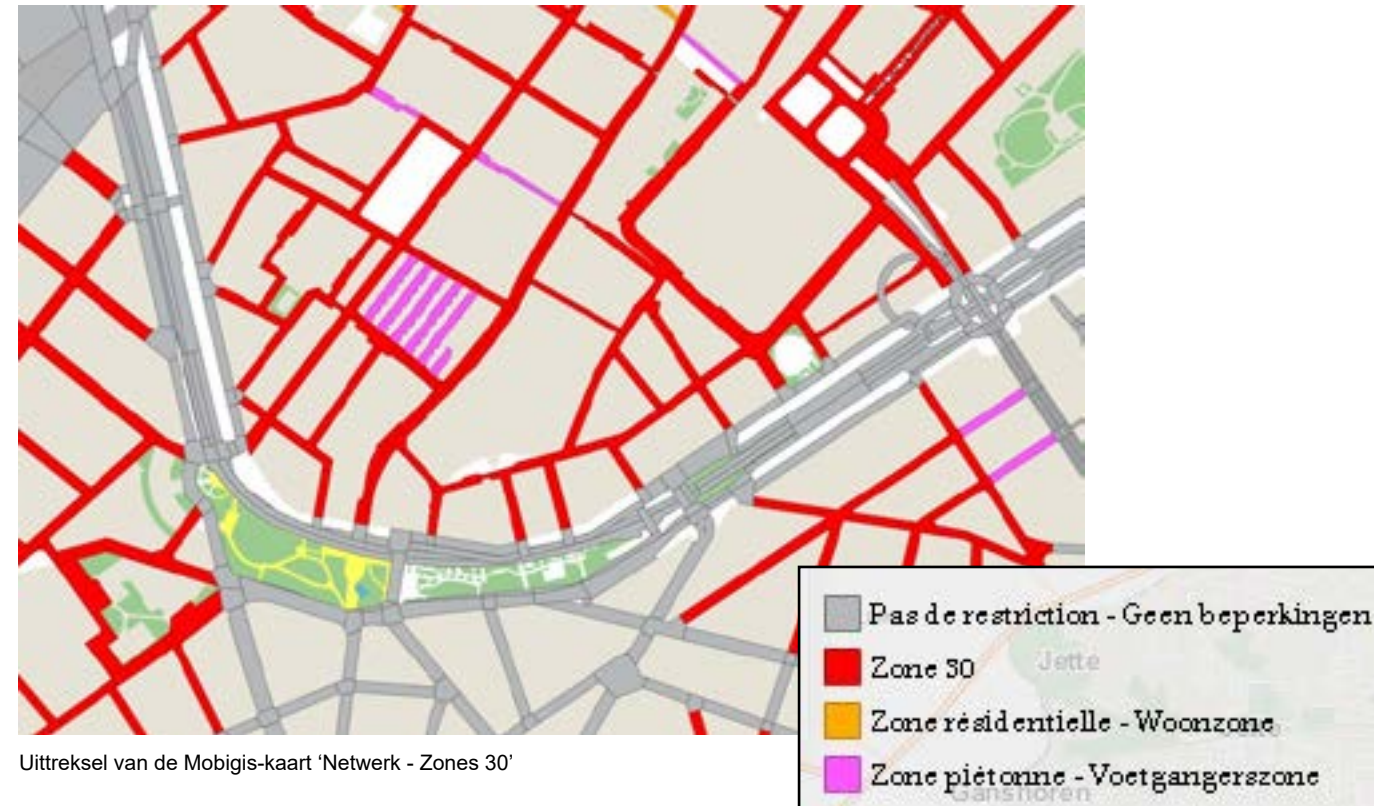
- Bus 123 TEC (Brussel-Zuid - Argenteuil Berlaymont)
- Bus W TEC (Brussel - Waterloo-Braine-l'Alleud)
- Bus 365A TEC (Brussel - Charleroi)



De bushaltes:

- Hallepoortlaan - halte Fontainas (alle bussen) ●
- Hallepoortlaan (ter hoogte van de nrs. 5-8) - halte Hallepoort (bus 27 en 48, De Lijn en de TEC) ●
- Zuidlaan (tegenover de Residentie Porte de Hal - Maison des Aveugles) - halte Blaes (bussen van De Lijn en de TEC) ●

A.4 Het autoverkeer

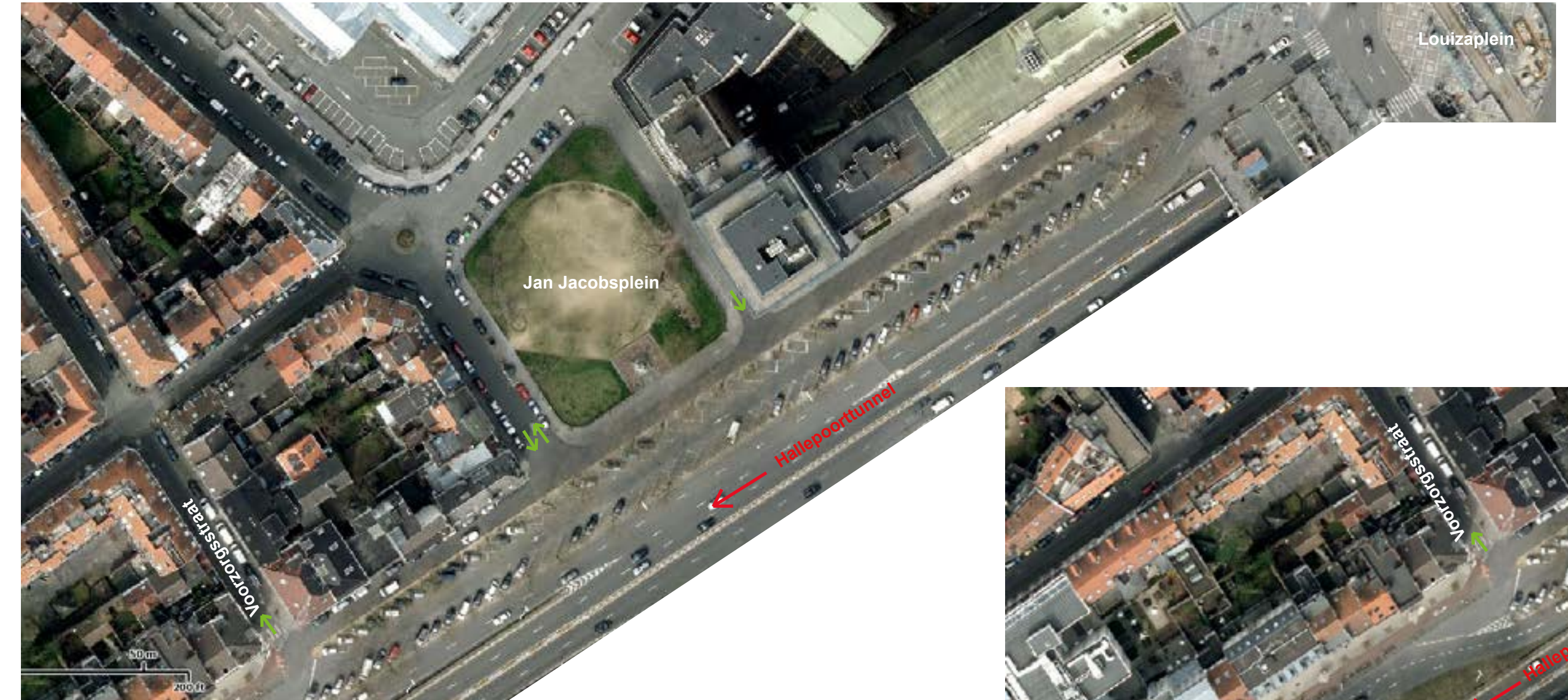


Uittreksel van de Mobigis-kaart 'Netwerk - Zones 30'

Langs de kant van de stad Brussel:

Vanaf het Louizaplein, op de centrale weg, 2 rijstroken komende van de Louizatunnel (grootstedelijke wegen) met ernaast 2 rijstroken (hoofdwegen) die toegang geven tot de Hallepoorttunnel en uit de Louizatunnel komen, waarlangs men toegang heeft tot de Waterloolaan en het Munthofkruispunt;

- vanaf de hoofdwegen, toegang tot 1 zijweg die tot aan de Voorzorgsstraat loopt en toegang biedt tot het Jan Jacobsplein (aan de noordelijke kant, eenrichtingsverkeer naar de zijweg. Op dit moment fungeert dit stuk als uitrittraject voor de parkings van de Zesellenstraat en aan de westelijke kant, straat met tweerichtingsverkeer) en de Voorzorgsstraat in enkele richting vanaf de zijweg;
- eveneens vanaf de hoofdwegen, toegang tot een tweede ventweg voorbehouden om te parkeren (zie verder);



- van de Voorzorgsstraat tot aan het Munthofkruispunt is er geen zijweg meer, maar zijn er 2 rijstroken (hoofdwegen, 1 strook om rechtdoor te rijden en 1 om links af te slaan) waar voor het kruispunt nog een voorsorteerstrook bijkomt om naar links af te slaan.

Op deze plaats gaan de grootstedelijke wegen onder het Hallepoortpark door. Bovengronds is er het Munthofkruispunt met 3 rijstroken (hoofdwegen, 2 om rechtdoor te rijden en 1 om links af te slaan) richting Munthof en zijn er in de tegenovergestelde richting 2 rijstroken om links af te slaan (hoofdwegen) naar de Waterloolaan richting Zuid;



- na het kruispunt op de Waterlooaan leidt er een weg naar beneden (hoofdweg) tot na de Dumonceastraat, waar er een zijweg met zijlings parkeren langs beide kanten bijkomt (zie verder) die tot net voor het kruispunt met de Eversstraat doorloopt;



- tussen de Eversstraat en de Héger-Bordetstraat is er geen zijweg, alleen de naar beneden leidende hoofdweg;



- tussen de Héger-Bordetstraat en het kruispunt waar men de Kleine Ring kan oversteken richting Sint-Gillis, is er een weg die naar beneden leidt, gevolgd door 2 voorsorteerstroken bij het naderen van de verkeerslichten (1 om links af te slaan en 1 om rechtdoor te rijden, hoofdwegen). En een zijweg die langs het Jules Bordet Instituut loopt en die aan de Breughelstraat begint (waarvan de rijrichting onlangs werd omgekeerd).

Op het kruispunt waarlangs men de Henri Jasparlaan en de Overwiningsstraat kan bereiken: 1 strook om naar rechts af te slaan naar de Henri Jasparlaan richting Zuid en een voorsorteerstrook om rechtdoor te rijden en links af te slaan waarlangs men naar de Overwiningsstraat en de Henri Jasparlaan richting Louiza kan rijden (hoofdweg).

In de andere richting, 1 bus-, fiets- en taxistroom, 1 strook om naar links af te slaan en 1 voorsorteerstrook om naar links af te slaan richting Zuid (hoofdwegen);



- 2 rijstroken tot aan de Hoogstraat (hoofdwegen) gevolgd door 1 bus- en fietsstrook tot aan de bushalte en een rijstrook en ten slotte 2 rijstroken (1 om rechtdoor te rijden en naar rechts af te slaan, 1 om rechtdoor te rijden en naar links af te slaan, hoofdwegen).

Aan het kruispunt waarlangs men de Kleine Ring kan oversteken: 2 stroken om naar links af te slaan om naar de Hallepoortlaan richting Louiza te gaan en 1 busstrook om naar rechts af te slaan. In de andere richting 1 rijstrook om rechtdoor te rijden en naar links af te slaan, waarlangs men de 2 hoofdwegen kan bereiken, die langs de helling van de Hallepoorttunnel lopen, of de zijweg op de Zuidlaan (kruispunt met Indonesische kruisingen).



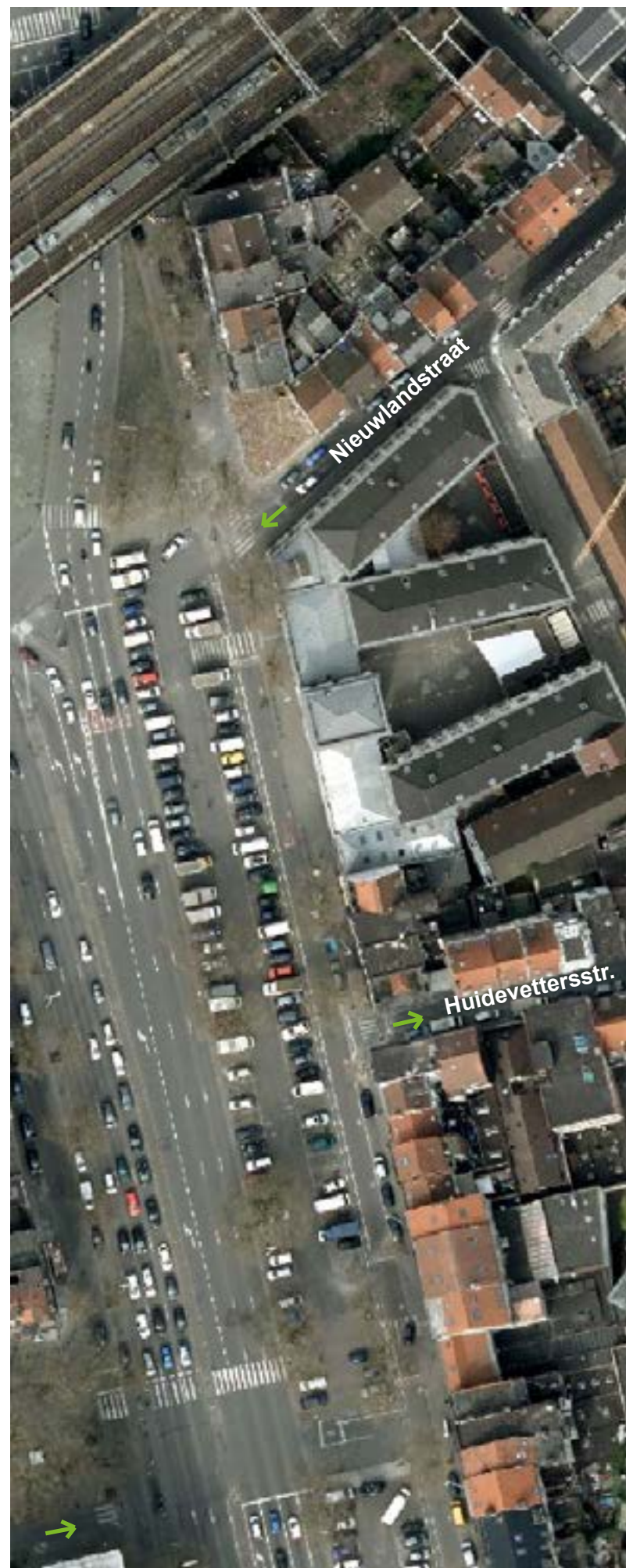
Op de centrale wegen, 2 rijstroken komende van de Hallepoorttunnel (grootstedelijke wegen) met ernaast 2 rijstroken (hoofdwegen) die samenkomen om te veranderen in 3 rijstroken en 1 strook om links af te slaan in de richting van de Fonsnylaan, ter hoogte van de Merodestraat (maar zonder toegang te bieden tot deze straat. Je kan er keren om naar de wijken rond de Hallepoort te rijden). Tot aan het volgende kruispunt (Fonsny) zijn er 3 rijstroken en 1 rijstrook om naar links af te slaan, waar er ter hoogte van het kruispunt 1 voorsorteerstrook bijkomt om naar links af te slaan;

- van de Blaesstraat tot de Nieuwlandstraat loopt er een zijweg die toegang biedt tot een parkeerzone langs de kant van de centrale wegen met loodrecht parkeren (zie verder). De zijweg en de parkeerzone worden aan het kruispunt ter hoogte van de Merodestraat onderbroken, waarna dezelfde configuratie zich herhaalt tot aan de Nieuwlandstraat; de zijweg geeft toegang tot/vanaf de Aanaardingsstraat, de Huishoudenstraat, de Lacaillestraat, de Bloemistenstraat, de Huidvettersstraat en de Nieuwlandstraat; tot de parkeerzone heeft men toegang vanaf de zijweg na het kruispunt met de Blaesstraat (inrit), aan het kruispunt met de Lacaillestraat en de Bloemistenstraat (in- en uitrit), vlak voor het kruispunt ter hoogte van de Merodestraat (uitrit), vlak na dit kruispunt (inrit van de tweede parkeerzone) en aan het kruispunt met de Nieuwlandstraat (uitrit).

De Mérodestr.



spoorwegbrug
van het Zuidstation



De Mérodestr.

Langs de kant van Sint-Gillis:

Vanaf de Fonsnylaan, op de centrale wegen, 3 rijstroken (grootstedelijke wegen) tot aan de ingang van de Hallepoorttunnel waar 2 rijstroken de tunnel inleiden en 1 rijstrook (hoofdweg) bovengronds blijft;

- tussen de Fonsnylaan en de Ruslandstraat is er een naar boven leidende zijweg die toegang biedt tot de Argonnestraat (eenrichtingsverkeer vanaf de zijweg), de Merodestraat (eenrichtingsverkeer naar de zijweg) en de Ruslandstraat (tweerichtingsverkeer) en toegankelijk is vanaf de Fonsnylaan en de Kleine Ring;



32

- tussen de Ruslandstraat en de Engelandstraat zijn er 2 naar boven leidende rijstroken (1 rijstrook die van de centrale weg voor de tunnel komt en een rijstrook die van de Ruslandstraat komt. Bij het naderen van het kruispunt is er ter hoogte van de Engelandstraat een korte voorsorteerstrook om naar links af te slaan; in de tegenovergestelde richting is er een bus-, fiets- en taxistrook die naar beneden leidt (rode pijl) (lijn 27 van de MIVB + bussen van De Lijn + bussen van de TEC);



Vanaf de Ruslandstraat tot aan de Bosquetstraat worden de Hallepoortlaan, de Henri Jasparlaan en de Gulden Vlieslaan binnen de weghierarchie als hoofdwegen ingedeeld.

33

Op het kruispunt waarlangs men de Kleine Ring kan oversteken zoals beschreven langs de kant van de Stad Brussel;

- tussen de Engelandstraat en de César Depaepestraat leidt er een brede rijstrook met 1 bushalte in een bocht naar boven (lijnen 27, 48, N12 van de MIVB, de TEC en De Lijn);



- tussen de César Depaepestraat en de Jean Volderslaan gaat het verkeer naar boven over 2 rijstroken, 1 om naar links af te slaan (leidt verder naar de Hallepoortlaan) en 1 om rechtdoor te gaan (naar de Vorstsesteenweg of de Jean Volderslaan) bij het naderen van het door verkeerslichten geregelde kruispunt;

- tussen de Jean Volderslaan en de Waterlooosesteenweg gaat het autoverkeer naar boven over 1 rijstrook ter hoogte van de tunnelingang van de metro en vervolgens over 2 rijstroken, 1 rijstrook om naar links af te slaan (leidt verder naar de Hallepoortlaan) en 1 om rechtdoor te gaan (naar de Waterlooosesteenweg of verder door naar de Hallepoortlaan). Langs de kant van de gevels is er 1 bus- en fietsstrook voorzien;



- tussen de Waterlooosesteenweg en de Overwinningstraat is er tweerichtingsverkeer: 1 weg leidt naar beneden langs de kant van het park naar de Waterlooosesteenweg. Deze wordt van de weg die naar boven leidt, gescheiden door een scheidingsberm. Verder is er 1 weg die naar boven leidt om naar links af te slaan, 1 weg die naar boven leidt om rechtdoor te rijden (leidt naar de Henri Jaspalaan) en rechts af te slaan (naar de Overwinningstraat) en 1 bus- en fietsstrook langs de kant van de gevels; Het kruispunt waarlangs men de Kleine Ring kan oversteken en de Zuidlaan en de stad Brussel kan bereiken, wordt langs de kant van de Stad Brussel beschreven;



- tussen de Overwinningstraat en de Munthofstraat is er 1 weg die naar boven leidt tot aan de toegang tot de parking van de Hallepoort en zijn er 2 wegen die naar boven leiden (1 om rechtdoor te gaan en naar rechts af te slaan, 1 om rechtdoor te gaan) evenals 1 korte voorsorteerstrook om rechtdoor te gaan en links af te slaan tot aan het Munthofkruispunt (beschreven langs de kant van de Stad Brussel);



- tussen de Munthofstraat en de Bosquetstraat zijn er 2 rijstroken die naar de grootstedelijke wegen van de Kleine Ring en de toegang tot de Louizatuunnel leiden, en 1 strook die toegang geeft tot de 2 zijwegen die na de Bosquetstraat beginnen;



- tussen de Bosquetstraat en de Dejonckerstraat is er 1 zijweg langs de kant van de bebouwing waarlangs men toegang heeft tot de Dejonckerstraat en is er een 2^{de} ventweg die toegang geeft tot de parkeerzone (zie verder). Er zijn 2 rijstroken die toegang geven tot de Louizatuunnel en het Louizaplein met daarnaast 2 hoofdstedelijke wegen boven de grond op diezelfde plek.



- tussen de Dejonckerstraat en het Louizaplein is er een zijweg die naar de hoofdwegen leidt. Bij het naderen van de Louiza-rotonde zijn er 3 rijstroken (de linker rijstrook geeft toegang tot de parking die zich in het midden ter hoogte van de Louizatuunnel bevindt).



Uitzonderlijk vervoer:



uitreksel uit de kaart van het uitzonderlijk vervoer in Brussel

KLASSEN & CATEGORIËN (uitzonderlijk vervoer)			
Categorie	R2	R3	R4
Dragervermogenklasse normaal	H = 5 m	H = 5 m	H = 5 m
44 T + M = 44 T			
50 T + M = 50 T			
120 T + M = 120 T			
180 T + M = 180 T			
240 T + M = 240 T			

BRUGGEN EN ANDERE OBSTAKELS (Atlas)

Boven de weg: andere bruggen, len > 5m, Toekomstige brug of steunmuur

Onder de weg: len < 5m

ONTWIKKBARE OBSTAKELS (plaatselijke omleiding): T, H

NIET ONTWIKKBARE OBSTAKELS (geen plaatselijke omleiding):

beperkt draagvermogen, beperkte hoogte

Volgens de kaart met de routes van het uitzonderlijk vervoer zijn de Hallepoortlaan, de Jean Volderslaan en de Zuidlaan wegen die uitzonderlijk vervoer van categorie R4 kunnen opvangen en dus moet op deze wegen een minimumbreedte van 6 m van bordsteen tot bordsteen en van 7 meter zonder enig obstakel voorzien worden.

De Henri Jasparlaan, de Gulden Vlieslaan en de Waterloosesteenweg kunnen uitzonderlijk vervoer van categorie R2 opvangen, wat betekent dat er op deze wegen een minimumbreedte van 3,50 meter van bordsteen tot bordsteen en van 5,50 meter zonder enig obstakel voorzien moet worden.

Het in het zwart aangeduide stuk heeft betrekking op een stuk van de Zuidlaan en de Waterloosesteenweg. Dat zijn wegen die uitzonderlijk vervoer van categorie R3 kunnen opvangen en dus moet op deze wegen een minimumbreedte van 7 meter zonder enig obstakel voorzien worden.

De betrokken wegen zijn de hoofdwegen van de Kleine Ring, niet de grootstedelijke wegen. Er rijdt geen uitzonderlijk vervoer in de tunnels.

A.5 Parking en toegang tot garages en parkings buiten de weg

Langs de kant van de stad Brussel:

- 20 parkeerplaatsen op de middenberm, naast de ingang tot de Louizatunnel.

- Waterloolaan (tussen het Louizaplein en de Dumonceaustraart):
 - in het begin van het stuk zijn er 4 parkeerplaatsen.
 - op de zijweg zijn er langs de gevelkant 29 parkeerplaatsen.
 - op de 2^{de} ventweg waar er langs beide kanten in omgekeerde graatvorm geparkeerd kan worden, zijn er 111 parkeerplaatsen waaronder 4 Cambio-plaatsen.

- aan het nr. 90, is er een garage-inrit.

- Waterloolaan (tussen de Dumonceaustraart en de Héger-Bordetstraat)
 - zijweg met zijlings parkeren langs beide kanten: 11 plaatsen (6 langs de gevelzijde en 5 langs de kant van he park).

- Waterloolaan (tussen de Héger-Bordetstraat en de Hoogstraat)
 - zijweg langs het Jules Bordet Instituut: zijlings parkeren langs beide kanten: 17 plaatsen (waarvan er 2 voorbehouden zijn aan personen met een handicap en 3 aan taxi's) + fiets-/motoplaatsen + 1 ambulanceplaats.
 - zijlings parkeren langs de gevelzijde tussen de Breughelstraat en de Hoogstraat: 1 leveringszone van 12 m.

- Zuidlaan (tussen de Hoogstraat en de Aanaardingsstraat)
 - 4 parkeerplaatsen waarvan 1 voorbehouden aan personen met een handicap.

- Zuidlaan (tussen de Aanaardingsstraat en de Blaesstraat)
 - aan het nr. 142 is er een toegang tot de parking van het rusthuis 'la Résidence de la Porte de Hal - Maison des Aveugles"

- Zuidlaan (tussen de Blaesstraat en de spoorwegbrug)
 - op de zijweg, zijlings parkeren: 36 plaatsen waaronder 1 leveringszone van 13 m voorbij de Nieuwlandstraat en 1 plaats voorbehouden aan personen met een handicap aan het nr. 104.
 - op de hoek van de Bloemistenstraat is er een plaats voor personen met een handicap voorzien.
 - parking op de centrale berm met loodrecht parkeren langs beide kanten: 281 plaatsen.

- aan de nrs. 120, 103, 100 en 99 zijn er garage-inritten.

Langs de kant van Sint-Gillis:

- Hallepoortlaan (tussen de Fonsnylaan en de Merodestraat)
 - op de zijweg, 21 zijlingse parkeerplaatsen langs beide kanten van de weg.

- aan de nrs. 67 en 65 zijn er garage-inritten.

- Hallepoortlaan (tussen de Merodestraat en de Ruslandstraat)
 - op de zijweg, 33 zijlingse parkeerplaatsen langs beide kanten van de weg.

- aan het nr. 41 is er een toegang tot de parking van het NMBS-gebouw (de parking verlaten doe je langs de Ruslandstraat).

- Hallepoortlaan (tussen de Ruslandstraat en de Engelandstraat)
 - 13 zijlingse parkeerplaatsen langs de gevelkant waaronder 1 leveringszone van 12 m.

- aan de nrs. 39 en 37 zijn er garage-inritten.

- Hallepoortlaan (tussen de Engelandstraat en de César Depaepestraat)
 - berijdbare toegangsweg tot het Fontainashof.

- Hallepoortlaan (tussen de César Depaepestraat en de Jean Volderslaan)
 - 8 zijlingse parkeerplaatsen langs de gevelkant waaronder 1 plaats voorbehouden aan personen met een handicap.

- aan het nr. 22 is er een garage-inrit.

- Hallepoortlaan (tussen de Jean Volderslaan en de Waterloosesteenweg)
 - 22 zijlingse parkeerplaatsen langs de kant van het park.

- aan het nr. 5-8 is er een garage-inrit.

- Henri Jasparlaan (tussen de Overwiningsstraat en de Munthofstraat)
 - zijlings parkeren langs de gevelkant: 31 plaatsen waaronder 1 leveringszone van 13 m en 2 plaatsen voor personen met een handicap.
 - parkeren in omgekeerde graatvorm langs de kant van het park: 71 plaatsen.
 - er is 1 plaats voor personen met een handicap en er zijn 2 CD-plaatsen na de bocht, zij het nog wel steeds op de Henri Jasparlaan.
 - rond het blok van de kruising van de laan met de Berckmansstraat: 7 parkeerplaatsen.

- aan de nrs. 129, 126, 124, 114, 112, 99 en 90 zijn er garage-inritten.
- aan de nrs. 151, 154 en 156 van de Berckmansstraat zijn er garage-inritten.

- Gulden Vlieslaan (tussen de Bosquetstraat en de Dejonckerstraat)
 - zijweg met parkeren aan de rechterkant: 29 parkeerplaatsen.
 - 2^{de} ventweg met zijlings parkeren aan de rechterkant: 36 plaatsen en in omgekeerde graatvorm

aan de linkerkant: 46 parkeerplaatsen (deze laatste bevinden zich op het grondgebied van de Stad Brussel).

- aan de nrs. 80, 75, 72 en 63 zijn er garage-inritten.

- Gulden Vlieslaan (tussen de Dejonckerstraat en het Louizaplein)
 - 6 parkeerplaatsen in omgekeerde graatvorm.

Cambiostations:

- Louiza ter hoogte van Waterloolaan 76 (4 plaatsen)
- Hallepoort ter hoogte van Vorstsesteenweg 2 (4 plaatsen), buiten de perimeter van de studie.

Er is geen voorbehouden plaats voor Zen Car.

Volgens artikel 57 van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moeten de beheerders van de openbare weg, voorafgaandelijk aan alle werken, ongeacht of die onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunningsplicht, elke verwijdering van parkeerplaatsen melden aan het Parkeeragentschap en aan de gemachtigde ambtenaar. Op basis van deze kennisgevingen kan het Parkeeragentschap duidelijk de reële compensatiebehoefte buiten de weg berekenen. Hiertoe dient het Parkeeragentschap een berekeningswijze voor de compensatie buiten de weg, waarvan de modaliteiten ter goedkeuring aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voorgelegd dienen te worden.

Het Parkeeragentschap geeft ons de volgende aanwijzingen:

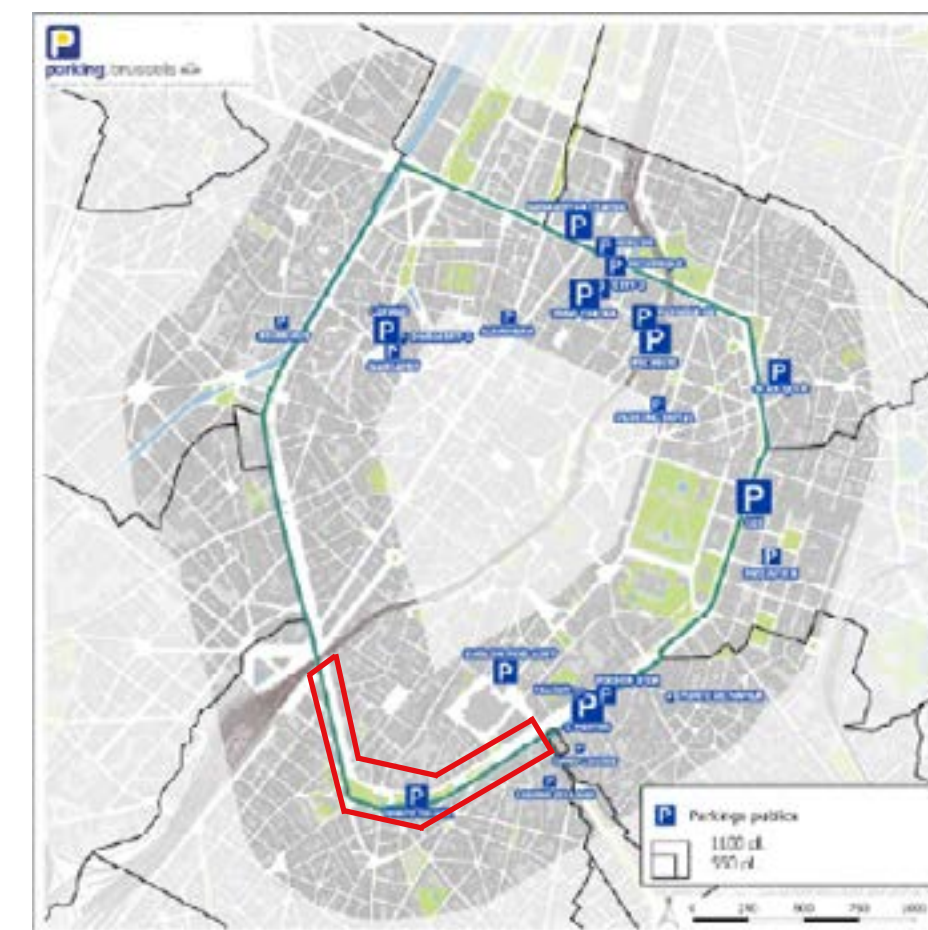
Openbare parkings:

Binnen de perimeter van de studie:

- Hallepoortparking: 498 plaatsen. De toegangen bevinden zich op de Waterloolaan ter hoogte van het nr. 103 A en de Henri Jasparlaan ter hoogte van het nr. 92.

In de omgeving van de perimeter van de studie (maximum 500 meter):

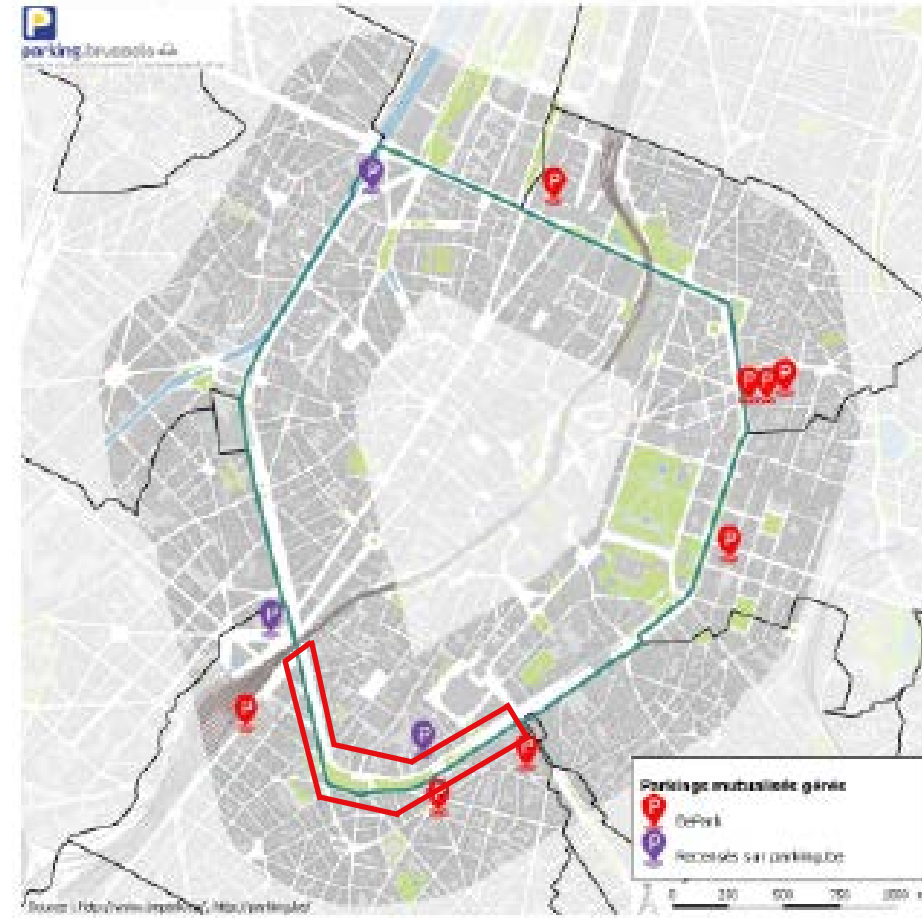
- Louise village: 145 plaatsen. Toegang: Dejonckerstraat 36
- Inno Louise: 119 plaatsen. Toegang: Kapitein Crespelstraat 27
- Zavel-Poelaert: 500 plaatsen. Toegang: Poelaertplein
- 2 Portes: 930 plaatsen. Toegang: Waterloolaan 2a
- Hilton: 130 plaatsen. Toegang: Waterloolaan 38
- Gulden Vlies: 342 plaatsen. Toegang: Gulden Vlieslaan 20



Bron: Parkeeragentschap 'Identificering van de concrete compensatiemogelijkheden buiten de weg voor parkeerplaatsen langs en in de omgeving van de Kleine Ring'

Gemutualiseerde private parkings in de omgeving:

- Dumonceau: toegang: Dumonceaustraart 1
- Louise Village - MGS: toegang: Dejonckerstraat 32
- Munthof: toegang: Bronstraat 12
- Park Inn Radisson: toegang: Hollandstraat 4
- Zuidstation: toegang: Jamarlaan 29



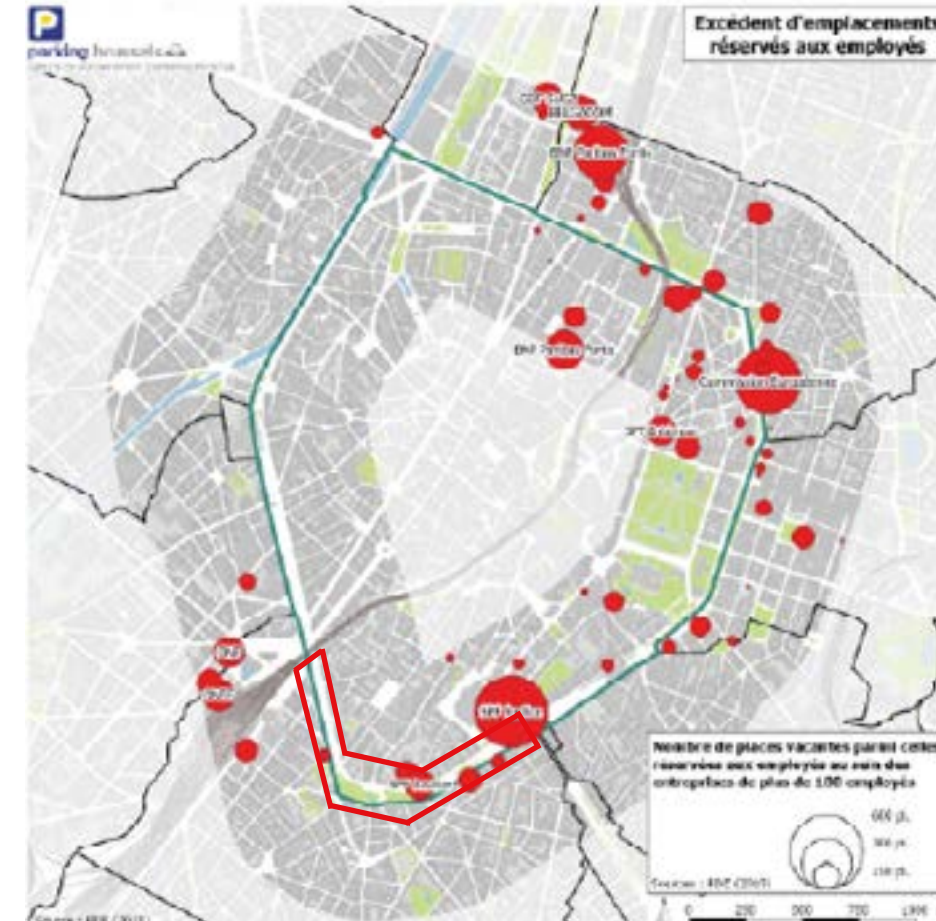
Bron: Parkeeragentschap 'Identificering van de concrete compensatiemogelijkheden buiten de weg voor parkeerplaatsen langs en in de omgeving van de Kleine Ring'

Geen enkel gegeven laat ons vandaag toe om de reële parkeer capaciteit te bepalen, noch de bezettingsgraad van deze voorzieningen. Het is echter uitzonderlijk dat de capaciteit van de parkeerterreinen voor 100% wordt benut. We mogen er dan ook van uitgaan dat een bepaald aantal lege plaatsen nog beschikbaar zijn, waarbij we ons natuurlijk wel aan voorzichtige schattingen dienen te houden, dat spreekt voor zich.

Het te mutualiseren aanbod buiten de weg:

Overschot aan parkeerplaatsen gereserveerd voor werknemers:

- Regie der Gebouwen - Axa Jourdan: Gulden Vlieslaan 87. Aantal lege plaatsen onder de plaatsen gereserveerd voor werknemers*: 69
- Ministerie van Justitie - Centrale Administratie: Waterlooiaan 115. Aantal lege plaatsen onder de plaatsen gereserveerd voor werknemers*: 110
- Universitair Medisch Centrum - Jules Bordet: Héger-Bordetstraat 1. Aantal lege plaatsen onder de plaatsen gereserveerd voor werknemers*: 65
- Ministerie van Justitie - Polaert: Quatre Brasstraat 13. Aantal lege plaatsen onder de plaatsen gereserveerd voor werknemers*: 652

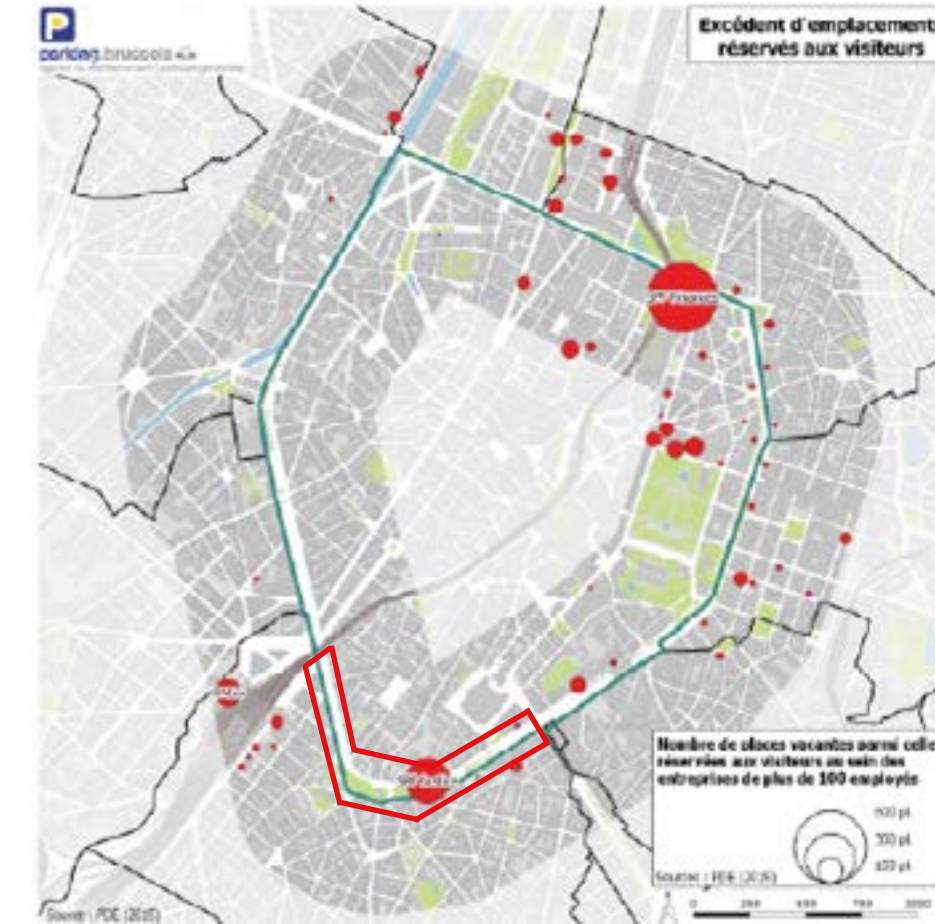


Bron: Parkeeragentschap 'Identificering van de concrete compensatiemogelijkheden buiten de weg voor parkeerplaatsen langs en in de omgeving van de Kleine Ring'

* volgens de gegevens van de bedrijfsvervoerplannen (BVP) - betreft ondernemingen van meer dan 100 werknemers.

Overschot aan parkeerplaatsen gereserveerd voor bezoekers:

- Ministerie van Justitie - Centrale Administratie: Waterlooiaan 115. Aantal lege plaatsen onder de plaatsen gereserveerd voor werknemers*: 250

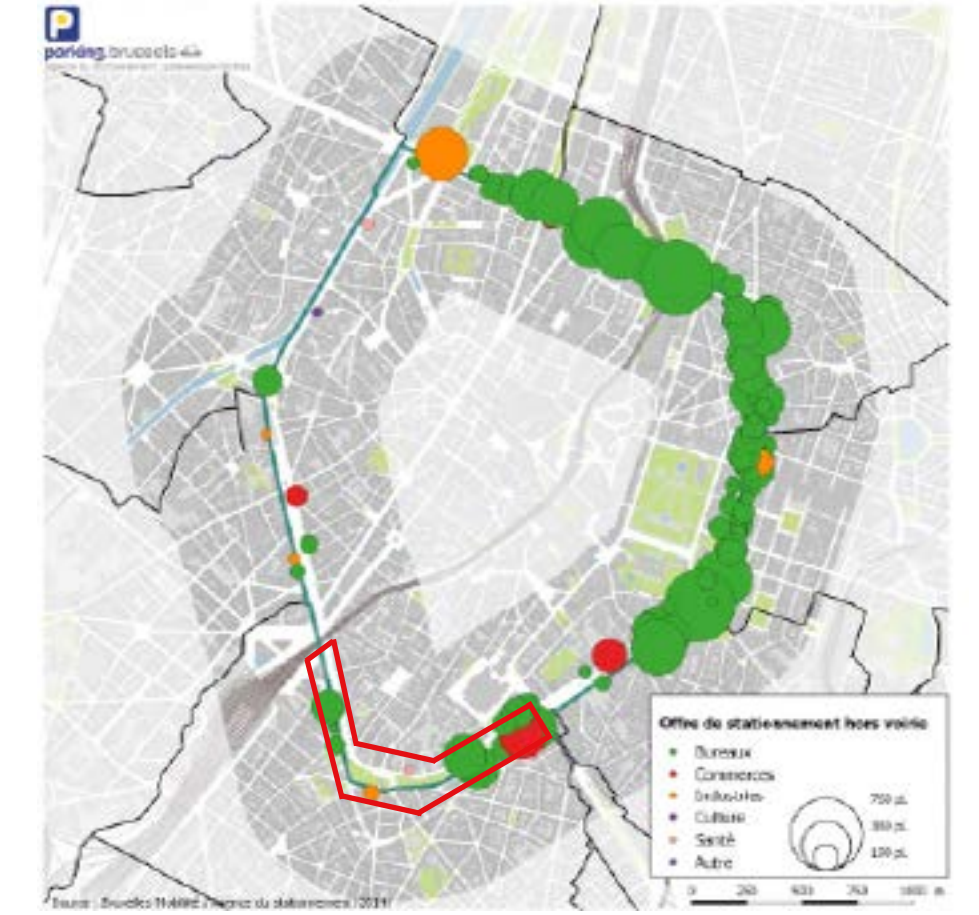


Bron: Parkeeragentschap 'Identificering van de concrete compensatiemogelijkheden buiten de weg voor parkeerplaatsen langs en in de omgeving van de Kleine Ring'

* volgens de gegevens van de bedrijfsvervoerplannen (BVP) - betreft ondernemingen van meer dan 100 werknemers.

Volgens andere informatiebronnen: (Stedenbouwkundige Vergunning, Kadaster en Overzicht van het Kantorenpark)
illustratie hierna

- Gulden Vlieslaan 56: capaciteit: 240
- Gulden Vlieslaan 87: capaciteit: 230
- Hallepoortlaan 40: capaciteit: 152
- Waterlooiaan 76: capaciteit: 152



Bron: Parkeeragentschap 'Identificering van de concrete compensatiemogelijkheden buiten de weg voor parkeerplaatsen langs en in de omgeving van de Kleine Ring'

A.6 Verkeersveiligheid:

In de perimeter van de studie bevinden zich meerdere ongevalgevoelige zones waarvan de belangrijkste gelegen zijn:

- aan het kruispunt van de zijweg van de Waterloolaan en het Jan Jacobsplein, langs de noordelijke kant;
- aan het kruispunt van de Hallepoortlaan en de Henri Jasparlaan;
- aan het kruispunt van de Fonsnylaan en de Zuidlaan.

Voetgangers:

Sommige oversteekplaatsen voor voetgangers zijn erg lang, maar worden beschermd door verkeerslichten. Sommige tussenbermen zijn erg smal (ter hoogte van de Merodestraat en de Overwinningstraat).

Het kruispunt van de Engelandstraat/Kleine Ring is complex. Sommige van deze oversteekplaatsen voor voetgangers hebben een erg korte 'groen licht'-fase.

Enkele oversteekplaatsen van de hoofdwegen ter hoogte van het park steken 2 rijstroken over zonder verkeerslichten.

Personen met beperkte mobiliteit (PBM):

De oversteekplaatsen voor voetgangers zijn niet voorzien van PBM-inrichtingen (gelijkgrondse trottoirband, noppentegel).

Fietsen:

De bestaande inrichtingen voor de fietsers zijn versnipperd en getuigen van een gebrek aan continuïteit. Over het algemeen grenst het fietsverkeer direct aan het autoverkeer, dat aanzienlijke verkeersstromen omvat, die een hoge snelheid kunnen hebben.

Motorvoertuigen:

Aan sommige kruispunten zijn er conflictzones tussen automobilisten, omdat de voertuigen er op bepaalde plaatsen van twee rijstroken naar één rijstrook gebracht worden zonder voorafgaande inrichting.

Omgeving van de scholen:

De lagere school Charles Buls op Zuidlaan nr. 86 is ingericht overeenkomstig de reglementering die voor schoolomgevingen geldt (verhoogde inrichting en oversteekplaats voor voetgangers voor de school, waarschuwingmarkeringen aan de rand van de school op de grond op de zijweg van de Zuidlaan en op de grootstedelijke wegen, balustrades van type Sint-Andrieskruis om te voorkomen dat kinderen ook op de weg zouden gaan lopen).

A.7 De Zuidfoor:

De Zuidfoor vindt elke zomer plaats, tussen de Hallepoort en de Anderlechtse Poort. Tussen de Blaesstraat en de Nieuwlandstraat worden de draaimolens opgesteld op het centrale middenplein dat gewoonlijk voorbehouden is om te parkeren en dat 2 maanden per jaar in juli en augustus (inclusief opbouw en afbraak van de draaimolens). Op bepaalde uren van de dag kunnen de hulpdiensten en de diensten die instaan voor de netheid of leveringen daarbij nog steeds door via de zijwegen die langs de gevels lopen. Op het brede voetpad voor het Maison des Aveugles (stroomopwaarts van de Blaesstraat) strijken er ook twee draaimolens neer.

B Geplande toestand:

B.1 Het voetgangersverkeer:

Het voetgangerstraject wordt verbeterd door het herpositioneren van de oversteekplaatsen voor voetgangers in overeenstemming met het natuurlijke traject. De zebrapadzone volgt het traject van de voetgangers alsook het loodrechte pad voor slechtzienden (podotactiele tegels).

Volgens kaart 4 van het GewOP - Verbetering van het levenskader is de Hallepoortlaan tussen de Fonsnylaan en de Ruslandstraat een fiets- en voetgangersverbinding die verbeterd moet worden. Het ontwerp draagt hier in ruime mate toe bij door de inrichting van de zijweg als zone met D9-statuu of fietsstraat.

Behalve aan de grote kruispunten zijn de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers van de dwarsstraten aangelegd op een verhoogd plateau of als oversteekvoetpad.

Wanneer de oversteekplaats voor voetgangers lang is en naast een oversteekplaats voor fietsers aangelegd werd, worden er specifieke verkeerslichten met een lens voor fietsers en voetgangers voorzien. In de mate van het mogelijke zullen de verkeerslichten voor voetgangers iets sneller dan die van de auto's op groen springen, kwestie van het risico op conflicten met naar rechts afslaande voertuigen te verkleinen.

Op de Hallepoortlaan worden sommige oversteekplaatsen voor voetgangers van de hoofdwegen van de Kleine Ring uitgebreid in het licht van de vastgestelde voetgangersstromen. Ter hoogte van het Hallepoortpark langs de kant van Sint-Gillis is er namelijk sprake van een erg geanimeerde wijk.

Rond het Hallepoortpark:

Sommige oversteekplaatsen (uitgekozen in functie van hun belang) krijgen een verhoogd verkeersplateau. Verder worden er wachtbuizen voorzien voor het plaatsen van verkeerslichten aan de oversteekplaatsen van 2 rijstroken (waaronder een busstrook). Indien nodig, zullen deze oversteekplaatsen beveiligd kunnen worden (verkeerslicht met drukknop). De markering wordt overgedimensioneerd om sterker de aandacht van de automobilist te trekken.

De uniformisering van de inrichtingen op de Kleine Ring zorgt voor meer duidelijkheid bij de gebruikers. Ook de gekozen materialen zijn aangepast aan hun behoeften. Tijdens de uitvoering moet bijzondere zorg besteed worden aan de bestrating van de voetpaden, zodat het comfort van de wegbedekking voor voetgangers gelijk is aan dat van het fietspad (asfalt) en voetgangers geen zin doet krijgen om daar te gaan lopen.

B.2 Fietsers:

Om de status van het fietsGEN concreet te maken, worden er fietsvriendelijke inrichtingen aangelegd:

Op de 'geneutraliseerde' zijwegen is de voorgestelde inrichting uniform ter bevordering van de duidelijkheid van het traject voor de fietsers. Concreet gaat het dan om een gelijkgrondse inrichting met een verharding in okerkleurig asfalt.

Op de zijwegen waar het autoverkeer verminderd werd, garandeert de inrichting lagere snelheden door verhoogde toegangen en kortere trajecten.

Volgens kaart 4 van het GewOP - Verbetering van het levenskader is de Hallepoortlaan tussen de Fonsnylaan en de Ruslandstraat een fiets- en voetgangersverbinding die verbeterd moet worden. Het ontwerp draagt hier in ruime mate toe bij door de inrichting van de zijweg als zone met D9-statuu of fietsstraat.

Toelichting bij de verschillende statussen van de heringerichte ruimten:



Voet- en fietspad liggen naast elkaar. De ruimte met D9-statuu voorziet een scheiding van het voetgangers- en fietsverkeer door een verschil in verharding (bij dit project: fietszone in okerkleurig asfalt en voetgangerszone in lichtgrijze straatstenen). Het niveau van de inrichting is daarbij gelijk aan dat van de begane grond.



Fietsstraat:



De fietsstraat wordt voorzien op die plaatsen waar er ter hoogte van de tot fietsruimte veranderde zijwegen toch autoverkeer toegelaten moet worden om toegang te geven tot private garages, parkings of andere inrichtingen.

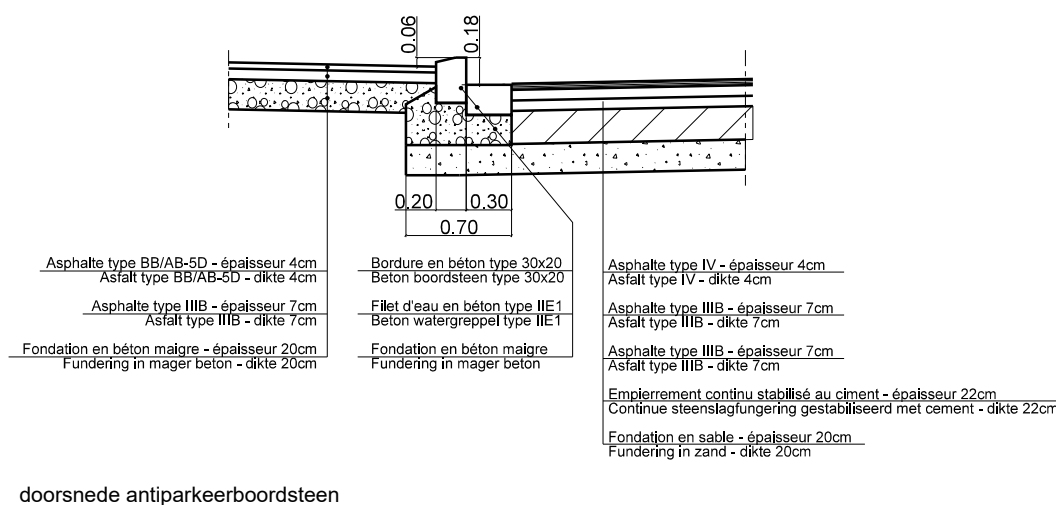
De fietsers hebben er voorrang op de auto's. Er geldt een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u. Dit dient aangegeven te worden met een verbodsbord voor verboden parkeren of minstens het stoppen gereguleerd te zijn. Het niveau van de inrichting is daarbij gelijk aan dat van de het trottoir.

Waar er geen zijweg is, worden er inrichtingen voorzien in functie van de configuratie ter plaatse; deze worden verderop nog in detail beschreven (zie B.9 Toelichting van het ontwerp voor elk stuk apart).

Daar waar het gescheiden fietspad langs de weg loopt en er een groot risico is dat er voertuigen zullen stoppen of zelfs parkeren en om tegelijkertijd te vermijden dat een deel van het fietspad gebruikt moet worden om er paaltjes te plaatsen, zijn er hoge antiparkeerboordstenen van het type "Nantes" voorzien, waarvan de bovenkant een schuin afgewerkte rand richting fietspad vertoont (de rand langs de kant van de rijweg wordt hiermee dus verhoogd).

PISTE CYCLABLE
FIETSPAD

VOIRIE
WEGDEK



Wanneer de oversteekplaats voor fietsers naast een oversteekplaats voor voetgangers aangelegd werd, worden er specifieke verkeerslichten met een lens voor fietsers en voetgangers voorzien. In de mate van het mogelijke zullen de verkeerslichten voor fietsers iets sneller dan die van de auto's op groen springen, kwestie van het risico op conflicten met naar rechts afslaande voertuigen te verkleinen.

De bestaande fietsenstalling blijft behouden en, indien nodig, kunnen er op verzoek nog plaatsen aan toegevoegd worden.

B.3 Openbaar vervoer:

De verbetering van de openbare ruimte leidt eveneens tot de verbetering van het "klanttraject" van het openbaar vervoer. Het klanttraject begint immers niet aan de halte maar eerder op de plaats waar hij de openbare ruimte betreedt.

Het Vademecum 'bovengrondse haltes' van de MIVB beveelt:

- de aanleg van veilige, comfortabele en voor iedereen toegankelijke haltes aan en gaat nog verder door de aandacht eveneens te vestigen op de zorg die besteed moet worden aan de omgeving van en de toegang tot deze haltes.
- "Bijzondere aandacht moet besteed worden aan de toegangen tot de haltes, opdat de zichtbaarheid van alle gebruikers van de openbare ruimte er gegarandeerd zou zijn."
- "Kiezen voor een klantenparcours tussen de haltes dat, in de mate van het mogelijke, overeenstemt met het natuurlijke traject."
- "Een goede verlichting voorzien, die een veiligheidsgevoel biedt ter hoogte van de haltezone, maar ook langs het hele parcours."
- "Voorkomen dat stedelijke of natuurlijke elementen het zicht van de klant hinderen, omdat dit bijdraagt tot het onveiligheidsgevoel."
- "Trajecten zonder niveauverschil genieten de voorkeur."
- "Het traject moet niet alleen zo kort mogelijk zijn, het moet ook door iedereen gevolgd kunnen worden in overeenkomst met de stedenbouwkundige regelgevingen (zie Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening)."

Het ontwerp komt hieraan tegemoet:

- Aan de bushaltes zorgt de verbreding van de trottoirs voor een betere toegankelijkheid én zichtbaarheid.
- Integratie van de nieuwe toegangen tot de metrostations die voorzien zijn door de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer van Brussel Mobiliteit in de respectieve SV-aanvragen.
- Er is geen niveauverschil tussen de verschillende trajecten.
- Er is geen enkele boom voorzien in de perimeter van de haltes, die voor een visueel scherm zou kunnen zorgen dat de zichtbaarheid hindert.
- De belichtingssterkte van de nieuwe verlichting die op het trottoir wordt geplaatst, is voldoende groot om het veiligheidsgevoel bij de gebruikers te bevorderen.

In de SV die werd toegekend voor de inrichting van het kruispunt van de Hallepoortlaan, de Jean Volderslaan, de Vorstsesteenweg en de Fontainasstraat, is voorzien dat de bushalte Fontainas verplaatst zou worden naar een plek tegenover het nr. 20-22 van de Hallepoortlaan. De halte tegenover het Fontainashof beantwoordt namelijk niet aan de inrichtingsnormen (in een bocht in de weg).

B.4 Autoverkeer:

Er wordt geen enkele hoofdweg gesupprimeerd.

Op de zijwegen wordt het autoverkeer ofwel op welbepaalde stukken geduld (geneutraliseerde zijweg), ofwel verboden.

Op de plaatsen waar het verkeer geneutraliseerd werd, d.w.z. in een fietsstraat (zie statussen B.2 De fietsers), is dit om toegang te verlenen tot privé- of bedrijfsgarages.

Op de plaatsen waar het verkeer verboden is, is een D9-inrichting voorzien (zie statussen B.2 De fietsers). Om te vermijden dat voertuigen er toch zouden rijden, worden er verwijderbare paaltjes geplaatst. Alleen de hulpdiensten en de verhuiswagens (mits toelating) alsook op bepaalde plaatsen de afvalophalingsvoertuigen zullen hier nog door mogen.

Op dit moment loopt er een studie om de mogelijkheid na te gaan van het controleren van de toegangen tot de fietsruimten door middel van camera's met nummerplaat herkenning. Dat zou voor een beter beheer kunnen zorgen dan wat de inplanting van verwijderbare paaltjes kan bieden (toegang ook voor de technische wegendiensten).

De voertuigen die op dit moment over de zijrijbanen rijden, worden naar de centrale wegen geleid: In november 2013 werden er tellingen verricht (zie Bijlagen op het einde van het document) en voor de

zijweg langs de kant van Sint-Gillis, tussen Fonsny en Rusland, werden er toen 266 pae's* tijdens de ochtendspits en 249 pae's* tijdens de avondspits geteld.

Dat zal dus een impact hebben op de centrale wegen van de Kleine Ring.

De sluiting van de andere zijwegen zal een minder grote impact hebben op de centrale wegen van de Kleine Ring, aangezien het verkeer naar de ventwegen geleid wordt, die zijn voorbehouden om te parkeren (aan de Zuidlaan tussen de Blaesstraat en de Nieuwlandstraat, aan de Gulden Vlieslaan tussen de Bosquetstraat en het Louizaplein en aan de Waterloolaan tussen het Louizaplein en de Voorzorgsstraat). En wat de zijwegen langs de Waterloolaan tussen de Dumonceaustraart en de Breughelstraat betreft, deze waren voornamelijk bestemd om te parkeren.

Parallel met dit inrichtingsontwerp worden er ter hoogte van de voornaamste kruispunten maatregelen getroffen om de werking van de Kleine Ring voor het autoverkeer te optimaliseren door in het bijzonder de verkeerslichten te herprogrammeren of door begeleidende maatregelen te nemen, zoals het gebruik van bepaalde kruispuntmarkeringen (Don't block the box).

Op de Waterloolaan tussen de Munthofstraat en de Héger-Bordetstraat wordt de rijweg versmald tot 4,50 m, wat overeenstemt met een rijstrook waar nog een ambulance met zwaailichten en sirene aan kan passeren langs een rij wagens die zich daarvoor opzij zet.

Tussen de Héger-Bordetstraat en de Breughelstraat wordt de weg verbreed tot 5,50 m, zodat auto's er in twee rijen kunnen aanschuiven (zonder markering).

Op de Zuidlaan tussen Anaarding en Blaes wordt de weg (2 rijstroken) versmald tot 6 m (kwestie van de bestuurders trager te doen rijden).

Op vraag van het UMC Sint-Pieter en het Jules Bordet Instituut heeft de Stad Brussel in samenwerking met Brussel Mobiliteit de rijrichting van de Breughelstraat omgekeerd. Op het kruispunt met de Waterloolaan werd zodoende opnieuw de vroegere regeling (2004) ingevoerd met een dubbel verkeerslicht dat voor een sas zorgt.

De Anaardingsstraat en de Huishoudenstraat geven niet langer uit op de Zuidlaan, maar worden met elkaar verbonden om het verkeer terug naar de wijk en de Blaesstraat te leiden. Fietsers en voetgangers zullen nog wel kunnen passeren, wat het comfort ten goede zal komen.

Op die manier zal het aantal voertuigbewegingen op de voor fietsers en voetgangers voorziene inrichting verminderd kunnen worden (alleen nog voor garage-inritten) en zal het verkeer teruggeleid kunnen worden naar een aangepaste weghiërarchie. Uit de verrichte tellingen blijkt dat er hier sprake is van een verkeer van minder dan 100 pae per beweging tijdens de ochtend- en de avondspits. Ter herinnering: 62,1 à 76,5% van de huishoudens uit de Marollen heeft geen wagen.

Op de centrale weg blijft ter hoogte van de Merodestraat de mogelijkheid behouden om rechtsomkeer te maken (alook de uitgebreide opslagzone), zodat de automobilisten die de Hallepoorttunnel uitrijden (richting Zuid), zich naar de wijken van Sint-Gillis kunnen begeven.

De aanleg van bepaalde kruispunten (Engeland, Overwinning, ...) wordt beschreven in hoofdstuk B.9 Toelichting van het ontwerp voor elk stuk apart.

De doorgang van het uitzonderlijk vervoer:

Bijzonderheid: op de Hallepoortlaan moet het uitzonderlijk vervoer dat van Zuid komt, de centrale wegen verlaten voor de Hallepoorttunnel en de hoofdwegen langs het Hallepoortpark nemen.

De breedte tussen het einde van de zijweg en het eiland dat de centrale wegen van de hoofdwegen langs de kant van de bebouwing scheidt, moet zodanig verkleind worden dat het uitzonderlijk vervoer er kan passeren. De inrichting voorziet een berijdbare zone waar het uitzonderlijk vervoer door kan, terwijl de gewone voertuigen over een aangepastere breedte geleid worden.

Over het ganse traject waar het uitzonderlijk vervoer kan rijden, zijn de vereiste minimumbreedtes van toepassing.

* pae = personenauto-equivalent. 1 vrachtwagen = 2 pae.

B.5 Parkeren:

De parkeerplaatsen worden gesupprimeerd op de zijwegen langs de kant van de bebouwing alsook op bepaalde plaatsen langs de hoofdwegen.

Op het grondgebied van de Stad Brussel zijn er 51 plaatsen minder.

Op het grondgebied van de Gemeente Sint-Gillis zijn er 89 plaatsen minder.

De in het kader van de bestaande stedenbouwkundige vergunningen geschrapte parkeerplaatsen (uitrit van de Blaesstraat en Wijkcontract Fontainas) werden niet meegeteld bij deze berekening.

Dat levert de volgende verdeling op:

Langs de kant van de Stad Brussel:

- Waterloolaan (tussen het Louizaplein en de Dumonceaustraart): 17 plaatsen
- Waterloolaan (tussen de Dumonceaustraart en de Héger-Bordetstraat): 2 plaatsen
- Zuidlaan (tussen de Blaesstraat en de spoorwegbrug): 32 plaatsen

Langs de kant van Sint-Gillis:

- Hallepoortlaan (tussen de Fonsnylaan en de Merodestraat): 8 plaatsen
- Hallepoortlaan (tussen de Merodestraat en de Ruslandstraat): 20 plaatsen
- Hallepoortlaan (tussen de Ruslandstraat en de Engelandstraat): 11 plaatsen
- Hallepoortlaan (tussen de Jean Volderslaan en de Overwinningsstraat): 1 plaats
- Henri Jasparlaan (tussen de Overwinningsstraat en de Munthofstraat): 12 plaatsen
- Guldenvlieslaan (tussen de Munthofstraat en het Louizaplein): 37 plaatsen

Voor de parkeerplaatsen die behouden blijven langs de Zuidlaan tussen de Blaesstraat en de Nieuwlandstraat, gaat het om een zone op hetzelfde niveau als de geneutraliseerde zijweg. Er is voorzien om de zone met hetzelfde systeem af te bakenen als nu (in samenspraak met de contactpersoon voor de Zuidfoor bij de Stad Brussel).



Krachtens artikel 57 van het Besluit van 18 juli 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan zal het Parkeeragentschap het parkeerbeleid op zich nemen.

De voorbehouden parkeerplaatsen (personen met een handicap, leveringszone, ambulance, taxi's, Cambio) blijven behouden en worden, indien nodig, naar een nabijgelegen locatie verplaatst of in aantal uitgebreid.

Per 50 parkeerplaatsen zijn er 2 plaatsen voorzien, die voorbehouden zijn aan personen met een handicap (volgens de norm vgl. Cahier voetgangerstoegankelijkheid - Voetgangersvademecum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

De leveringszones zijn op hetzelfde niveau voorzien als het trottoir om het laden en lossen van goederen te vergemakkelijken. Als toegang ertoe is een trottoirband (7 cm/5 cm) met sterke afschuining voorzien. Deze zijn 2,50 m breed.

Op de Zuidlaan, in de parkeerzone tussen de Blaesstraat en de Nieuwlandstraat, heeft de Stad Brussel gevraagd om een groter aantal parkeerplaatsen te voorzien met het oog op de ontvangst van de bestelwagens van de brocanteurs van de vlooiemarkt van het Vossenplein.

De dimensionering van de hele zone wordt dan ook dienovereenkomstig aangepast, waarbij het parkeren van de bestelwagens langs de hoofdweg bevorderd wordt teneinde geen scherm te creëren langs de kant van de bebouwing.

B.6 Verkeersveiligheid:

De ongevalgevoelige zones (OZ):

- aan het kruispunt van de zijweg van de Waterloolaan en het Jan Jacobsplein langs de noordelijke kant: OZ opgelost door het afsluiten van de weg en het Jan Jacobsplein.
 - aan het kruispunt van de Hallepoortlaan, de Henri Jasparlaan en de Overwinningslaan: het voornaamste probleem is de aanwezigheid van 2 rijstroken voor het kruispunt die herleid worden tot één enkele rijstrook na het kruispunt. Dit probleem wordt opgelost door het schrappen van de hier nutteloze busstrook.
 - aan het kruispunt van de Fonsnylaan en de Zuidlaan: Met het oog op de bestending van de inrichting die de OZ van de Fonsnylaan oplost (rijstrookherleiding), wordt de afslag naar links van de Kleine Ring in de richting van Fonsny van twee rijstroken naar een rijstrook teruggebracht. Er zal dus niet meer moeten worden geritst op het kruispunt.
- Zuidlaan in de richting van de spoorwegbrug: de voorsorteermarkering zal verbeterd worden om de automobilisten stroomopwaarts van het kruispunt te helpen.

Voetgangers:

Bij het kruisen van de lokale straten blijft de oversteekplaats voor voetgangers verhoogd en is de toegang tot de straat ingericht als een plateau (begin zone 30) of als een oversteekvoetpad.

Op de transversale oversteekplaatsen van de hoofdwegen Waterloolaan, Hallepoortlaan en Henri Jasparlaan zijn er plateaus voorzien, wat de veiligheid van de voetgangers bevordert.

Om tegemoet te komen aan dit heel drukke voetgangerstraject en de behoeften van slechtzienden worden bepaalde oversteekplaatsen voor voetgangers vergroot.

Door het vereenvoudigen van het kruispunt (van 3 naar 2 stukken) heeft men meer tijd om de Kleine Ring over te steken na het kruispunt van de Engelandstraat.

Verbetering van de veiligheid op het kruispunt van de Berckmansstraat: de configuratie van de toegang van de voertuigen tot de Berckmansstraat wordt herzien om het verkeer te vertragen ter hoogte van de oversteekplaats die na de hoofdweg volgt. Dit maakt het mogelijk om een kleine groene ruimte in te richten.

Personen met beperkte mobiliteit (PBM):

Alle oversteekplaatsen worden in overeenstemming gebracht met de toegankelijkheidsnormen hetzij door verlagen van trottoirbanden, hetzij door verhoogde oversteekplaatsen (gelijkgrondse trottoirband) en podotactiele tegels.

Fietsen:

Bij elke oversteekplaats aan een groot kruispunt wordt het traject van de fietsers op de grond gemarkeerd en dat ofwel door middel van (gemarkeerde) fietspaden in de prioritaire richting van de as, ofwel door fietslogo's in de richting dwars op die van de as.

Op plaatsen waar men vermoedt dat het tot een conflict kan komen tussen een fietsers die rechtdoor gaat en een automobilist die afslaat, wordt de oversteekplaats voor fietsers benadrukt met behulp van een rode coating.

Bij het kruisen van de lokale straten blijft het fietspad verhoogd en is de toegang tot de straat aangelegd in de vorm van een plateau (toegang zone 30) of in voetpad (fietspad) te verlagen.

Motorvoertuigen:

De breedte van bepaalde hoofdwegen wordt versmald om de snelheid te doen dalen alsook om bij een opsplitsing in rijstroken over een extra verbreding te beschikken op de rechterrijstrook die langs de geparkeerde voertuigen loopt.

De Henri Jasparlaan gaat van 2 rijstroken naar 1 rijstrook ter hoogte van het kruispunt van de Overwinningsstraat. Om conflicten tussen automobilisten te vermijden, laat maar 1 van de 2 rijstroken toe om rechtdoor te rijden.

Op de Zuidlaan aan het einde van het Hallepoortpark wordt er regelmatig tegen de afsluiting gereden omwille van de configuratie van de plek (bocht op de Zuidlaan voor het kruispunt met de Blaesstraat).



foto's voor/na de ongeluk

Het ontwerp voorziet een uitbreiding van de zone langs de kant van het park door het rechten van de bocht, waardoor het risico op ongevallen zal afnemen en het park opnieuw afgesloten zal kunnen worden door een haag.

Om te vermijden dat leveranciers de centrale wegen zouden nemen, zijn de leveringszone op hetzelfde niveau als het trottoir voorzien. Dat vergroot de veiligheid.

Omgeving van de scholen:

De globale heraanleg ten voordele van actieve weggebruikers is zeer aangewezen in een schoolomgeving. Specifieke inrichtingen voor een schoolomgeving (beveiligde oversteken en wegmarkeringen/verkeerssignalisatie om te waarschuwen) zijn voorzien bij het naderen van de ingang van de Karel Bulsschool gelegen nr86 in de Zuidlaan.

De borden die de zone 30 aankondigen hebben een veranderlijke boodschap die toelaat om de snelheidsbeperking enkel toe te passen tijdens de schooluren.

B.7 Het tankstation:

Er bevindt zich een tankstation binnen de perimeter: TOTAL Argonne (ref.: PLP/1B/2013/397269), gelegen op de Hallepoortlaan 69. De vervalddag van de milieuvergunning voor het tankstation is 17/09/2029.

B.8 De Zuidfoor:

Tijdens de foor wordt de hele parkeerzone en de huidige rijweg ingenomen door draaimolens. Leveringsvoertuigen, de voertuigen van Net Brussel en de hulpdiensten zullen de ruimte van het fietspad gebruiken. Om de toegang te verzekeren worden, boordstenen met een grote afschuining geplaatst aan het begin van de Blaesstraat en aan de uitrit ter hoogte van de spoorwegbrug. Wanneer de draaimolens geopend zijn, wordt de ruimte ingepalmd door voetgangers. Bijgevolg worden fietsers ertoe aangespoord om langs de andere kant van de Kleine Ring te rijden.

B.9 Toelichting van het ontwerp voor elk stuk apart:

In dit subhoofdstuk worden de principes van het ontwerp voor elk stuk apart uitgelegd en dat beginnende langs de kant van Sint-Gillis van de spoorwegbrug van Zuid naar Louiza met de rijrichting mee en vervolgens opnieuw straatwaarts langs de kant van de Stad Brussel van het Louizaplein naar het Zuidstation (Nieuwlandstraat).

Langs de kant van Sint-Gillis:

Hallepoortlaan:



Bestaande toestand inrit van de zijweg



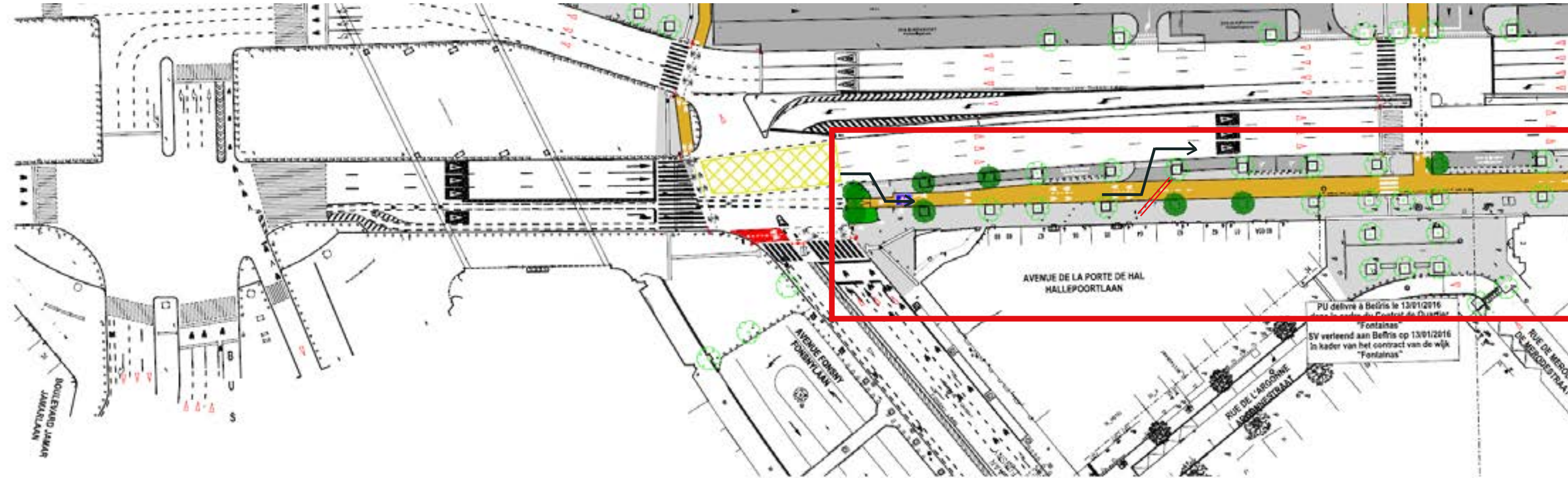
Indicatieve weergave van de geplande toestand



Bestaande toestand uitrit Merodestraat op de zijweg



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

De zijweg wordt geneutraliseerd en veranderd in een verhoogde fietsruimte.

Aan de inrit van de zijweg bevindt zich het tankstation 'Total Argonne', waartoe men toegang heeft via een nieuwe zijingang. De weg wordt omzoomd door paaltjes en de uitrit geeft uit op de hoofdwegen van de Kleine Ring. Het begin van de zijweg wordt ingericht als fietsstraat (zie statussen B.2 De fietsers) om toegang te verlenen tot het tankstation en de garage-inritten.

De fietsinrichting is voorzien voor tweerichtingsverkeer.

Vanaf het nr. 64 zal er niet meer over de 'geneutraliseerde' zijweg gereden mogen worden, die als D9 ingericht zal worden (zie statussen B.2 De fietsers)

De parkeermogelijkheden aan de kant van de bebouwing wordt geschrapt en het voetpad wordt uitgebreid tot tussen de bomen. De parkeermogelijkheden langs de hoofdweg blijven behouden, maar zullen vanaf die hoofdweg toegankelijk zijn. De rechter rijstrook van de hoofdweg zal een extra verbreding krijgen, waardoor bestuurders veiliger uit hun voertuig zullen kunnen stappen.

Verder zijn er ook twee leveringszones voorzien en dat zonder niveauverschil met de zone voor fietsers en voetgangers, kwestie van de leverancier bij het lossen toch een zeker comfort en veiligheid te bieden.

De Merodestraat zal niet langer uitgeven op de zijweg die in een fietsruimte herschapen zal worden. Het verkeer wordt naar de Argonnestraat geleid. De stoepanden zullen lokaal echter ook verlaagd worden, zodat fietsers het fietspad en de oversteekplaats aan de Kleine Ring (GFR) kunnen nemen.

Stroomopwaarts loopt er een studie voor de hele zone van de Lemmonierlaan tot de Fonsnylaan en dat in overeenstemming met het 'Richtschema Zuid' en het project van het nieuwe metrostation 'Grondwet'. In afwachting van de voltooiing van dit project is er een verbinding met de bestaande toestand voorzien in de vorm van een gemarkeerd fietspad, vanaf de Jamarlaan tot aan de inrichting van de zijweg. De voetpaden aan het begin van de Fonsnylaan zullen in D10 aangelegd worden. De oversteekplaats van het Fonsnykruispunt is bedoeld voor tweerichtingsverkeer om zo tot naar de Esplanade te kunnen trekken (F99).

Onder de spoorwegbrug wordt de rijstrook die gebruikers naar de oude zijweg leidde, veranderd in een gemarkeerd fietspad tot aan de nieuwe inrichting en wordt het huidige gemarkeerde fietspad verplaatst langs de stoepand voor fietsers die rechts afslaan.

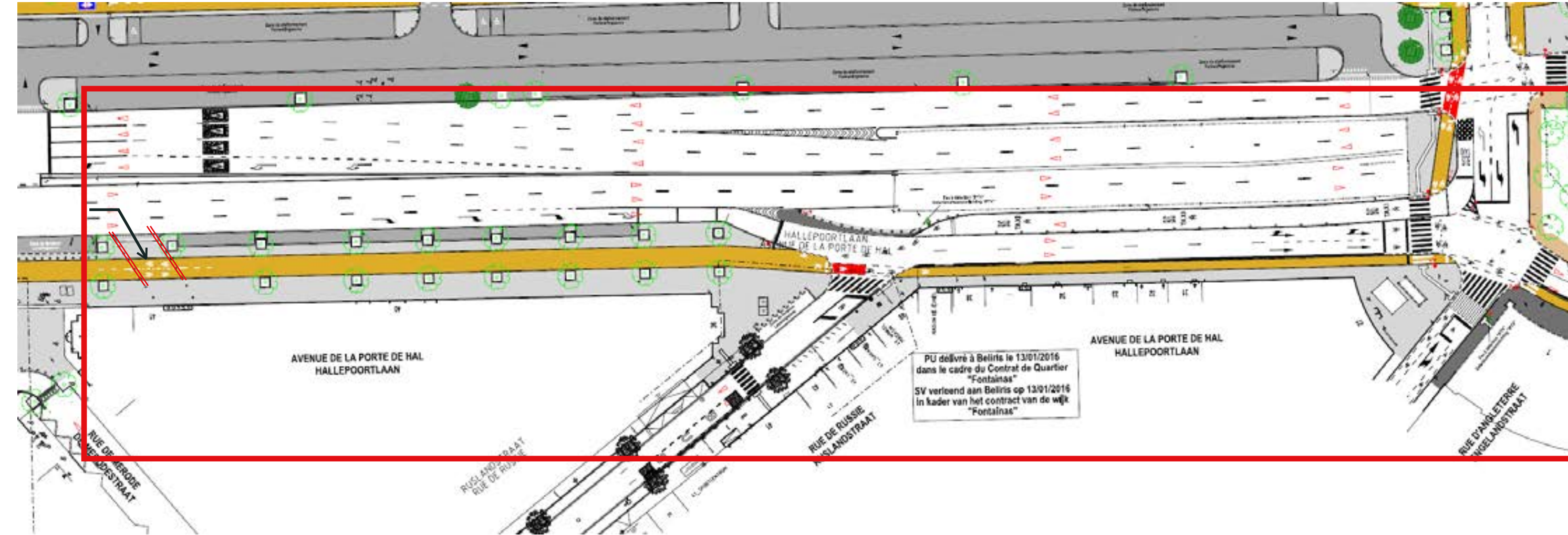
De bestaande oversteekplaats voor voetgangers die de Hallepoortlaan met de Zuidlaan verbindt, wordt aangepast (oversteekplaats voor fietsers en voetgangers) en verbeterd (toegankelijkheid voor PBM, enz.). Op de middenberm is het fietspad uitgevoerd in okerkleurig asfalt en het voetpad in gezaagde straatstenen.



Bestaande toestand zicht op de uitrit van de zijweg



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

De zijweg is verboden voor het verkeer. Ter hoogte van de inrit van de parking van het NMBS-gebouw is er een toegang voorzien (het buitenrijden van de parking en het leveren gebeurt via de Ruslandstraat). De D9-fietsinrichting (zie statussen B.2 De fietsers) is hier nog altijd voorzien voor tweerichtingsverkeer.

De parkeermogelijkheden aan de kant van de bebouwing wordt geschrapt en het voetpad wordt uitgebreid tot tussen de bomen. De parkeermogelijkheden langs de hoofdweg blijven behouden, maar zullen vanaf die hoofdweg toegankelijk zijn. De rechter rijstrook van de hoofdweg zal een extra verbreding krijgen, waardoor bestuurders veiliger uit hun voertuig zullen kunnen stappen. De twee laatste plaatsen worden gesupprimeerd ter verzekering van de goede zichtbaarheid van de verkeerslichten van de Ruslandstraat.

Na het kruispunt van de Ruslandstraat is er geen zijweg meer. Op deze plek is de breedte ontoereikend om op het trottoir een fietspad met tweerichtingsverkeer te hebben. Ter hoogte van de huidige parkeerzone die geschrapt wordt, zal er bijgevolg een eenrichtingsfietspad komen.

De fietsers die van de Hallepoort naar beneden rijden, nemen de bus-, taxi- en fietsstrook die langs de tunnelkoker tegen de rijrichting in loopt. De plek is ter hoogte van de verkeerslichten uitgerust met een voertuigdetectiesysteem (dat ook voor fietsers werkt) om hen voorrang te geven via een groenlichtfase.

Oversteekplaatsen zijn er gepland op het kruispunt van de Ruslandstraat.

Het voorziene eiland in de SV die afgeleverd werd in het kader van het wijkcontract, is opgenomen in de verbreding van het trottoir (kant NMBS-gebouw). Een nieuwe leveringszone vervangt de leveringszone die geschrapt werd ter hoogte van de nrs. 36-37 op de laan en maakt dat de ophaalvrachtwagen tot aan de nieuwe ondergrondse glasbollen kan rijden. De bypass komende van de zijweg werd geschrapt.

Aan het kruispunt van de Engelandstraat wordt het beheer van het verkeer gewijzigd:

- Op de Hallepoortlaan wordt de voorsorteerstrook om naar links af te slaan, gesupprimeerd, waardoor er twee rijstroken overblijven.
- Het laatste stuk van Engelandstraat wordt aangelegd met een rijstrook (in plaats van twee nu). Op die manier kan er een traject met BEV (beperkt eenrichtingsverkeer) voor fietsers gecreëerd worden, die van de Hallepoort of de Blaesstraat (GFR 1) komen en zich naar het Zuidstation en verder richting Anderlecht willen begeven en de fietsroute Ringweg A willen nemen. Ook het autoverkeer dat naar de Kleine Ring wil, kan de Ruslandstraat nemen.
- De Indonesische kruising tussen de Engelandstraat en de Blaesstraat wordt gesupprimeerd. Het beheer van de bewegingen gebeurt dus traditioneel. En dat aan de hand van een nieuwe fasering van de verkeerslichten.
- De oversteekplaats voor voetgangers die de Engelandstraat met het park verbindt, zal een langere groenlichtfase krijgen (voorheen was die erg kort).
- De fietsers die van het park komen, zullen door middel van een drukknop een specifiek voor hen in de cyclus opgenomen fase toegewezen krijgen. Zodoende zullen ze de busstrook kunnen nemen (tegen de rijrichting in ter hoogte van de Hallepoortlaan) of het fietspad in tegengestelde richting van de Engelandstraat.
- In het kader van de in overleg met de Gemeente te bestuderen verkeersplannen zou de commerciële snelheid van de bussen die langs de Engelandstraat rijden, verhoogd kunnen worden door langs de Ruslandstraat te rijden of men zou het laatste stuk van de Engelandstraat ook kunnen voorbehouden voor bussen + taxi's + fietsen. Het verkeer van privévoertuigen zou dan omgeleid worden via de Emile Feronstraat (rijrichting omkeren).

De bestaande oversteekplaats voor voetgangers die de Hallepoortlaan langs de tunnelkoker met de Zuidlaan verbindt, wordt aangepast (oversteekplaats voor fietsers en voetgangers) en verbeterd (toegankelijkheid voor PBM, enz.). Het fietspad wordt aangelegd in okerkleurig asfalt.

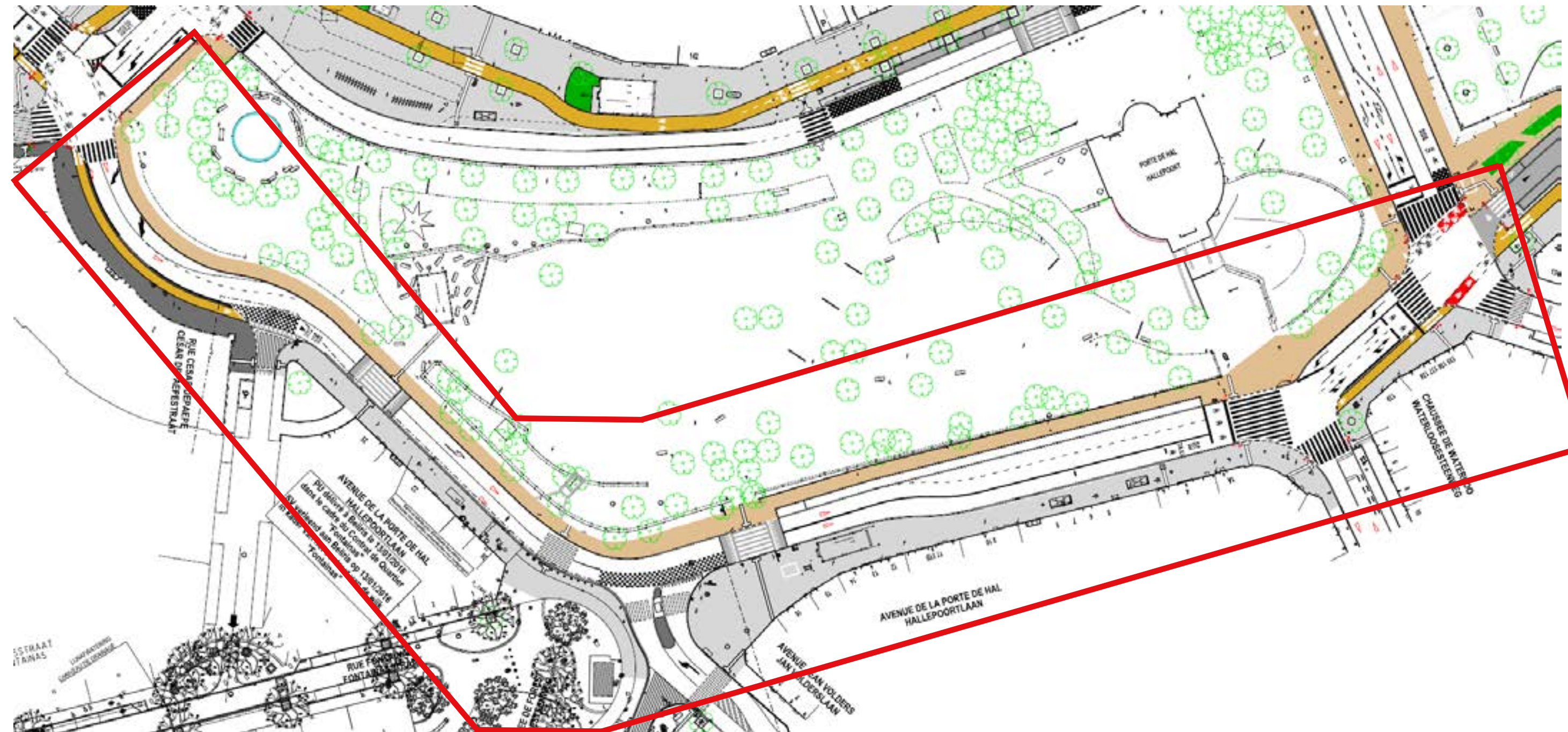
Hallepoortlaan:



Bestaande situatie ter hoogte van nr. 13



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

Na het kruispunt van de Engelandstraat lopen de twee rijstroken van de hoofdweg langs het Hallepoortpark. Dat worden er drie bij het naderen van het kruispunt met de Waterlooesteenweg, zodat er meer voertuigen aan de lichten kunnen samenkomen. In het kader van het inrichtingsproject van Beliris voor het Wijkcontract Fontainas worden de verkeerslichten van het kruispunt met de Jean Volderslaan geschrapt, waardoor het kruispunt gereorganiseerd kan worden volgens de hiërarchie van de wegen en er een busstrook gecreëerd kan worden. Het trottoir langs het Fontainashof wordt uitgebreid en veranderd in een D9 (zie statussen B.2 De fietsers) met een eenrichtingsfietspad straatopwaarts. Het trottoir langs het park is als D10 voorzien (zoals thans het geval is). Op die manier kunnen fietsers in beide richtingen langs het park rijden en een van de wegen door het park nemen al naargelang hun gewenste bestemming. Vanaf de César Depaepestraat nemen de fietsers dan de busstrook (voorzien in de SV van het Wijkcontract Fontainas en bestaand) straatopwaarts en dat tot aan de Waterlooesteenweg. Straatafwaarts nemen de fietsers het als D10 aangelegde trottoir (langs de kant van het park).

Vanaf de Jean Volderslaan tot aan de Waterlooesteenstraat worden de bestaande parkeermogelijkheden langs het park behouden, maar verandert het wegprofiel. Om aan de kant van de bebouwing een breder voetpad te kunnen aanbieden dan nu (haltes van meerdere buslijnen) (zie foto hiernaast van de bestaande situatie), wordt het voetpad aan de kant van het park iets verkleind. De grasstrook naast de haag van het park moet verdwijnen en twee kleine bomen zullen geveld worden om de zonder meer benodigde breedte van 3 m te kunnen behouden voor deze gemengde ruimte voor voetgangers en fietsers (D10).

Tussen de Waterlooesteenweg en de Overwinningstraat wordt de bestaande busstrook gesupprimeerd om plaats te winnen voor een goede herverdeling van de ruimte. Dat vormt geen enkel probleem, aangezien de naar links afslaande bussen de strook niet gebruiken (gelet op de ligging ervan rechts van de rijweg) en de bussen over een vervroegd groen licht beschikken aan het voorgaande kruispunt, waardoor ze zich voor de personenwagens kunnen plaatsen. De twee rijstroken straatopwaarts zijn directioneel. Alleen de rechter rijstrook kan rechtdoor gaan om conflict en aan het begin van het volgende stuk (1 rijstrook) te vermijden. De tegenovergestelde richting waarlangs men de Waterlooesteenweg kan bereiken, wordt behouden, maar de berm die beide van elkaar scheidt, wordt gesupprimeerd. Voetgangers zullen hier dus voortaan in één keer moeten oversteken (kortere oversteekplaats dan voorheen).

Aan de kant van de bebouwing wordt het trottoir uitgebreid en veranderd in een D9 (zie statussen B.2 De fietsers) met een eenrichtingsfietspad straatopwaarts. Langs de kant van het park wordt het trottoir uitgebreid en veranderd in een D10 waarlangs fietsers naar boven en naar beneden kunnen rijden (voorrang voor voetgangers) om o.a. de wegen te kunnen nemen, die door het park leiden.

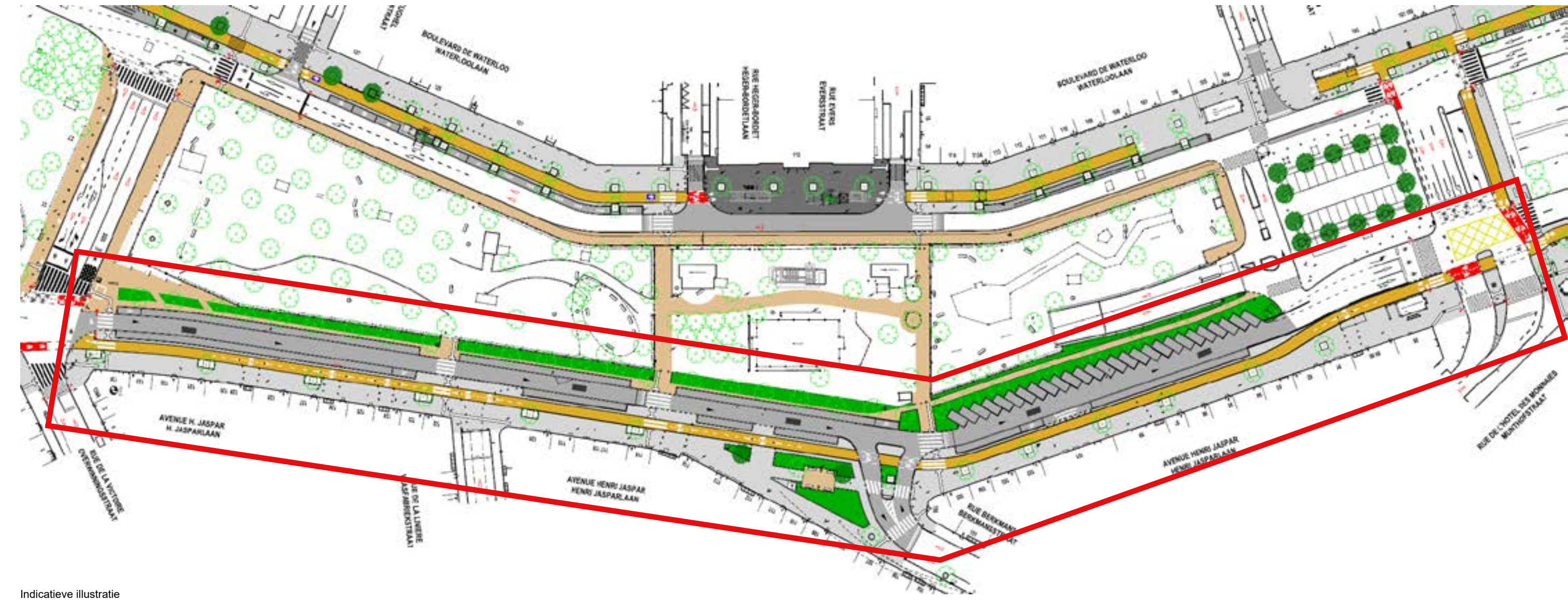




Bestaande situatie ter hoogte van nr. 131



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

Fietsers steken het kruispunt over op gemarkeerde fietspaden.

Op de Henri Jasparlaan wordt het voetpad langs de kant van de bebouwing verbreed tot tussen en voorbij de bomen (verplaatsing van de parkeerplaatsen) en veranderd in een D9 (zie statussen B.2 De fietsers). Het verhoogde fietspad is een tweerichtingsfietspad. Langs het fietspad is er parkeerruimte voorzien met een bufferzone om ongevallen te wijten aan openslaande portieren te voorkomen en de passagiers een zekere ruimte te bieden om uit te stappen.

De weg wordt verplaatst richting park.

Langs de kant van het park wordt het parkeren in omgekeerde graatvorm vervangen door zijlings parkeren op de wijk, wat stedenbouwkundig gezien beter is. Het huidige pad in gestabiliseerd dolomiet wordt verkleind om plaats te maken voor deze parkeerruimte. De inrit van de Berckmansstraat komt naast de uitrit van de straat. Op die manier kan de oversteekplaats voor voetgangers beveiligd worden en kan er ook een klein pleintje vrijgemaakt worden, dat ingericht kan worden met banken en lage vegetatie. De toegangen tot de garages blijven verzekerd, net als de toegang voor hulpdiensten of verhuisvrachtwagens naast de gevels. De CD- en PBM-parkeerplaatsen worden overgebracht naar een nabijgelegen locatie in de Berckmansstraat. De glasbollen worden verplaatst naar de toegang tot de openbare parking 'Porte de Hal' om hier ingegraven te kunnen worden en door ook een extra breed stuk weg te voorzien, zullen de glasbollen door hiertoe ingezette vrachtwagens geleidigd kunnen worden, zonder dat deze daarbij het voorbijrijdend verkeer hinderen (in overleg met Net Brussel).

De hele zone zal verhoogd worden tot een verkeersluw plateau. Op die manier wordt bovendien de overkant van de Kleine Ring gespiegeld, aangezien ook daar een verhoging voorzien is. De bedoeling is om tot een coherent geheel langs weerszijden van de Kleine Ring te komen. Langs de kant van de Stad Brussel hebben we het mooie gebouw van het Ministerie van Justitie en zijn nieuw voorplein in blauwe hardsteen, de ('s nachts verlichte) transversale doorgangen van het park die uitgeven op de agoraspace, de paviljoenen die toegang geven tot de ondergrondse parking en de nieuwe metro-ingangen en langs de kant van Sint-Gilles hebben we het nieuwe vergroende pleintje aan het kruispunt van de Berckmansstraat. Dit alles zonder niveauverschil.



Indicative illustratie

Op de verharde ruimte in het midden van de Kleine Ring is er een nieuwe parkeerzone (22 plaatsen) voorzien ter hoogte van de Munthofstraat (grondgebied van de Stad Brussel). Deze zone wordt afgebakend door bloembakken en struiken in bakken (zie beschrijving p.63).



Indicative illustratie



Bestaande situatie zicht op inrit van de zijweg



Indicatieve weergave van de geplande toestand

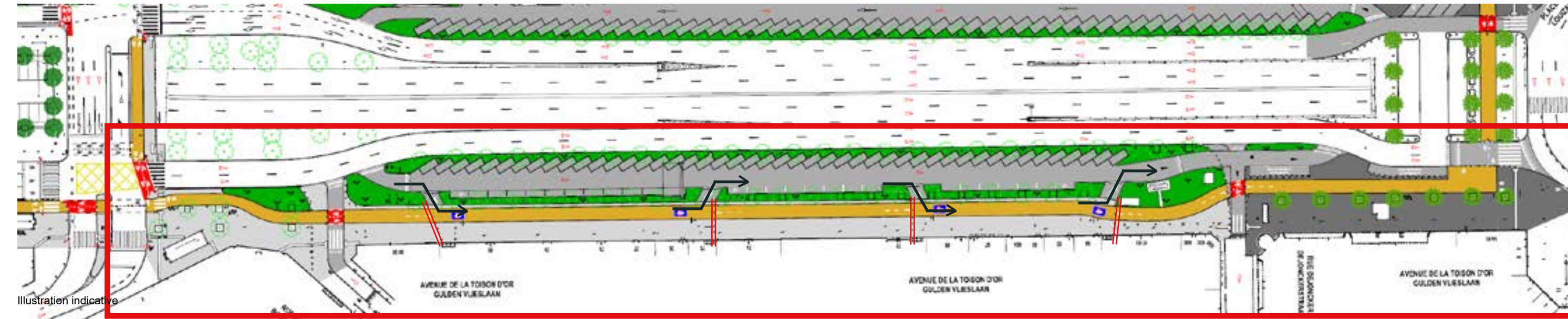


Illustration indicatieve

Indicatieve illustratie

Tussen de Munthofstraat en de Bosquetstraat wordt er langs de buitenkant van de bomenrij langs de weg een tweerichtingsfietspad aangelegd. Daarvoor wordt één van de drie rijstroken geschrapt (wat niet voor een capaciteitsprobleem zorgt). Het huidige, met nagels in het voetpad gemarkeerde fietspad wordt toegevoegd aan de voor voetgangers voorziene ruimte (die op dit moment niet erg goed is ingericht). De zijweg wordt veranderd in een D9 en, op de plaatsen waar de toegang tot garage-inritten behouden moet blijven, in een fietsstraat (zie statussen B.2 De fietsers). Het fietspad is een tweerichtingsfietspad en de trottoirs worden verbreed. De parkeermogelijkheden worden gesupprimeerd langs de kant van de bebouwing, maar blijven behouden ter hoogte van de tweede zijweg die verandert in de voor plaatselijk verkeer en parkeren voorbehouden zijweg. De in- en uitrit van deze weg worden aangelegd in de vorm van een plateau met asverlegging om te vermijden dat bij file op de hoofdweg transitverkeer tegen hoge snelheid voor deze lokale weg zou opteren. Deze bevindt zich in zone 30. De uitrit van de Bosquetstraat richting de Kleine Ring blijft behouden (inclusief de toegang tot de garage van het gebouw van de Regie der Gebouwen in tegenovergestelde richting) evenals de toegang vanaf de Kleine Ring en vanaf de zijweg naar de Dejonckerstraat. Met de draaistalen die nodig zijn om vrachtwagens te laten passeren, die de handelszaken van de Dejonckerstraat bevoorraden, werd rekening gehouden. Aan weerszijden van de Bosquetstraat alsook ter hoogte van de Dejonckerstraat worden er aangeplante zones ingericht, met de mogelijkheid om een of andere rijboom toe te voegen, als de ondergrond dat toelaat. Het dolomiet aan de voet van de rijbomen wordt vervangen door een grasperk. Het maakt de plek mooier en vergroot de doorlaatbaarheid van de site. Zeven bomen in bakken (platanen) die over het traject vanaf de Dejonckerstraat tot aan het Louizaplein verspreid werden, zullen vervangen worden door meerstammige bomen van 2^{de} grootte.

Ter hoogte van de Dejonckerstraat werd de metrotunnel voorzien van een verluchtingsschouw en een nooduitgang die aan het oppervlak voor uitspringende volumes zorgen. Hoewel de nooduitgang (zie foto 1) niet gesupprimeerd kan worden, kan de verluchtingsschouw echter wel tot op grondniveau verlaagd worden om het uitzicht niet te belemmeren. De nooduitgang zal daarentegen aan het zicht onttrokken worden door middel van een haag of een afsluiting met een klimplant, wat de locatie verder zal vergroenen.



foto 1



foto 2

De glasbollen ter hoogte van de Dejonckerstraat zullen niet ingegraven kunnen worden in de ondergrond bij gebrek aan plaats (metrotunnel en nutsleidingen). De site zal geherpositioneerd worden in het kader van het nabij gesitueerde project. Door de weg hier extra breed te maken, zullen de glasbollen in een hiertoe voorziene vrachtwagen geleegd kunnen worden zonder het verkeer daarbij te hinderen.

Van de drie rijstroken die nu frontaal op de rotonde van het Louizaplein arriveren, zullen er maar twee behouden blijven. De verlenging van de verhardingen van de voetpaduitbreiding zal de bestaande inrichting in blauwe hardsteen respecteren.

Aan het kruispunt van de Dejonckerstraat is er een leveringszone voorzien voor de handelszaken van deze straat. Vlak na de zijweg is er een tweede leveringszone voorzien om o.a. de handelszaken van de 'goulet' in de Louizalaan te kunnen bedienen.

Om de inrichtingen langs beide kanten van de Kleine Ring te kunnen vervoegen, is een (tweerichtings)oversteekplaats voor fietsers en voetgangers voorzien. Deze zal in de vorm van een plateau aangelegd worden, omdat de oversteekplaats twee rijstroken kruist, die niet beheerd worden door verkeerslichten. De inrichting eindigt aan het Louizaplein en de verbinding met de bestaande situatie gebeurt via een in de vorm van een F99-inrichting aangelegd trottoir (niet verplicht) (zie statussen B.2 De fietsers). Voor fietsers die zich in het verkeer in de richting van de rotonde willen begeven, loopt het okerkleurig asfalt door tot aan de zijdelingse boordstenen.

Langs de kant van de stad Brussel:

Waterloolaan:



Bestaande situatie ter hoogte van nr. 77



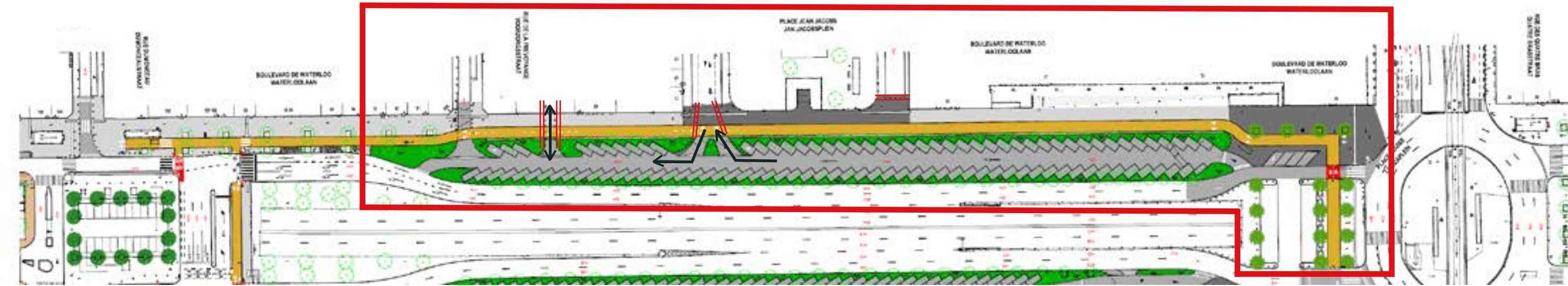
Indicatieve weergave van de geplande toestand



Bestaande situatie ter hoogte van de Voorzorgsstraat



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

De fietsers die van het Louizaplein of de Quatre-Brasstraat komen, hebben toegang tot de inrichtingen via plaatselijke verlagings van de trottoirbanden. Het voetpad hier is als F99 voorzien (zie statussen B.2 De fietsers). Er is een (tweerichtings)oversteekplaats voor fietsers en voetgangers gepland om de Waterloolaan met de Gulden Vlieslaan te verbinden. Teneinde de veiligheid aan deze oversteekplaats te waarborgen, wordt de afslag van de rotonde teruggebracht naar 1 rijstrook (wat niet voor een capaciteitsprobleem zorgt, gezien de analyse van de opgedane ervaringen bij het afsluiten van de Stefaniatunnel).

De zijweg van de Waterloolaan wordt in een D9 veranderd. Het fietspad is een tweerichtingsfietspad en de trottoirs worden verbreed. De parkeermogelijkheden worden gesupprimeerd langs de kant van de bebouwing, maar blijven behouden ter hoogte van de tweede zijweg die verandert in de voor plaatselijk verkeer en parkeren voorbehouden zijweg. De toegang tot het Jan Jacobsplein loopt niet langer via de zuidelijke zijweg (langs de mooie huizen). Op die manier kan het aantal kruisingen met de ruimte voor fietsers en voetgangers beperkt worden, wat een goede zaak is, aangezien die als een bron van conflicten gelden. De noordelijke weg wordt veranderd in een doodlopende straat. De toegang tot de garage ter hoogte van nr. 90 loopt rechtstreeks vanaf de zijweg (voormalige 2^{de} weg). De in- en uitrit van deze zijweg worden aangelegd in de vorm van een plateau met asverlegging om te vermijden dat bij file op de hoofdweg transitverkeer tegen hoge snelheid voor deze lokale weg zou opteren. Deze bevindt zich in zone 30. Het dolomiet aan de voet van de rijbomen wordt vervangen door een grasperk en ter hoogte van de Voorzorgsstraat wordt er een aangeplante zone ingericht. Het maakt de plek mooier en vergroot de doorlaatbaarheid van de site. Vijftien bomen in bakken (platanen) langs de kant van het Louizaplein en op de middenberm zullen vervangen worden door meerstammige bomen van 2^{de} grootte. In een - eventueel lege - zestiende bak zal er een meerstammige boom van 2^{de} grootte aangeplant worden.

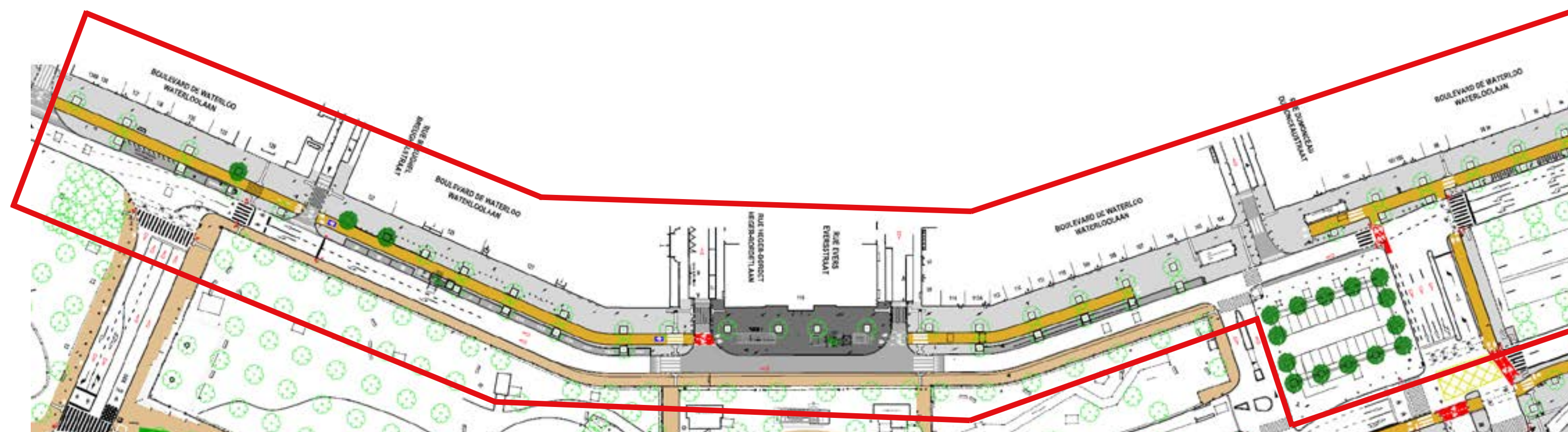
Zoals nu het geval is, is de Voorzorgsstraat toegankelijk via de zijweg en niet via de centrale wegen van de Kleine Ring. Met de draaistalen die nodig zijn om brandweer- of verhuiswagens te laten passeren, die tot bij de gevels moeten kunnen rijden via de fietsruimte, werd rekening gehouden. Na de Voorzorgsstraat sluit de tweerichtingsvoorziening aan op de bestaande, aangepaste inrichting (tweerichtingsverkeer tussen de 2 bomenrijen).



Bestaande situatie ter hoogte van het UMC Sint-Pieter



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

De tweerichtingsvoorziening loopt door als een D9 (zie statussen B.2 De fietsers) tot net iets voor de Dumonceaustraet. Hier laat de aanwezigheid van de toegang tot het metrostation Munthof niet toe om de D9-inrichting te handhaven, waardoor deze ter hoogte van het nr. 108 in een als D10 aangelegd voet- en fietspad verandert. Desondanks moet er aan de kant van de weg een boom geveld worden.

Op de verharde ruimte in het midden van de Kleine Ring is er een nieuwe parkeerzone (22 plaatsen) voorzien ter hoogte van de Munthofstraat. Deze zone wordt afgebakend door bloembakken en 14 struiken in bakken. Deze laatste zorgen voor een groene continuïteit tussen de bomen langs de stroomopwaarts gelegen tunnelkoker en de stroomafwaarts gelegen bomen van het park. De toegang tot deze zone zal via een kleine dwarsstraat lopen die naar de openbare parking 'Porte de Hal' leidt (aanpassing van de kleine berm).

De twee om te parkeren voorziene zijwegen worden geschrapt ten gunste van het als D9 voorziene tweerichtingsfietspad. De mozaïekkasseien waaruit de verharding bestaat, zullen zoveel mogelijk gerecupereerd (kwaliteit van het materiaal na demontage, fasering en duur van de werkzaamheden) en teruggeplaatst worden in parkeerzones binnen de perimeter van het project.

De parkeermogelijkheden aan de kant van de bebouwing worden gesupprimeerd en die langs de kant van de weg zijn toegankelijk via de hoofdweg en worden iets verplaatst, zodat er een bufferzone ontstaat tussen het fietspad en de geparkeerde auto's (openen van het portier). De aan de taxi's, de voertuigen van personen met een handicap en de ambulances voorbehouden plaatsen verhuizen naar de zones langs de weg. Het gebruik van de overige parkeerplaatsen wordt beperkt in de tijd om rotatie mogelijk te maken. Langdurig parkeren zal niet meer kunnen op deze plaats. Tussen de Héger-Bordetstraat en de Breughelstraat worden er aan de kant van de bebouwing 4 'kiss and ride'-parkeerplaatsen voorzien, waar men enkel even kort zal mogen halhouden. Om zich hier met de wagen naartoe te kunnen begeven, zal er over het fietspad gereden mogen worden dat daarbij zelf het statuut van fietsstraat zal krijgen. In de Héger-Bordetstraat is een nieuwe leveringszone gepland.

Gelet op de configuratie van de locatie (bomen en nieuwe toegang tot het metrostation - plaatsing van een lift en verandering van de nooduitgang in een permanente toegang) is er tussen de Eversstraat en de Héger-Bordetstraat een D10-inrichting voor fietsers en voetgangers voorzien en zullen er hier 2 bomen geveld moeten worden met het oog op het hierdoor verwachte verkeer. Qua verharding van deze ruimte aan de voet van het mooie gebouw van het Ministerie van Justitie werd voor blauwe hardsteen gekozen, waarmee er ter plaatse dus een voorplein aangelegd zal kunnen worden.

Vanaf het kruispunt met de Munthofstraat tot aan de Héger-Bordetstraat wordt de weg (een rijstrook) versmald tot 4,50 m (waardoor er nog ambulances kunnen passeren – in de richting van het UMC Sint-Pieter). Bij het naderen van de verkeerslichten (van de Breughelstraat) verbreedt de weg tot 5,50 m, zodat auto's er in twee rijen kunnen aanschuiven.

Van de Eversstraat tot de Héger-Bordetstraat wordt de weg tegenover het mooie gebouw van het Ministerie van Justitie en zijn voorplein in de vorm van een plateau aangelegd. Dit als tegenhanger van de inrichting aan de overkant van de Kleine Ring waarvan de weg verhoogd en het nieuwe pleintje vergroend werd ter hoogte van het kruispunt van de Berckmansstraat. Verder wordt hiermee ook het accent gelegd op de twee doorsteken doorheen het park (die 's nachts verlicht zijn - zie hoofdstuk Verlichting) die de twee zijden van de Kleine Ring en de paviljoenen die toegang bieden tot de ondergrondse parking, de nieuwe toegangen tot het metrostation Munthof en de agoraspace met elkaar verbinden. Dit alles zonder niveauverschil. De bedoeling is om tot een coherent geheel langs weerszijden van de Kleine Ring te komen.



Indicatieve illustratie

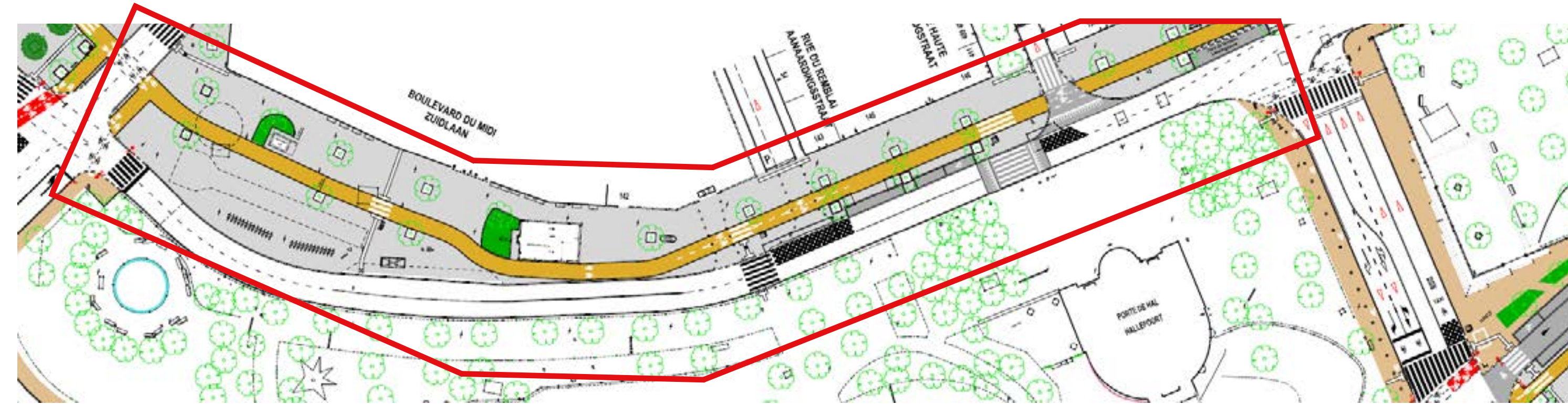
Op vraag van het UMC Sint-Pieter en het Jules Bordet Instituut heeft de Stad Brussel in samenwerking met Brussel Mobiliteit onlangs de rijrichting van de Breughelstraat omgekeerd. Op het kruispunt met de Waterloolaan werd zodoende opnieuw de vroegere regeling (2004) ingevoerd met een dubbel verkeerslicht dat voor een sas zorgt, waarlangs de buitenrijdende voertuigen op de laan kunnen invoegen. Ter verzekering van de overzichtelijkheid zal er aan de kant van de weg een boom geveld moeten worden. Langs de kant van de bebouwing zullen drie bomen de bomenrij vervullen (2 prunus sargentii 'Charles Sargent' op stam en 1 prunus schimitii op stam). Daarna zal de inrichting doorlopen in de vorm van een D9 over het trottoir tot aan de Hoogstraat. Langs de kant van het park wordt het D10-voet-/fietspad verbreed.



Bestaande situatie tot na het kruispunt met de Hoogstraat



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

De fietsers zullen over het als D9-voorziening (zie statussen B.2 De fietsers) aangelegde voetpad blijven rijden tot aan de Blaesstraat.
De weg die nu 7,60 m breed is, zal versmald worden tot 6 m. Dit niet alleen om de autobestuurders ertoe aan te sporen om hun snelheid te minderen en zo de verkeersveiligheid te vergroten, maar ook om plaats te winnen die dan herverdeeld kan worden in functie van de behoeften: tussen de Hoogstraat en de Aanaardingsstraat om een bufferzone te creëren tussen het fietspad en de parkeerzone (openen van de portieren); ter hoogte van de toegangstunnel tot het metrostation om er ruimte te kunnen voorzien voor het tweerichtingsfietspad, en ten slotte ter hoogte van de fontein van het park, langs de kant van het park, om de hagen te kunnen verbinden en zo de cirkel te kunnen sluiten (rust voor de wandelaars en de personen die rond de fontein gaan zitten). Het traject van deze weg wordt ook licht 'afgevlakt' om het risico op ongevallen in de bocht te verkleinen.
De meest gebruikte oversteekplaats voor voetgangers (toegang tot het gebouw van de Hallepoort) wordt aangelegd in de vorm van een plateau met ondergrondse wachtbuis voor de eventuele plaatsing van verkeerslichten, mocht dat nodig blijken (oversteekplaats van twee rijstroken). Tegenover het Maison des Aveugles, na de tunnelingang van de metro, loopt het fietspad verder door tussen de twee bomenrijen om daarna aan te sluiten op de straatafwaarts gelegen inrichting. Op die manier kan men achter de bushalte en het Villo-station passeren en tegelijkertijd de zone vrijhouden voor een grote draaimolen van de Zuidfoor. De bebouwde kant wordt open gelaten met het oog op de erg talrijke voetgangers die hier langskomen.
Teneinde eventuele conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden, die te wijten zouden zijn aan een slechte gemeenschappelijke zichtbaarheid als gevolg van de aanwezigheid van de borstweringen en de reclame van de toegangstunnel van het metrostation Hallepoort en de nieuwe lift, worden er 2 groene zones ingericht met lage beplanting waarmee geanticipeerd kan worden op de interactie.
Langs de kant van het park kunnen fietsers blijven rijden op een D10-inrichting op het trottoir en gelden ze ook als toegelaten in het park. Aan de kruising van de Hoogstraat is er een boom die geveld moet worden, omdat hij op de as van het fietspad ligt.

Zuidlaan:



Bestaande toestand ter hoogte van het kruispunt met de Blaesstraat



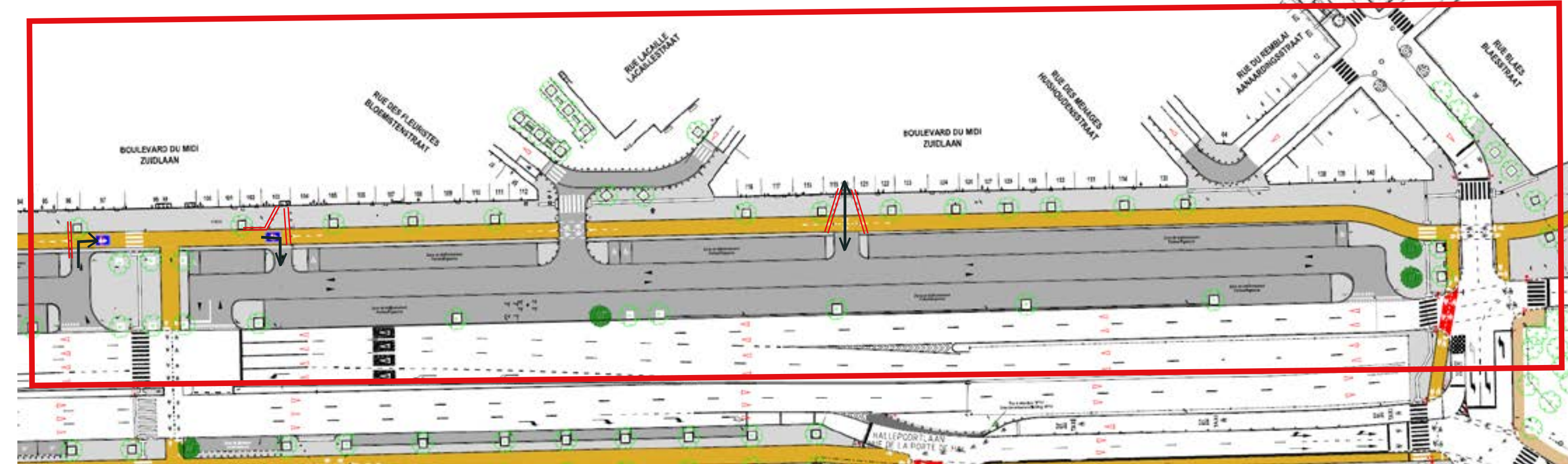
Indicatieve weergave van de geplande toestand



Bestaande situatie ter hoogte van nr. 136



Indicatieve weergave van de geplande toestand



Indicatieve illustratie

Toelichting bij het kruispunt Blaes-Kleine Ring:

De SV voor de heraanleg van de uitrit van de Blaesstraat die uitgeeft op de Kleine Ring, werd afgeleverd op 12/01/2015 aan Brussel Mobiliteit en verlengd met een jaar op 11/01/2017 in het kader van de 'snelle' befietsbaarheid van de Kleine Ring (tussen Ninoofse Poort en Munthof) van 2008-2015. De huidige SV-aanvraag past het voorgaande project aan de nieuwe inrichtingsvoorstellen aan.

Wat behouden blijft van de afgeleverde SV, is met name de verplaatsing van de bushalte, stroomopwaarts van de lijn, in de Blaesstraat en de inrit van de zijweg die zich niet langer ter hoogte van de uitweg van de Blaesstraat situeert, maar waarvoor een nieuwe inrit vanaf de hoofdweg is voorzien.

Voor zover de ondergrond het toelaat (aanwezigheid van nutsleidingen), zullen er nieuwe bomen (platanen) langs de bebouwing geplant worden in het verlengde van de rooilijn tussen de Blaesstraat en de Aanaardingsstraat (niet opgenomen in het plan). De twee bestaande bomen aan het kruispunt van de Blaesstraat zullen worden aangevuld met twee nieuwe bomen (platanen). Een lege boomgeul zal opnieuw worden aangeplant (platanen).

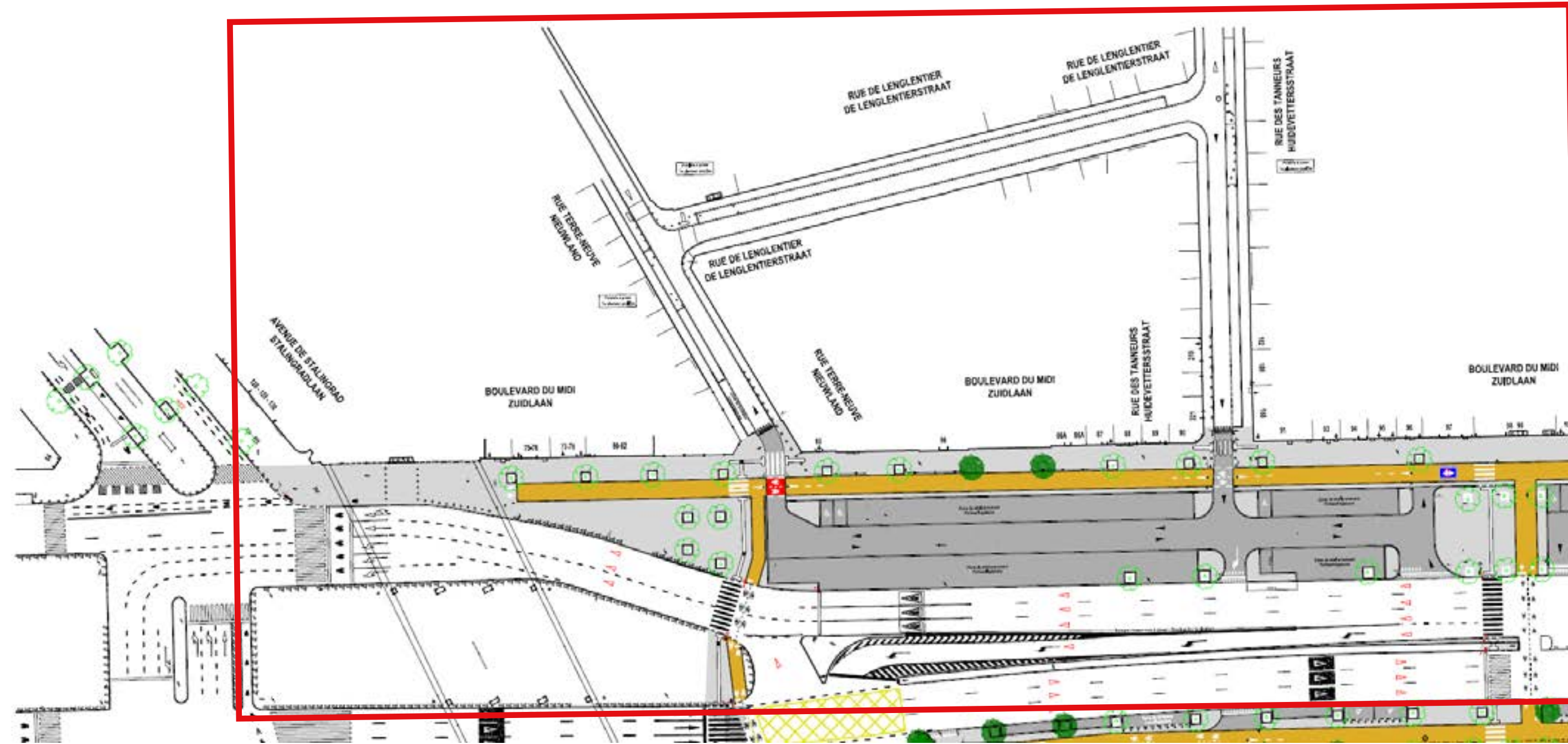
Via de tweerichtingsoversteekplaats van het kruispunt van de Blaesstraat kan men de over haar hele lengte als D9 aangelegde zijweg bereiken (zie statussen B.2 De fietsers) met haar tot tussen de bomen verbreed voetpad.

De parkeermogelijkheden langs de bebouwing worden gesupprimeerd, maar op de 2^{de} zijweg worden ze behouden (parkeerzone). De toegang tot de Aanaardingsstraat en de Huishoudenstraat wordt afgesloten. De Lacaillestraat en de Bloemistenstraat worden op één punt (in plaats van twee) met de zijstraat verbonden. Daarvoor moet er een boom geschrapt worden. Dankzij deze afsluiting met reorganisatie van de respectieve toegang kan de voor fietsers en voetgangers voorziene ruimte beveiligd worden, aangezien de interactie met het autoverkeer erdoor verminderd wordt, terwijl de zachte modi wel door kunnen (ter herinnering: 62,1 à 76,5% van de huishoudens uit de Marollenwijk heeft geen auto).

Ter hoogte van de oversteekplaats van de Kleine Ring in de richting van de Merodestraat en de Argonnestraat voorziet de inrichting een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers en een verbrede centrale berm (door een versmalling van de rijstroken). De parkeerzone zal op dezelfde manier functioneren als nu (tweerichtingsverkeer) met dit verschil dat de toegangen zullen uitgeven op de hoofdweg en niet langer op de zijweg, aangezien deze 'geneutraliseerd' zal zijn. De toegangen zullen bestemd zijn voor tweerichtingsverkeer. De snelheid zal er beperkt zijn tot 30 km/u, zoals in de hele Vijfhoek.

De rijzone zal geasfalteerd worden en de mozaïekkasseien waaruit de verharding bestaat, zullen zoveel mogelijk gerecupereerd (kwaliteit van het materiaal na demontage, fasering en duur van de werkzaamheden) en teruggeplaatst worden in parkeerzones binnen de perimeteer van het project.

Met het oog op de bestelwagens van de brocanteurs van de vlooiemarkt van het Vossenplein wordt de dimensionering van de hele zone aangepast, waarbij het parkeren van de bestelwagens langs de hoofdweg bevorderd wordt teneinde geen scherm te creëren langs de kant van de bebouwing.



Indicatieve illustratie

De inrichting van het tweerichtingsfietspad loopt verder op de zijweg als D9 (zie statussen B.2 De fietsers). Aan het einde van de zijweg na de Nieuwlandstraat wordt de inrichting als F99 op het trottoir voorzien (zie statussen B.2 De fietsers) om aan te sluiten op de bestaande toestand en de bestaande fietsvoorzieningen. De parkeermogelijkheden langs de bebouwing worden gesupprimeerd, maar op de 2^{de} zijweg worden ze behouden (parkeerzone). Het inrijden van de Huidevettersstraat en het uitrijden van de Nieuwlandstraat doet u via de voor het parkeren bestemde zijweg. De bestaande oversteekplaats voor voetgangers op het kruispunt Fonsny/Kleine Ring/Nieuwland wordt aangepast (oversteekplaats voor fietsers en voetgangers) en verbeterd (toegankelijkheid voor PBM, enz.). Op de middenberm is het fietspad uitgevoerd in okerkleurig asfalt en het voetpad in gezaagde straatstenen.

De leveringszone voorbij de Nieuwlandstraat wordt verplaatst naar de Nieuwlandstraat.

Om voor een duidelijke organisatie van het verkeer in deze herverdeelde ruimten te zorgen, wordt voorgesteld om de rijrichting van het eerste deel van de Nieuwlandstraat en de Huidevettersstraat om te keren (zie rijrichtingschema op de volgende pagina). Dat biedt als voordeel dat de zones van de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op een homogenere manier ingericht en met bomen aangeplant kunnen worden (ze worden niet in twee gedeeld door een weg). Bovendien zal door de rijrichting om te keren in de Nieuwlandstraat en de Huidevettersstraat - die lokale wegen zijn - het transitverkeer verminderd kunnen worden. Niettemin vergen deze wijzigingen ook een aanpassing van de 2 kruispunten van de De Lengentierstraat, opdat o.a. de voertuigen van de hulpdiensten zouden kunnen passeren.

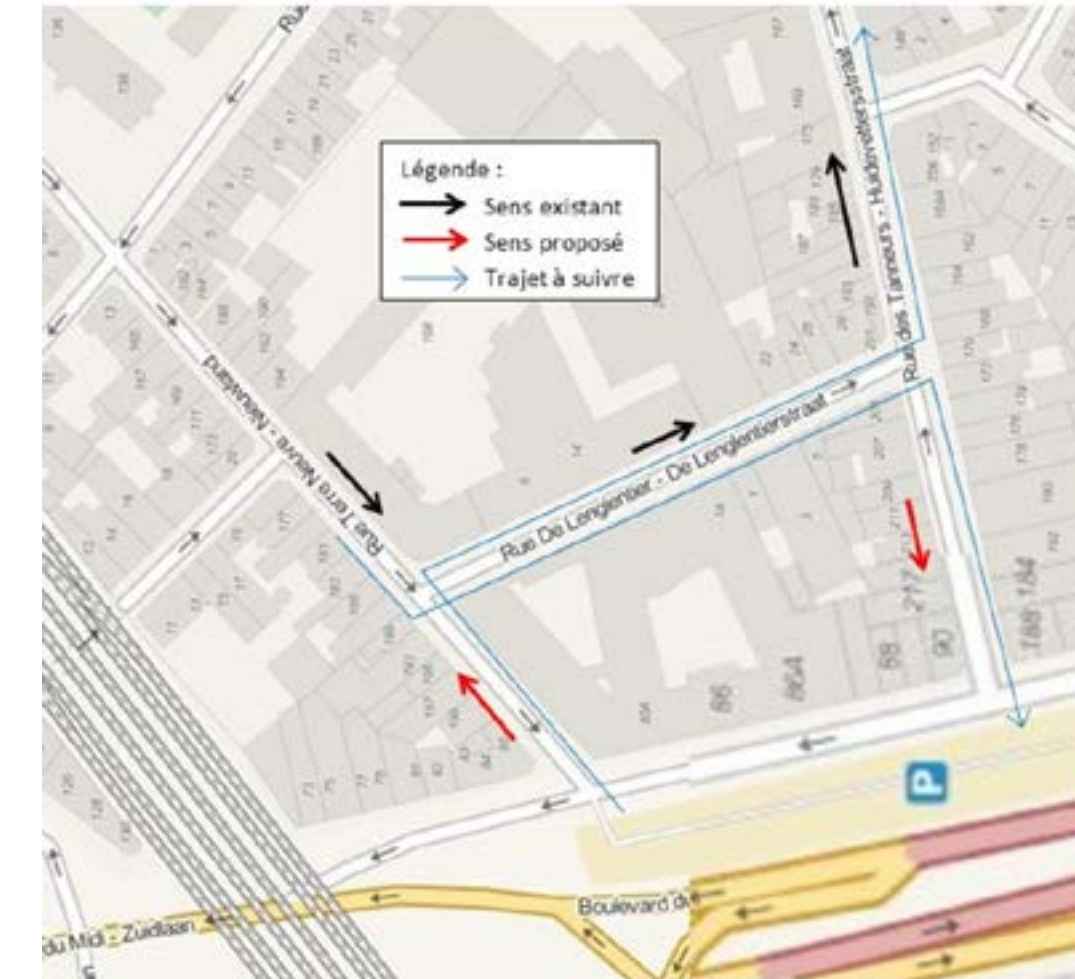
De parkeerzone zal op dezelfde manier functioneren als nu (tweerichtingsverkeer) met dit verschil dat de toegangen zullen uitgeven op de hoofdweg en niet langer op de zijweg, aangezien deze 'geneutraliseerd' zal zijn. De hele zone zal verhoogd zijn (zoals nu) en de snelheid zal er beperkt zijn tot 30 km/u zoals in de hele Vijfhoek.

De rijzone zal geasfalteerd worden en de mozaïekkasseien waaruit de verharding bestaat, zullen zoveel mogelijk gerecupereerd (kwaliteit van het materiaal na demontage, fasering en duur van de werkzaamheden) en teruggeplaatst worden in parkeerzones binnen de perimeter van het project.

Uit verkeersveiligheidsoverwegingen en ter verzekering van kwalitatieve ruimten voor fietsers en voetgangers voor de oversteekplaats van de laan zal er aan het einde van de zijweg geen uitrit voor auto's meer zijn. Die zal er dus ook niet komen op het kruispunt met de Fonsnylaan. Die toegang wordt bijgevolg straatopwaarts voorzien, waardoor er voor een betere verbinding met de hoofdweg gezorgd kan worden, omdat men er gemakkelijker zal kunnen invoegen in het verkeer dat stilstaat aan de verkeerslichten (van de Fonsnylaan en ter hoogte van de Merodestraat).

Met het oog op de bestelwagens van de brocanteurs van de vlooiemarkt van het Vossenplein wordt de dimensionering van de hele zone aangepast, waarbij het parkeren van de bestelwagens langs de hoofdweg bevorderd wordt teneinde geen scherm te creëren langs de kant van de bebouwing.

Op de hoofdweg wordt de afslag naar links op de Fonsnylaan (die recent herleid werd tot één rijstrook - OZ) beperkt tot één enkele rijstrook (in plaats van een brede rijstrook die vervolgens in twee rijstroken overgaat aan de verkeerslichten) met een trottoirband met amsterdammertjes die ongedisciplineerde automobilisten ervan zal weerhouden om toch te proberen er zich tussen te wringen en daarbij het normale verkeer te blokkeren (het voornaamste verkeer wordt ertoe aangespoord om deze zone van Brussel te verlaten via de Jamarlaan (volgend kruispunt)).



Voorgesteld verkeersschema

3.5 De mens

A Bestaande toestand

Momenteel zijn alle wegen die het stuk van de Kleine Ring vormen waarop dit rapport betrekking heeft, niet ingericht om de actieve modi te bevoordelen, of sommige plaatsen werden ingericht zonder een coherente globale reisweg te bestuderen.

Voetgangers, PBM en fietsers ervaren de Kleine Ring dan ook als een barrière die ze moeilijk kunnen oversteken en die niet aangepast is aan hun behoeften.

Nochtans gebruikt een groot aantal voetgangers, als gevolg van de bezetting van de gebouwen (kantoren, universiteit, ziekenhuis, ...) de voetpaden langs het stuk van de Kleine Ring en wacht een potentieel aan fietsers op veilige en comfortabele inrichtingen.

Kaart 4 van het GewOP "Verbetering van het levenskader" vermeldt:

- de Kleine Ring is een structurerende ruimte met versterkte milieu-integratie van het type 2, wat betekent dat de openbare ruimten (ringwegen en hoofdwegen in de as van het Kanaal, ...) ruimten zijn waar gestreefd wordt naar de versterking van het gedeelte van de ruimte bestemd voor zachte mobiliteit, zonder daarbij evenwel het autoverkeer te benadelen (volume en vlotheid);
- de Zuidlaan en de Waterloolaan alsook de Hallepoortlaan voor het Fontainashof situeren zich op het primaire netwerk waar een bevordering van de stilte door het treffen van maatregelen met betrekking tot de snelheid en de wegverharding als voorgeschreven geldt;
- de Hallepoort als belangrijk intermodaal knooppunt, wat impliceert dat de verschillende verenigbare verplaatsingswijzen er naar toe geleid moeten worden door middel van aangepaste inrichtingen, in het voordeel van voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer, en tegelijkertijd de vergroening van de betreffende ruimtes bevordert moet worden;
- het Munthofkruispunt is een intermodaal knooppunt waar de aan de actieve modi toegekende voorrang versterkt moet worden;
- de Hallepoortlaan tussen de Fonsnylaan en de Ruslandstraat is een fiets- en voetgangersverbinding die verbeterd moet worden.
- Het Louizaplein maakt deel uit van een stadswandelingstraject.

De woonfunctie wordt op de Kleine Ring ontwikkeld door de aanwezigheid van het Hallepoortpark, het kleine park aan het Jan Jacobsplein en door de aanwezigheid van caféterrassen die zich voornamelijk aan de rand van het Hallepoortpark bevinden (Brasserie Saint-Pierre op de Waterloolaan, Brasserie Breughel en Brasserie le Faucon op de Zuidlaan en café Hallepoort op de Henri Jasparlaan). In de wijk van het Zuidstation, langs de Zuidlaan en de Hallepoortlaan bevinden zich verder enkele restaurants en snackbars. Desondanks blijft de Kleine Ring een as met zeer veel verkeer die weinig uitnodigend is voor de actieve modi.

Sommige kruispunten zijn gevaarlijk, zowel voor voetgangers als voor fietsers, omdat ze niet zijn aangepast aan de verkeersveiligheid. Bij hun inrichting lag er een sterke nadruk op het autoverkeer.

De subjectieve veiligheid onderaan de Kleine Ring (wijk van het Zuidstation) is gering door de slechte staat waarin de bebouwing verkeert en het gebrek aan aandacht voor de netheid van de wijk. De aanwezigheid van tal van auto's en bestelwagens die op de Zuidlaan geparkeerd staan, zorgt voor een barrière-effect en isoleert de voetgangers.

B Geplande toestand:

De aanleg van fietspaden op de Kleine Ring die voor een herkwalificatie van de openbare ruimte zorgt (zonder aan de centrale wegen te raken), verbetert de objectieve en de subjectieve veiligheid.

De Kleine Ring zal hierdoor veranderen in een echte fietsroute om zich naar de verschillende strategische punten te begeven, die de route aandoet, net zoals dat al voor het openbaar vervoer en het autoverkeer geldt.

De bewoners van de omliggende wijken en de fietsers zullen de Kleine Ring minder ervaren als een moeilijk over te steken hindernis tussen het Stadscentrum en de wijken errond (maar eerder als een verbinding tussen deze verschillende wijken).

De gebruikers van de 'actieve modi' zullen zichtbaarder worden door inrichtingen op de kruispunten, met stoepuitsprongen die aangepast zijn aan PBM en veilige oversteekplaatsen.

Conflicten waar de verschillende vervoersmodi elkaar kruisen, verminderen dankzij het schrappen van bewegingen via de geneutraliseerde zijwegen.

Het verkeer wordt weggeleid van de bebouwing, wat de rust in de wijken ten goede komt.

Het klanttraject van de gebruikers van het openbaar vervoer wordt verbeterd (zie hoofdstuk 3.4 Mobiliteit B.3 Het openbaar vervoer).

De vervanging van de verlichting in de hele perimeter alsook in het park en ter hoogte van de toegangszone tot de parking van de Hallepoort heeft een positieve impact op de veiligheid (zie hoofdstuk 3.8 Energie).

Aan het kruispunt van de Berckmansstraat en de Henri Jasparlaan wordt er een vergroende ruimte (met banken) aangelegd, wat de openbare omgeving zal verbeteren en tot het menselijke welzijn zal bijdragen. Dat geldt ook voor de nieuwe aanplantingen die over het hele ontwerp gepland zijn. Op andere locaties her en der worden er eveneens vergroende ruimten ingericht.

Ter hoogte van de Zuidlaan wordt het parkeren van de bestelwagens van de brocanteurs van het Vossenplein veeleer bevordert langs de kant van de hoofdwegen van de Kleine Ring dan langs de kant van de bebouwing, wat het barrière-effect vermindert en de omgeving verbetert.

3.6 Fauna en Flora

A Bestaande toestand

De Kleine Ring maakt deel uit van de perimeter van de studie en draagt bij tot de continuïteit van het groen langs de lanen. Vanaf een zone die helemaal niet is aangeplant (stuk van de Hallepoortlaan tussen de Ruslandstraat en de Engelandstraat), zijn alle lanen namelijk beplant en dat voornamelijk met platanen (*platanus x acerifolia*).

De aanwezigheid van het Hallepoortpark en in mindere mate van het kleine park van het Jan Jacobsplein dragen in ruime mate bij tot een versterking van deze vergroening.

Langs de kant van de stad Brussel:

- Waterloolaan tussen het Louizaplein en de Voorzorgsstraat: 2 rijen platanen rond de parkeerzone (60 bomen), 3 (geknotte) platanen in bakken en naast de koker van de Louizatunnel in het centrum 12 platanen in bakken. Langs de tunnelkoker bevinden zich 9 platanen.
- Waterloolaan en Zuidlaan tussen de Voorzorgsstraat en de Blaesstraat: 2 rijen met verschillende soorten bomen (langs de kant van de weg: iepen, en langs de kant van de bebouwing: verschillende soorten kerselaren, wilde kersenbomen en zelkova's) - 68 bomen in totaal.
- Op de Zuidlaan tussen de Blaesstraat en de spoorwegbrug: 2 rijen platanen (47 bomen).

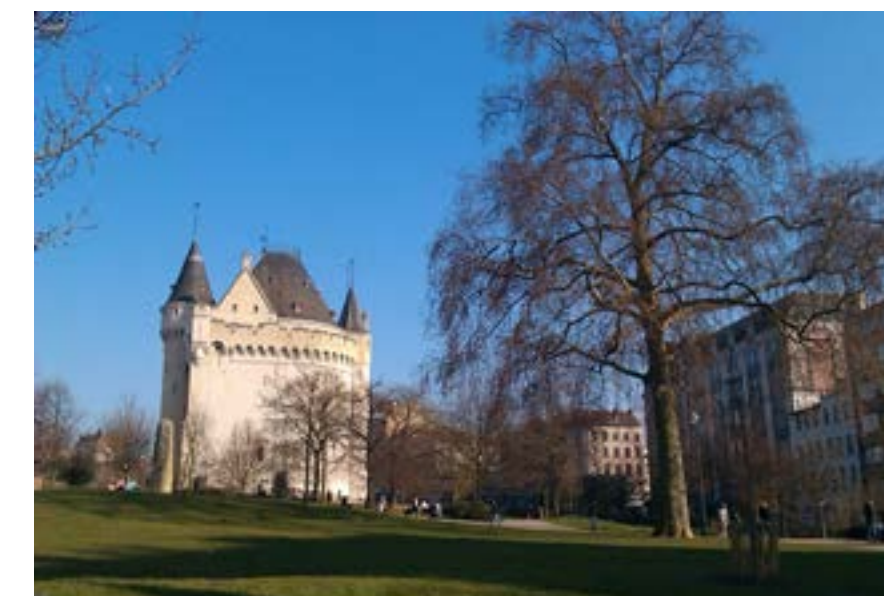
Langs de kant van Sint-Gillis:

- op de Hallepoortlaan tussen de Fonsnylaan en de Ruslandstraat: 2 rijen platanen rond de parkeerzone (37 bomen).
- op de hoek van de César Depaepestraat treffen we 1 lijsterbessenboom aan.
- Henri Jasparlaan: 1 cytusus op de hoek van de Waterloosesteenweg, 8 platanen tot aan de Berckmansstraat en 6 amberbomen tot aan de Munthofstraat. Langs de kant van het park bevindt zich een rij catalpa's (30 bomen).
- op de Gulden Vlieslaan: 8 platanen langs de ingang van de Hallepoorttunnel. Voor het gebouw van de Centrale Administratie van de Regie der Gebouwen bevinden zich 4 platanen, 1 kriminde en 1 gewone esdoorn. Tussen de Bosquetstraat en de Dejonckerstraat staat er een dubbele rij platanen rond de parkeerzone (49 bomen). Op het trottoir tussen de Dejonckerstraat en het Louizaplein bevinden zich 7 platanen in bakken.

Het kleine park van het Jan Jacobsplein telt een twintigtal bomen van verschillende soorten, waaronder 3 opmerkelijke bomen (2 honingbomen en 1 witte esdoorn).



Het Hallepoortpark telt van zijn kant 200 stuks, eveneens van uiteenlopende soorten (plataan, esdoorn, iep, kornoelje, eik, honingboom, perenboom, linde, lijsterbes, ...) waaronder 3 opmerkelijke bomen (1 esdoornbladige plataan, 1 witte esdoorn en 1 Noorse esdoorn).





Alle bomen verkeren in gezonde staat.

B Geplande toestand:

Ter versterking van de groene continuïteit is het interessant om de bomenrijen aan te vullen op bepaalde plaatsen waar er enkele exemplaren ontbreken:

- Langs de kant van de stad Brussel, op de Zuidlaan, naast de centrale wegen van de Kleine Ring, lijkt de afstand tussen de individuele bomen initieel 30 m te zijn geweest, wat maakt dat er minder beperkingen gelden voor de inplanting van de foor. Op deze plaats is geen enkele bijkomende aanplanting voorzien. Wel zou de bomenrij op bepaalde plaatsen aangevuld worden (3 platanus x acerifolia). Meer aanplantingen kunnen er niet voorzien worden in het licht van de analyse van de plannen van de nutsleidingen.
- Langs de kant van Sint-Gillis is langs de zijweg van de Hallepoortlaan een versterking gepland van de dubbele bomenrij (8 platanus x acerifolia).

Op het einde van de Lacaillestraat moet er een plataan geveld worden om de weg naar de Bloemistenstraat te kunnen leiden.

Op het kruispunt van de Blaesstraat is de aanplanting van 2 nieuwe bomen voorzien (platanus x acerifolia) waardoor er een klein geheel van 4 bomen zou ontstaan.

Op de middenberm tegenover de Dumonceaustraat komen er 14 grote struiken in bakken (bomen van 3^{de} grootte) waartussen grote bloembakken geplaatst zullen worden (ter afbakening van de nieuwe parkeerzone).

Aan de voet van twee bomen op de Zuidlaan (voor het Maison des Aveugles) zijn er twee vergroende zones gepland om te betetten dat voetgangers er zouden rondlopen. De kiosken van de MIVB belemmeren het zicht, waardoor de fietsers die uit oostelijke richting komen, de voetgangers niet kunnen zien, die in de fietszone belanden.

Op de Waterloolaan, op de hoek van de Voorzorgsstraat, komt er aan de voet van 2 iepen een vergroende zone.

Tussen de Dumonceaustraat en de Eversstraat wordt er een iep geveld om plaats te maken voor een D10-zone. En tussen de Eversstraat en de Héger-Bordetstraat worden er 2 iepen geveld om plaats te maken voor een D10-zone en de installatie van een nieuwe lift. Op de hoek van de Hoogstraat wordt er een iep geveld. De boom in kwestie staat niet op de juiste lijn en bevindt zich pal in het middel van het toekomstige fietspad.



Voorbeelden van vergroende zones aan de voet van de bomen te Hermann Debroux

Aan de voet van 2 aangeplante platanen aan het begin van de zijweg van de Hallepoortlaan is er een groenperk gepland.

Op de Waterloolaan, straatop- en straatafwaarts van de Breughelstraat, vullen 3 bomen (2 prunus sargentii 'Charles Sargent' op stam en 1 prunus schimitii op stam) de bestaande bomenrij aan (de parkeerzone wordt hier gesupprimeerd).

Op de Hallepoortlaan, langs de kant van het park, moeten er 2 bomen geveld worden om een strook van 3 m breed vrij te maken voor de gemengde ruimte voor voetgangers en fietsers (D10).

Dankzij de inrichting van het kruispunt van de Henri Jasperlaan en de Berckmansstraat kan er een struikenzone gecreëerd worden. Daarbij zijn twee nieuwe bomen voorzien (bloemdragende hoogstammen van 1^{ste} grootte). Tussen de Overwiningsstraat en de Berckmansstraat worden de platanenkuilen verlengd parallel met de bebouwing. De kuilen zullen van 2x2 m naar 2x4 m gaan, waardoor de bomen over een aan hun grootte aangepaste kuil zullen kunnen beschikken.

Ter hoogte van de Berckmansstraat bevindt er zich een haag langs de kant van het park, die niet als belangrijk beschouwd wordt en verwijderd zal worden, waardoor er parkeerruimte vrijkomt.

Op de Gulden Vlieslaan wordt er aan weerszijden van de Bosquetstraat alsook ter hoogte van de Dejonckerstraat een aangeplante zone ingericht, met de mogelijkheid om een of andere rijboom toe te voegen, als de ondergrond dat toelaat.

Tussen de Munthofstraat en het Louizaplein langs beide kanten van de Kleine Ring wordt het dolomiet aan de voet van de bomen (en tussen de bomen in) vervangen door gras.

De (geknotte) platanen in bakken in de richting van het Louizaplein (22 bomen) worden vervangen door meerstammige bomen van 2^{de} grootte.

Op de Hallepoortlaan en de Zuidlaan zijn de meeste bomen omring door hoge boordstenen; sommige daarvan zijn stuk en zullen vervangen worden, maar om de omgeving van de bomen niet ingrijpend te wijzigen, zal er afgezien van de eventueel vereiste reparaties verder niet aan geraakt worden.

Overzichtstabel van het aantal te vellen bomen, te behouden bomen en nieuwe aanplantingen

Plaats	Voor de werken		Na de werken	
	Bestaande bomen	Behouden bomen	Gevelde bomen	Nieuwe bomen
Waterloolaan				
- tussen het Louizaplein en de Voorzorgsstraat	3 platanus x acerifolia (geknot) in plantenbakken 12 platanus x acerifolia (geknot) in plantenbakken (middenberm) 60 platanus x acerifolia	60 platanus x acerifolia	3 platanus x acerifolia in plantenbakken 12 platanus x acerifolia in plantenbakken (middenberm)	- 4 meerstammige bomen van 2 ^{de} grootte in plantenbakken 12 meerstammige bomen van 2 ^{de} grootte in plantenbakken (middenberm)
- tussen Voorzorgsstraat en de Dumonceaustraat	9 platanus x acerifolia langs de toegangshelling 3 Prunus x yedoensis MT (kant bebouwing) 4 Prunus avium 'Plena' MT (kant bebouwing) 8 Ulmus Columella (kant rijweg)	9 platanus x acerifolia langs de toegangshelling 3 Prunus x yedoensis MT (kant bebouwing) 4 Prunus avium 'Plena' MT (kant bebouwing) 8 Ulmus Columella (kant rijweg)		
- tegenover de Dumonceaustraat in de middenberm				14 bomen van 3 ^{de} grootte in plantenbakken
- tussen de Dumonceaustraat en de Eversstraat	4 Zelkova MT (kant bebouwing) 2 Prunus serrulata 'Taihaku' op stam (kant bebouwing) 6 Ulmus Columella (kant rijweg)	4 Zelkova MT (kant bebouwing) 2 Prunus serrulata 'Taihaku' op stam (kant bebouwing) 5 Ulmus Columella (kant rijweg)	1 Ulmus Columella (kant rijweg)	
- tussen de Eversstraat en de Héger-Bordetstraat	2 Zelkova MT (kant bebouwing) 2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' MT (kant bebouwing) 2 Ulmus Columella (kant rijweg)	2 Zelkova MT (kant bebouwing) 2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' MT (kant bebouwing)	2 Ulmus Columella (kant rijweg)	
- tussen de Héger-Bordetstraat en de Hoogstraat	1 Zelkova MT (kant bebouwing) 2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' MT (kant bebouwing) 1 Prunus avium 'Plena' MT.(kant bebouwing) 3 Prunus Schimitii op stam (kant bebouwing) 2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' op stam (kant bebouwing) 9 Ulmus Columella (kant rijweg)	1 Zelkova MT (kant bebouwing) 2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' MT (kant bebouwing) 1 Prunus avium 'Plena' MT.(kant bebouwing) 3 Prunus Schimitii op stam (kant bebouwing) 2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' op stam (kant bebouwing) 8 Ulmus Columella (kant rijweg)	1 Ulmus Columella (kant rijweg)	2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' op stam (kant bebouwing) 1 Prunus Schimitii op stam (kant bebouwing)
Zuidlaan				
- tussen de Hoogstraat en de Aanaardingstraat	2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' MT (kant bebouwing) 1 Prunus x yedoensis MT (kant bebouwing) 4 Ulmus Columella (kant rijweg)	2 Prunus sargentii 'Charles Sargent' MT (kant bebouwing) 1 Prunus x yedoensis MT (kant bebouwing) 4 Ulmus Columella (kant rijweg)		
- tussen de Aanaardingstraat en de Blaesstraat	3 Prunus sargentii 'Charles Sargent' 3 Prunus sargentii 'Rancho' MT 1 Prunus sargentii 'Rancho' op stam 3 Prunus sargentii 'Charles Sargent' op stam	3 Prunus sargentii 'Charles Sargent' MT 3 Prunus sargentii 'Rancho' MT 1 Prunus sargentii 'Rancho' op stam 3 Prunus sargentii 'Charles Sargent' op stam		
- tussen de Blaesstraat en de spoorwegbrug	47 platanus x acerifolia	46 platanus x acerifolia	1 platanus x acerifolia	5 platanus x acerifolia
Hallepoortlaan				
- tussen de Fonsnylaan en de Ruslandstraat	37 platanus x acerifolia	37 platanus x acerifolia		8 platanus x acerifolia
- op de hoek van de César Depaepestraat	1 sorbus	1 sorbus		
- tussen de Jean Volderslan en de Waterloosesteenweg (kant park)	1 prunus 1 corylus colurna		1 prunus 1 corylus colurna	
- op de hoek van de Waterloosesteenweg	1 laburnum	1 laburnum		
Henri Jasparlaan				
- tussen de Overwiningsstraat en de Munthofstraat	8 platanus x acerifolia 6 liquidambar styraciflua	8 platanus x acerifolia 6 liquidambar styraciflua		2 bloeiende hoogstambomen 1 ^{ste} grootte
Gulden Vlieslaan				
- tussen de Munthofstraat en de Bosquetstraat	8 platanus x acerifolia langs de toegangshelling 4 platanus x acerifolia 1 tilia x euchlora 1 acer pseudoplatanus	8 platanus x acerifolia langs de toegangshelling 4 platanus x acerifolia 1 tilia x euchlora 1 acer pseudoplatanus		
- tussen de Bosquetstraat en de Dejonckerstraat	49 platanus x acerifolia	49 platanus x acerifolia		
- tussen de Dejonckerstraat en het Louizaplein	7 platanus x acerifolia (geknot) in plantenbakken		7 platanus x acerifolia in plantenbakken	7 meerstammige bomen van 2 ^{de} grootte in plantenbakken
Algemeen totaal	324 bomen		350 bomen (waaronder 55 nieuwe)	

3.7 Microklimaat in de stad

A Bestaande toestand:

Momenteel zijn er binnen de perimeter van de studie aanzienlijke beschaduwde ruimten dankzij de hoge gebouwen en de bomen langs de Kleine Ring. Sommige zones zijn minder schaduwrijk, omdat ze nog maar recent met bomen aangeplant werden (op de Waterloolaan en de Zuidlaan, van de Voorzorgsstraat tot aan de Blaesstraat), maar dat is slechts tijdelijk. Zodra de bomen hun volwassen grootte bereikt zullen hebben, zullen ze immers voor voldoende schaduw zorgen.

Er is één zone met weinig schaduw. Deze bevindt zich op de Hallepoortlaan, tussen de Ruslandstraat en de Engelandstraat (langs de tunnelingang). Hier werd geen enkele boom aangeplant (gebrek aan ruimte).

Wat luchtstromen betreft, zijn er geen opmerkingen te bespreken.

B Geplande toestand:

De geplande toestand verandert weinig aan de bestaande toestand, aangezien er alleen maar enkele ontbrekende exemplaren in de bomenrijen bijgeplant zullen worden en er verder een paar nieuwe bomen voorzien zijn op verschillende plaatsen.

Daarnaast zijn ook enkele perken met lage beplanting gepland (aan de kruispunten van de Berckmansstraat, de Bosquetstraat, de Dejonckerstraat en de Voorzorgsstraat, voor het Maison des Aveugles). Deze zijn daarbij niet alleen bedoeld als verfraaiing en ter kanalisering van de voetgangerstrajecten, maar helpen ook de vochtigheid te reguleren.

De aanplanting van gras draagt hier eveneens toe bij.

De fiets- en voetpaden worden aangelegd in vrijliggende zones die geen negatieve impact hebben op het comfort ervan wat de wind betreft.

3.8 Energie

A Bestaande toestand:

De verlichting binnen de studieperimeter bestaat uit:

- 70 palen (van 4 m hoog), elk uitgerust met 3 armaturen van het type 'Hallepoort' met hogedruknaatriumlampen (NaHP) van 70 W. Totaal vermogen: 14.700 W. Jaarlijks verbruik: 74 MWh/jaar.



- 42 palen (van 4 m hoog), elk uitgerust met 3 armaturen van het type 'Hallepoort' met inductielampen (QL) van 55 W. Totaal vermogen: 6.930 W. Jaarlijks verbruik: 35 MWh/jaar.



- 38 palen (van 6 m hoog), uitgerust met een armatuur van het type 'Louiza' met hogedruknaatriumlampen (NaHP) van 150 W. Totaal vermogen: 5.700 W. Jaarlijks verbruik: 29 MWh/jaar.



- 32 palen (van 16 m hoog), elk uitgerust met 2 wegarmaturen van het type 'RXN' met hogedruknaatriumlampen (NaHP) van 400 W. Totaal vermogen: 25.600 W. Jaarlijks verbruik: 129 MWh/jaar.



- 9 palen (van 16 m), uitgerust met een wegarmatuur van het type 'RXN' met NaHP-lampen van 400 W. Totaal vermogen: 3.600 W. Jaarlijks verbruik: 18,1 MWh/jaar.



- 19 palen (van 12 m hoog), uitgerust met een wegarmatuur van het type 'RXN' met NaHP-lampen van 250 W. Totaal vermogen: 4.750 W. Jaarlijks verbruik: 24 MWh/jaar.



Jaarlijks verbruik van de openbare verlichting over de hele betroffen zone: 309,1 MWh/jaar.

B Geplande toestand:

De openbare verlichtingsinstallaties in deze zone hebben voor het merendeel het einde van hun levensduur bereikt en zijn allemaal uitgerust met krachtige lampen die goed zijn voor een aanzienlijk globaal gebruik. In het kader van de voorgestelde inrichtingen is een vervanging van deze uitrusting voorzien.

De betroffen zone zal uitgerust worden met armaturen van het type 'Kleine Ring' volgens de aanbevelingen die er geformuleerd werden in het kader van de actualisering van het gewestelijke Lichtplan. Deze armaturen zullen voorzien worden van ledlampen (kleurtemperatuur: warm wit, 3.000 K) met het oog op een beter visueel comfort en een lager globaal verbruik (verbruik van 70-80 Watt per lichtpunt. Gezien de snelle evolutie van de energieprestaties van de verlichting, zullen deze misschien nog verbeterd worden tegen de uitvoering van de inrichting).



Verlichting van het type 'Kleine Ring'

In het bovenste deel van het Hallepoortpark is een nieuwe verlichtingsuitrusting gepland ter hoogte van de toegang tot de ondergrondse parking van de Hallepoort.

Ook de nieuwe toegang tot het metrostation Munthof (lift + roltrap/trap) gelegen in het park zal van deze verlichting kunnen genieten.



Stroomop- en stroomafwaarts van deze zone wordt het park 's avonds afgesloten met hekken en is alleen het in het geel gemarkeerde traject op de kaart 's nachts toegankelijk.

3.9 Luchtkwaliteit

A Bestaande toestand:

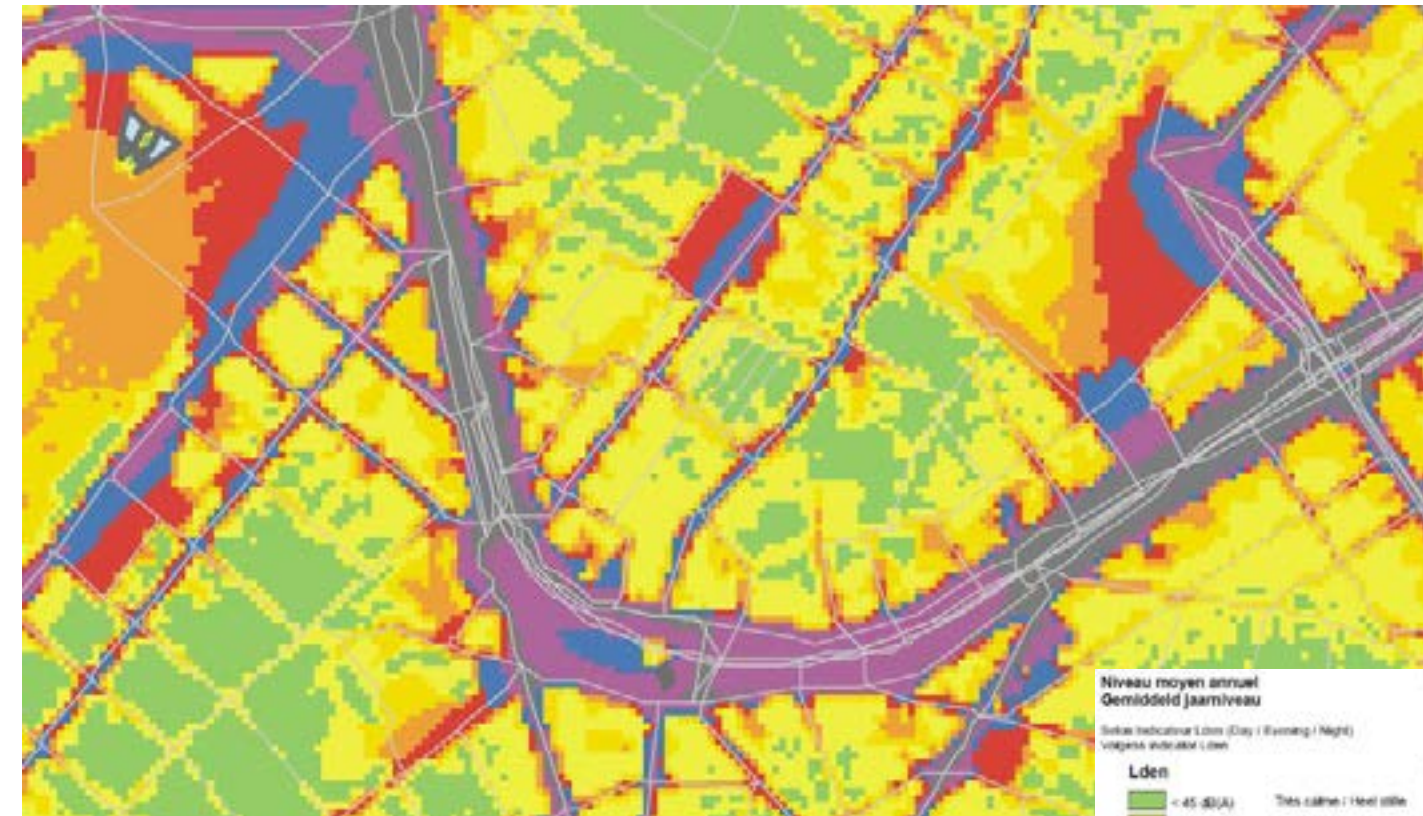
Het is tot op heden niet mogelijk om een nauwgezette analyse te hebben van de vervuilende stoffen voor de gehele bestudeerde zone. Het ExpAIR-project van Leefmilieu Brussel moet het op termijn mogelijk maken om in te zoomen op straatniveau. In het algemeen blijft de kwaliteit van de lucht zorgwekkend, ook al zijn de gemiddelde jaarlijkse concentraties van de meeste vervuilende stoffen afgenomen. Dat neemt echter niet weg dat bepaalde drempelwaarden nog worden overschreden in het BHG, met name voor NO₂, PM10's en PM2,5's. Een aanzienlijk gedeelte van deze luchtvervuiling kan worden toegeschreven aan het wegverkeer.

B Geplande toestand:

Het wegleiden van het verkeer van de gevels zal zich in een vermindering van de CO₂-uitstoot en een verbetering van de luchtkwaliteit langs de voet- en fietspaden vertalen.

Een nieuwe kwalitatief hoogstaande inrichting voor voetgangers en fietsers versterkt de tendens tot toename van het aantal verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijgevolg daalt het aantal trajecten per auto op lange termijn.

Het doen verdwijnen van parkeerplaatsen op verschillende locaties maakt het mogelijk het aantal manoeuvres van auto's te beperken en betekent een daling van schadelijke vervuilende gassen. Evenzo wordt het verkeer van automobilisten op zoek naar een parkeerplaats verminderd.



Uittreksel uit de kaart van de lawaai-blootstelling afkomstig van het wegverkeer van Leefmilieu Brussel - Jaar 2006 - Week - Algemene Lden-indicator

3.10 Omgevingsgeluiden en -trillingen

A Bestaande toestand:

We verwijzen naar het verslag 'Strategische cartografie van het lawaai van wegvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Jaar 2006 - Leefmilieu Brussel'.

De Lden is het niveau van de blootstelling aan lawaai gedurende 24 uur: de waarde van de Lden-indicator wijst op het totale blootstellingsniveau aan lawaai over 24 uur. Hij bestaat uit de indicatoren 'Lday, Levening, Lnight', gemiddelde geluidsniveaus over de periodes 7u-19u, 19u-23u en 23u-7u, waarbij de waarden in kwestie voor de gevoeligere periodes van 's avond en 's nachts met respectievelijk + 5 dB(A) en + 10 dB(A) verhoogd worden om rekening te houden met het feit dat eenzelfde geluidsniveau tijdens deze periodes als hinderlijker ervaren wordt.

Als we de kaart bekijken, merken we dat het bestudeerde stuk van de Kleine Ring een zone is, waar de grenswaarden overschreden worden (grens: 65 dB(A) overdag en 60 dB(A) 's nachts). Afgezien van de centrale zone die door het Hallepoortpark wordt ingenomen en waar de grootstedelijke wegen van de Kleine Ring onder de grond geleid werden, situeert de geluidspollutie zich over het hele stuk waar de grootstedelijke wegen zich bovengronds bevinden, op het maximum. Concreet hebben we het dan over een geluidspollutie die de 75 dB overschrijdt.

B Geplande toestand:

De snelheidsverminderingen op de verkeersluwer gemaakte zijwegen of de zijwegen waar het verkeer volledig verbannen werd, dragen bij tot een vermindering van de geluidspollutie. Het autoverkeer wordt weggeleid van de gevels.

Ook de vermindering van het aantal parkeerplaatsen helpt de geluidspollutie te verkleinen. Het maakt immers dat motorvoertuigen minder tot manoeuvreren gebracht worden om zich te parkeren of tot rondrijden om een plaats te vinden.

Kaart 4 van het GewOP - Verbetering van het levenskader schrijft voor de Zuidlaan en de Waterloolaan alsook voor de Hallepoortlaan voor het Fontainashof op het primaire netwerk een bevordering van de stilte voor door het treffen van maatregelen met betrekking tot de snelheid en de wegverharding. Er worden plateaus geplaatst om de veiligheid van de voetgangers aan de oversteekplaatsen te garanderen. Ze dragen bij tot een verlaging van de snelheid en zodoende tot een rustiger verkeer. Deze plateaus worden in asfalt vervaardigd om er de geluidshinder van te beperken (continuïteit van de wegverharding, geen onderbreking die voor geluidshinder zorgt).

* de uittreksels van de kaarten van Leefmilieu Brussel worden ter informatie gegeven.

3.11 De bodem, het grondwater en het oppervlaktewater

A Bestaande toestand:



Uittreksel van de kaart met de bodemtoestand - Leefmilieu Brussel 2016*

catégorie 0: mogelijk verontreinigde percelen. Aangezien de verontreiniging op deze percelen niet is vastgesteld, moet er op bepaalde momenten een bodemonderzoek uitgevoerd worden (verkoop van het perceel, overdracht of stopzetting van activiteiten,...) om na te gaan of de bodem al dan niet verontreinigd is.
catégorie 1: niet-verontreinigde percelen
catégorie 2: licht verontreinigde percelen zonder risico. In al deze gevallen mag de op deze percelen afgegraven aarde niet hergebruikt worden op een ander Brussels terrein.
catégorie 3: verontreinigde percelen zonder risico
catégorie 4: verontreinigde percelen in onderzoek of behandeling.

Dit uittreksel uit de kaart 'Bodeminventaris' van Leefmilieu Brussel wordt ter informatie weergegeven en toont dat bepaalde percelen langs de lanen mogelijk verontreinigd zijn. Meer bepaald blijkt uit een bodemanalyse van het station 'Total Argonne' op de hoek van de Fonsnylaan en de Hallepoort dat de ondergrond verontreinigd is en wanneer de nutsbedrijven er aan de slag zullen gaan, zal die verontreiniging aangepakt worden.

Alle tijdens de werken afgegraven aarde wordt geanalyseerd op bodemverontreiniging en indien nodig afgevoerd naar gespecialiseerde sites om er verwerkt te worden.



Uittreksel van de kaart Wateratlas - Leefmilieu Brussel 2016*

De hydrografische gegevens van Leefmilieu Brussel melden niets bijzonders over het oppervlakte- of grondwater.

* de uittreksels van de kaarten van Leefmilieu Brussel worden ter informatie gegeven.



Zoals de hoogtelijnen tonen, vertoont het desbetreffende stuk van de Kleine Ring variabele hellingsgraden vanaf het Louizaplein tot aan de Fonsnylaan. Het is het deel langs het park dat de steilste helling heeft (4 à 5%). De stroomop- en stroomafwaartse delen aan het Zuidstation enerzijds en in de richting van het Louizaplein anderzijds hebben een hellingsgraad van 0 tot 3%.

Lieu	Altitude (m)	Longueur tronçon (m)	Pente (%)
Place Louise	66		
Carrefour rue Hôtel des Monnaies	53	400	3
Porte de Hal	35	350	5
Carrefour rue Blaes	27	200	4
Carrefour de Mérode	21	300	2
Carrefour av Fonsny	21	150	0

Over het algemeen kunnen we verder stellen dat de transversale hellingen verwaarloosbaar zijn, behalve op het stuk tussen het kruispunt van de Blaesstraat en de Overwinningstraat, waar de hellingsgraad tot 4% kan oplopen.

B Geplande toestand:

De afgegraven grond voor het aanleggen van wegen, voetpaden, fietspaden, parkeerzones of te beplante zones zal, naargelang de resultaten van de analyse bij afgraving:

- opnieuw gebruikt worden op de werf (aanaardingen, dempen van opgravingen, ...);
- van de werf verwijderd worden om behandeld te worden;
- van het openbaar domein verwijderd worden.

De vervuilde gronden zullen dus behandeld of verwijderd worden. De teelaarde zal opnieuw gebruikt worden en enkel de overtollige teelaarde zal van de bouwplaats verwijderd worden.

De kaart 'overstromingsgevaar' (zie volgende pagina) vermeldt de aanwezigheid van 2 collectoren, maar de werken zullen hier geen enkele impact op hebben, gezien de diepte waarop de collectoren gelegen zijn.

* de uittreksels van de kaarten van Leefmilieu Brussel worden ter informatie gegeven.

Het reliëf van de site blijft ook in de geplande toestand hetzelfde. De enige wijziging betreft het op niveau brengen van de zijrijbanen ten opzichte van de voetpaden.

3.12 Afvalwater, regenwater en watervoorziening

A Bestaande toestand:

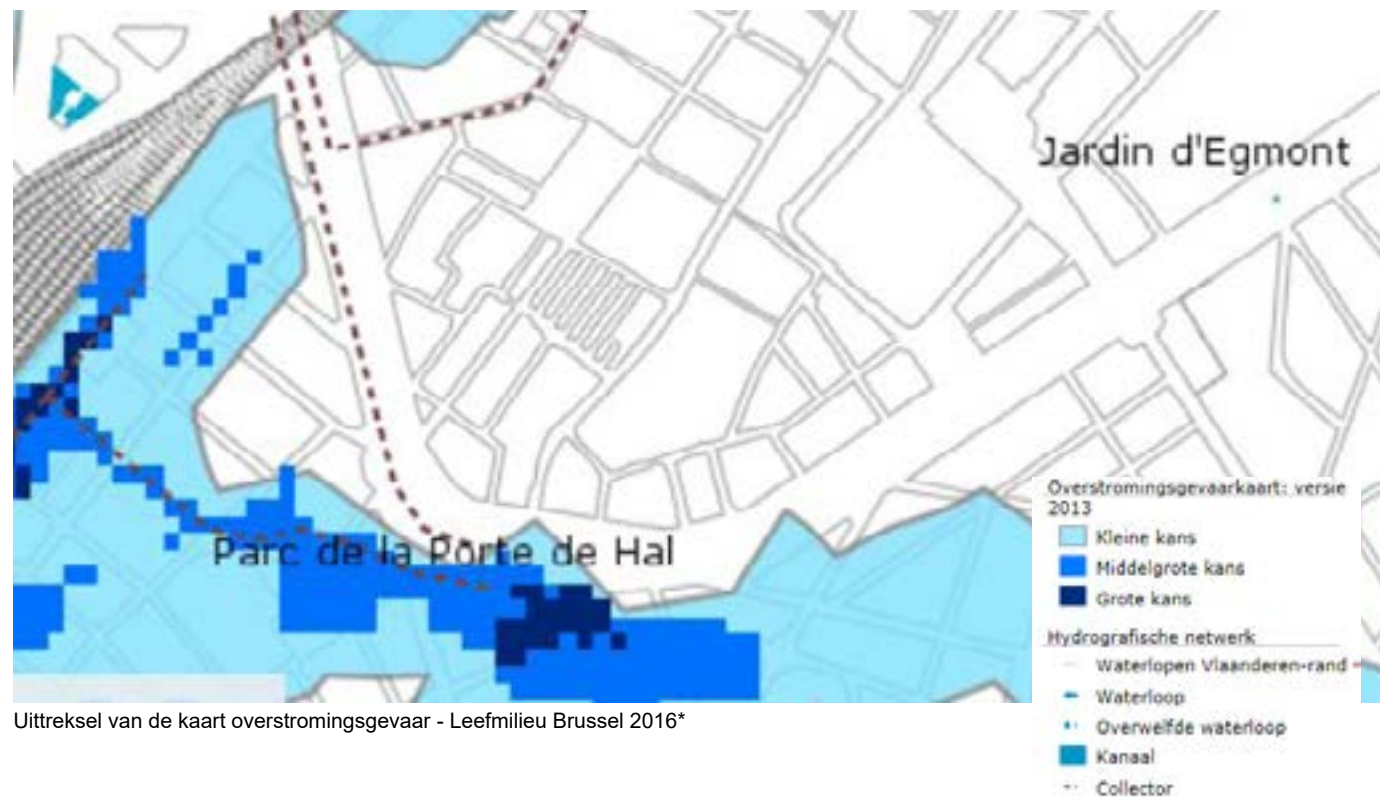
Het in te richten stuk van de Kleine Ring bestaat uit rijstroken in asfalt, voetpaden bekleed met verscheidene waterafstotende materialen, grote waterdoorlatende grasstroken in het Hallepoortpark, gras- en dolomietstroken in het kleine park van het Jan Jacobsplein en waterdoorlatende beplante zones over quasi de ganse lengte van de lanen.

Het bijzondere aan het reliëf in de studiezone is dat de lanen vrij sterke hellingen vertonen. Dat is het geval tussen het Louizaplein en het Zuidstation, waarbij het Louizaplein hoger ligt dan het Zuidstation (zie de kaart op de vorige pagina).

Het uittreksel van de kaart "overstromingsgevaar" van Leefmilieu Brussel wordt hier ter informatie getoond (zie hieronder).

Het stuk van de Kleine Ring dat het voorwerp uitmaakt van deze studie, bevindt zich zo goed als niet in een zone met overstromingsgevaar volgens de kaart van Leefmilieu Brussel (enkele zeldzame zones niet te na gesproken). Behalve langs de kant van Sint-Gillis, ter hoogte van het kruispunt van de Hallepoortlaan en de Jean Voldersstraat en de Waterloosesteenweg en het kruispunt van de Henri Jasparlaan en de Overwinningstraat, wat een zone is waar er sprake is van een gemiddeld tot hoog risico op overstromingen door de configuratie van de straten die een neerwaartse helling vertonen in de richting van het park.

De kaart vermeldt de aanwezigheid van een collector onder de Kleine Ring ter hoogte van de Hallepoortlaan en onder een klein stuk van de Zuidlaan.



* de uittreksels van de kaarten van Leefmilieu Brussel worden ter informatie gegeven.

B Geplande toestand:

Tussen de Munthofstraat en het Louizaplein langs beide kanten van de Kleine Ring wordt het dolomiet aan de voet van de bomen langs de parkeerzones vervangen door gras.

Dat zorgt voor een positieve impact, aangezien het gras als eigenschap heeft dat het zowel een bepaald aantal verontreinigende stoffen als de vochtigheid in de grond vasthoudt.

Aan de rand van deze parkeerzones zijn er langs de kant van Sint-Gillis en de Stad Brussel eveneens aangeplante zones voorzien.

Op de Henri Jasparlaan worden langs de parkeerplaatsen met omgekeerde graatvorm de met gras ingezaaide zone en de weg in dolomiet (die weinig doorlatend is, omdat er cementstabilisé voor gebruikt werd) langs het park tussen de Overwinningstraat en de toegang tot de Hallepoortparking gesupprimeerd. Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de omwonenden maakt dat er maar een beperkt aantal plaatsen geschrappt kunnen worden, terwijl er tegelijkertijd meer ruimte voor de zachte modi aangeboden wordt. De impact op de permeabiliteit is bijgevolg negatief.

Bij het uitrijden van de Berckmansstraat, voor het Maison des Aveugles en op de hoek van de Fonsnylaan en de Hallepoortlaan, zijn er aangeplante perken (lage beplanting) aangelegd.

De aanplanting van 18 nieuwe bomen over heel het project zorgt voor een lichte vergroting van de waterdoorlatende zone op deze plaatsen.

Op de Henri Jasparlaan, tussen de Overwinningstraat en de Berckmansstraat, zullen de oppervlakken van de bakken van de grote platanen verdubbeld worden.

Door de inrichting die voorzien is tussen de Blaesstraat en de Nieuwlandstraat zullen de voeten van de bomen die op dit moment veelvuldig gebruikt worden als vuilstortplaats (zie foto op de volgende pagina) en aan het zicht onttrokken worden door de geparkeerde wagens, beter gerespecteerd worden en een betere doorlatendheid bieden.

3.13 Afval

A Bestaande toestand

Wat het afvalbeheer betreft, staan er inrichtingen zoals glasbollen (wit glas en gekleurd glas). Langs de kant van de Stad Brussel: op de Zuidlaan op de hoek van de Lacaillestraat en de Bloemistenstraat; langs de kant van Sint-Gillis: op de Hallepoortlaan op de hoek van de Ruslandstraat en langs de kant van het park ter hoogte van de Fontainasstraat, op de Henri Jasparlaan aan het begin van de Berckmansstraat, op de Gulden Vlieslaan ter hoogte van de Dejonckerstraat) en een kledingcontainer (Gulden Vlieslaan ter hoogte van de Dejonckerstraat).

Over het algemeen en vooral in het lageregelegen deel van de stad, tussen Fonsny en het Hallepoortpark en tussen Blaes en Nieuwland, zijn er echter tal van plaatsen waar er afval achtergelaten wordt. En dat onder meer aan de voeten van de bomen. Op sommige gebouwen werden er ook tags aangebracht en dat zelfs in het hoger gelegen deel van de stad (langs de kant van Louiza).

Nochtans staan er heel wat vuilnisbakken verspreid over de hele perimeter. Er dient evenwel vastgesteld dat de vervallen staat van bepaalde trottoirs, de kapotte boordstenen en het omringende vuil (tags op bepaalde gebouwen) een gebrek aan respect voor de locatie en ernstige nethheidsproblemen met zich meebrengen.



B Geplande toestand:

De glasbollen op het kruispunt met de Ruslandstraat werden recentelijk ingegraven.

De glasbollen die zich op het traject van de voetgangers en fietsers langs de kant van het park bevinden, op de Hallepoortlaan, ter hoogte van de Fontainasstraat, zullen in het kader van het duurzame wijkcontract Fontainas verplaatst en ingegraven worden.

De glasbollen gelegen op het kruispunt van de Henri Jasparlaan en de Berckmansstraat worden verplaatst tot aan de toegang tot de openbare parkeergarage « Hallepoort » teneinde ingegraven en leeggemaakt te kunnen worden (in overleg met Net Brussel).

De glasbollen ter hoogte van de Dejonckerstraat kunnen niet ingegraven worden omdat er niet genoeg ruimte is in de ondergrond (metrotunnel en nutsleidingen). De site wordt lichtjes verplaatst in het kader van het project.

Van deze verbetering van de openbare ruimte die hierdoor opener zal worden, wordt er een positieve impact op de omgeving op het vlak van nethheid verwacht. Een mooiere ruimte wordt immers beter gerespecteerd.

3.14 Interactie tussen deze domeinen

Het project vergroot de levenskwaliteit in de openbare ruimte en dit heeft een positief effect op de daling van de luchtverontreiniging en de geluidshinder (autoverkeer komt verder van de bebouwde zones te liggen).

Een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte zet aan tot gebruik en leidt tot een verhoging van het veiligheidsgevoel, tot een grotere sociale controle en doet sluikestorten verminderen.

Door de verbetering van het 'klantenparcours' komt het tot een wisselwerking tussen de hoofdstukken De mens, Sociaal en Economisch Vlak en Mobiliteit 'openbaar vervoer'.

De verbetering van het comfort en de kwaliteit van de openbare ruimte voor de actieve modi heeft niet alleen een positieve invloed op het milieu op verschillende vlakken (de mens, omgevingsgeluiden en -trillingen, lucht, sociaal vlak, erfgoed, stedenbouw en landschap), maar in eerste instantie ook een negatieve impact op de gemotoriseerde verplaatsingen, aangezien het verkeer op de zijwegen naar de secundaire wegen en de hoofdwegen van de Kleine Ring geleid zal worden.

Het doel is hier om de verplaatsingen van de actieve modi en de gebruikers van het openbaar vervoer te bevoordelen en zo de gewoontes van personen die zich in personenwagens verplaatsen, te veranderen. Op langere termijn zullen deze gewijzigde gewoontes voor een vlottere doorstroming op de hoofdwegen van de Kleine Ring zorgen.

De plateaus in asfalt dragen bij tot een vermindering van de geluidshinder en zijn gemakkelijker te realiseren (kortere droogtijd in vergelijking met de plaatsing van geprefabriceerde plateaus), wat in een geringere mate ook een invloed heeft op de duur van de werkzaamheden.

Op de Zuidlaan, aan de rand van het Hallepoortpark is een uitbreiding van de zone langs de kant van het park voorzien. Dat zal niet alleen voor een verbeterde verkeersveiligheid zorgen (er wordt regelmatig tegen de afsluiting gereden), maar zal ook de omgeving van het park ten goede komen, aangezien een haag de ruimte rond de fontein zal afsluiten.

Aan het kruispunt van de Berckmansstraat wordt de openbare ruimte verbeterd en dat zal een positieve impact hebben op het vlak van stedenbouw, de mens, de fauna en flora en de verkeersveiligheid.

De nieuwe aanplantingen en de aanleg van groene ruimten zullen bijdragen tot het menselijke welzijn en zullen een vervuilingwerend effect hebben.

4 Analyse van de werf per gebied

In dit stadium van het project zijn de fasering en geografische indeling nog niet bestudeerd.

Ze zullen het voorwerp vormen van een grondige studie maar bepaalde maatregelen kunnen al ontwikkeld worden afhankelijk van de verschillende gebieden.

Tijdens de uitvoering van de werken kunnen er problemen ontstaan. Om ze te beperken, zullen bepaalde maatregelen getroffen worden.

4.1 Werf/Stedenbouw

De werkzaamheden zullen in meerdere fasen uitgevoerd worden om de impact op de bewoners en de gebruikers van de locaties tot een minimum te beperken.

4.2 Werf/Erfgoed

Schade aan bestaande constructies, installaties en beplantingen door de uitvoering van de werken moet zo veel mogelijk vermeden worden, maar kan desondanks aangericht worden. Daarom worden vooraf plaatsbeschrijvingen opgemaakt van de aanpalende eigendommen, onroerende goederen, wegininstallaties en kunstwerken die door het uitvoeren van de werken beïnvloed zouden kunnen worden. Deze plaatsbeschrijvingen hebben eveneens betrekking op de zijwegen. Na de beëindiging van de werken worden alle vastgestelde beschadigingen hersteld.

De ganse perimeter van de studie bevindt zich op enkele uitzonderingen na in een zone met archeologisch potentieel (zie hoofdstuk 3.2 Erfgoed). Voor deze zone met archeologisch potentieel is artikel 245 van het BWRO van toepassing.

Het project in dit stuk voorziet enkel de vervanging van de bovenste lagen van de wegbedekkingen. De inrichtingswerken gebeuren volgens het BWRO en in samenspraak met de diensten van het Brussels Gewest.

§ 1. Elke ontdekking van archeologische goederen moet binnen de drie dagen door de vinder aan de eigenaar van de archeologische vindplaats en aan het Gewest worden medegegeeld en, in het geval van een ontdekking naar aanleiding van de tenuitvoerlegging van een stedenbouwkundige vergunning of van een verkavelingsvergunning, aan de houder van deze vergunning. De archeologische goederen en hun vindplaats worden in hun toestand behouden, gevrijwaard van schade en vernielingen, en toegankelijk gemaakt om het Gewest in staat te stellen de ontdekkingen te onderzoeken en over te gaan tot peilingen of opgravingen op de vindplaats gedurende een termijn die niet meer mag bedragen dan 21 dagen vanaf de melding.

De termijn waarbinnen de peilingen en de opgravingen uitgevoerd moeten worden, wordt opgeschort, indien het onmogelijk is deze uit te voeren omwille van overmacht, door toedoen van de eigenaar of van de houder van de vergunning. Het Gewest geeft kennis, in het geval van een ontdekking naar aanleiding van de tenuitvoerlegging van een stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning, aan de eigenaar en aan de houder van de vergunning, op straffe van verval, van de feiten die de opschorting van bovengenoemde termijn rechtvaardigen, binnen een termijn van 5 dagen nadat ze zich hebben voorgedaan. (BWRO artikel 246 § 1)

§ 2. Wanneer de peilingen of opgravingen archeologische goederen van uitzonderlijke waarde aan het licht brengen, kan de Regering het van openbaar nut verklaren de onder § 1 bedoelde termijn verlengen voor een periode die ze vaststelt en die tegen dezelfde voorwaarden verlengbaar is, om over te gaan tot bijkomende peilingen of opgravingen en/of om de procedure tot inschrijving op de bewaarijst of tot bescherming van de archeologische vindplaats te starten.

Van het besluit wordt kennisgegeven, bij een ter post aangetekende brief, aan de eigenaar van de vindplaats en, in het geval van een ontdekking tijdens de tenuitvoerlegging van een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning, aan de houder van die vergunning.

Binnen vijf dagen na ontvangst van de kennisgeving brengt de eigenaar de huurder of de gebruiker van het onroerend goed ervan op de hoogte bij een ter post aangetekende brief en, in het geval van een ontdekking tijdens de tenuitvoerlegging van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning doet de houder van de vergunning dit bij elkeen die belast zou zijn geweest met de uitvoering van de door de vergunning bedoelde handelingen. De aan de houder van de vergunning gerichte kennisgeving vermeldt die verplichting. (BWRO 246 § 2)

§ 3. In het geval van toevallige ontdekkingen van archeologische goederen, tijdens de tenuitvoerlegging van een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning, wordt de vergunning waarvan de tenuitvoerlegging de volledige of gedeeltelijke vernieling van de archeologische goederen dreigt in te houden, opgeschort tijdens de onder de §§ 1 en 2 bedoelde termijnen of voor de duur van de procedure tot inschrijving op de bewaarijst of tot bescherming van de vindplaats. Wanneer de vindplaats ingeschreven of beschermd wordt, vervalt de vergunning. (BWRO 246 § 3)

§ 4. De archeologische vindplaats moet hersteld worden in de staat waarin zij zich bevond vóór het uitvoeren van de peilingen of opgravingen, tenzij een procedure tot inschrijving op de bewaarijst of tot bescherming van de vindplaats geopend werd. (BWRO 246 § 4)

4.3 Werf / Fauna en flora

De bestaande bomen, die in het project behouden blijven, zullen een specifieke bescherming genieten tijdens de uitvoering van de werken.

De meeste bomen zijn lucht-, water-, stress- of takbreukgevoelig, of verdragen bijvoorbeeld geen maaiveldveranderingen. Daarom zijn maatregelen in de werfzone noodzakelijk, zodat beschadiging aan de wortels, stam en kroon uitgesloten zijn. Deze beschermingsmaatregelen gebeuren overeenkomstig de hieronder overgenomen bepalingen van het typebestek 2015:

Tijdens de werken aan de weg:

- Het opslaan van materiaal, het uitvoeren van manoeuvres met bouwvoertuigen of -machines en het parkeren ervan of de plaatsing van barakken gebeuren buiten het bereik van het wortelgebied van bomen en hagen.
- De wortels, stammen en kruinen van bomen en hagen in de perimeter van de bouwplaats of in de nabijheid ervan worden beschermd aan de hand van passende materialen. De bescherming van de bomen, hun stammen en wortels, en van de hagen gebeurt op een voldoende hoogte, oppervlakte en diepte, rekening houdend met hun aard en omvang.
- Elk uitgraven van de bodem dient te gebeuren buiten het wortelgebied (zone minstens gelijk aan de diameter van de kroon van de boom). Aan de voet van de bomen moeten aangepaste machines en methodes gebruikt worden, zoals een kleine graafmachines, manuele graafwerken en/of gericht boren. Elke aanaarding van meer dan 10 cm dik aan de voet van de bomen is eveneens verboden.
- Er worden voorzorgen en beschermingen van de wortels aangebracht, met name tijdens het graven van de sleuven: manueel afzagen van de wortels met ontsmette zagen en snoeischaar om duidelijke en propere afsnijdingen te bekomen, die dadelijk worden aangestipt met een schimmelwerend middel.
- Indien het wortelsysteem van de boom tijdens langdurige droogte aan de lucht zou blootgesteld worden, wordt een geotextiel geplaatst om het te beschermen. Regelmatige besproeiingen van deze mat zorgen voor de nodige aanvoer van water voor de boom tijdens de werken aan de voet ervan.
- Elke bodemverontreiniging door de schadelijke materialen of producten is verboden.
- Het is verboden om bomen te gebruiken als steunpunten voor de bouwplaats door er nagels in te kloppen of kabels in aan te spannen.
- Takken die de doorgang van bepaalde voertuigen kunnen hinderen, worden op voorhand verwijderd of ingekort – volgens de regels van de kunst – om te vermijden dat ze later zouden breken of afgerukt worden.

Op het einde van de werf worden de beplantingen door de bouwheer in hun oorspronkelijke staat hersteld, ze worden dus hersteld of vervangen. De aannemer is verantwoordelijk voor alle schade en schadelijke gevolgen waartoe het gebrek aan voorzorgen tijdens de uitvoering van zijn werken zou kunnen leiden.

De voorzieningen voor de bescherming van de bomen moeten perfect voldoen aan de voorschriften inzake esthetiek en netheid. Ze moeten met name geel en blauw geschilderd zijn, in harmonie met de bouwplaatsafsluiting. De voorzieningen die de bomen moeten beschermen, moeten door de directie Beheer en Onderhoud en de Directie Coördinatie van de Bouwplaatsen van Brussel Mobiliteit worden goedgekeurd.

Het doorkappen van wortels met een diameter van meer dan vijf centimeter is verboden.

4.4 Werf/Bodem

De beheerders van de nutsvoorzieningen zullen gecontacteerd worden, opdat het openleggen zou kunnen samenvallen met eventuele vervangings- of onderhoudswerken. De werken zullen gecoördineerd worden via Osiris.

De werken zullen uitgevoerd worden met respect voor de door het Gewest vastgelegde normen om elk risico op verontreiniging te voorkomen.

Op de zijwegen waar het verkeer gesupprimeerd wordt, moeten voertuigen van de hulpdiensten en verhuis- en afvalophalingsvrachtwagens kunnen passeren. Daarom zullen de funderingen die nodig zijn voor autoverkeer, over het hele ontwerp bewaard blijven.

4.5 Werf/Sociaal en Economisch vlak

De uitvoering van de werf in fasen laat toe om de toegang te garanderen van alle functies aangrenzend aan de perimeter van de werken. De werf zal effect hebben op de economische activiteit, wat echter wel beperkt zal moeten worden door akkoorden tussen de verschillende actoren, naast de garantie van de toegankelijkheid van de verschillende (economische) functies tijdens heel de duur van de werf. De noodzakelijke maatregelen zullen beschreven worden in de bestekken van de aannemers.

Het gebruikte materiaal is aangepast aan de plaatselijke omgeving en de dimensie van de opdracht.

4.6 Werf/Mobiliteit

Er wordt voorzien in omleidingen en een goede bereikbaarheid.

Verkeer van het openbaar vervoer:

De aannemer dient desgevallend de MIVB en De Lijn acht dagen op voorhand schriftelijk op de hoogte te brengen van de werken en daarbij de aard en vermoedelijke duur preciseren evenals de verschillende geplande verkeersfasen waar­bij hij duidelijk de eventueel overwogen omleidingen vermeldt na akkoord van de politie en de gemachtigde ambtenaar.

Voetgangersverkeer:

Het voetgangersverkeer op de voetpaden, voetgangersbruggen of voetgangersstroken met een nuttige breedte van minstens 2 m moet te allen tijde verzekerd worden, behalve afwijkingen van de goedgekeurde verkeersplannen.

De voetgangersbruggen worden voorzien van relingen.

De voetpaden, voetgangersbruggen of voetgangersstroken zijn slipvrij en worden in een voldoende propere staat

gehouden gedurende de hele duur van de werken.

De voetgangersstroken zullen behoorlijk aangegeven en afgebakend moeten worden.

Bereikbaarheid voor de buurtbewoners:

De toegang voor voetgangers en voertuigen tot de aanpalende gebouwen en de wegen voor plaatselijk verkeer moet gebeuren in overleg met de gemeentelijke politiediensten, overeenkomstig de goedgekeurde verkeersplannen, in de beste omstandigheden, tijdens heel de duur van de werken.

Auto- en fietsverkeer:

Naargelang de fasen van de in uitvoering zijnde werken, dient het auto-en fietsverkeer behouden te blijven volgens de goedgekeurde verkeersplannen.

De werken moeten uitgevoerd kunnen worden in verschillende opeenvolgende fasen, verenigbaar met de voorlopige verkeersplannen.

Voor iedere fase legt de aannemer de plannen voor de regeling van het verkeer, die opgemaakt werden volgens de hierboven vermelde instructies, vooraf ter goedkeuring voor aan de leidende ambtenaar.

Deze plannen vermelden verder de locatie en de aard van de verkeerstekens die in de omgeving en in de zone van de werf moeten worden gebruikt, en dit voor elke verkeersfase.

Zelfs in een tijdelijk verboden zone dienen de omliggende gebouwen, handelszaken, parkeerplaatsen, enz. toegankelijk te blijven voor bedrijfsvoertuigen, overeenkomstig de goedgekeurde verkeersplannen, zodat de beroepsactiviteiten van de bewoners niet worden gehinderd.

Deze bepalingen, die tot doel hebben de impact van de werken op het autoverkeer zo klein mogelijk te houden, kunnen worden aangepast, gewijzigd of aangevuld door de leidende ambtenaar, in overleg met de betrokken territoriale politiediensten.

Er worden voorlopige fietspaden aangelegd, indien nodig met markeringen.

De omleidingen kunnen verschillen van die voor het autoverkeer.

Er dient te allen tijde noodzakelijke signalisatie voorzien te worden voor de bouwplaatsen en opslagplaatsen die zich gedeeltelijk op plaatsen bevinden die normaal gezien voorbehouden zijn voor auto- of voetgangersverkeer. Er wordt hiertoe een signalisatieplan opgesteld.

Bepaalde fasen zullen 's nachts, tijdens het weekend, op feestdagen en tijdens het bouwverlof uitgevoerd worden, dit eveneens met de bedoeling om het wegverkeer zo min mogelijk te verstoren.

De werkzaamheden zullen uitgevoerd worden volgens de bepalingen en verplichtingen voorzien door de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg.

4.7 Werf/water

De werf wijzigt de waterhuishouding niet.

Vivaqua zal zich moeten uitspreken over de noodzaak om de riolering al dan niet te vernieuwen (opmetingen gaande), maar voor de herinrichting van de oppervlakte is enkel een verplaatsing of toevoeging van sommige rioolkolken nodig en een verhoging van de toegangsdeksels.

4.8 Werf/Lucht

Er wordt rekening gehouden met de uitstoot van uitlaatgassen en van stofhinder.

4.9 Werf/Lawaai

Er wordt rekening gehouden met storende geluiden en trillingen.

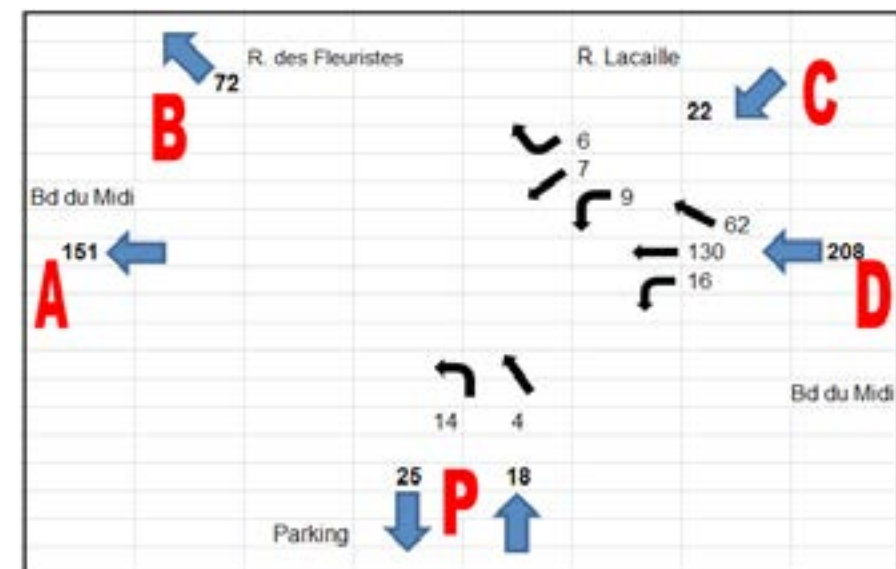
4.10 Werf / De mens

Voor het begin van de werken en voor elke nieuwe werffase krijgen de buurtbewoners een informatiefolder waarin hen meer informatie over de werf wordt verstrekt. Dit document vermeldt een telefoonnummer dat hen toelaat de werfverantwoordelijke te contacteren in de loop van de werken, om indien nodig inlichtingen in te winnen over het verloop ervan.

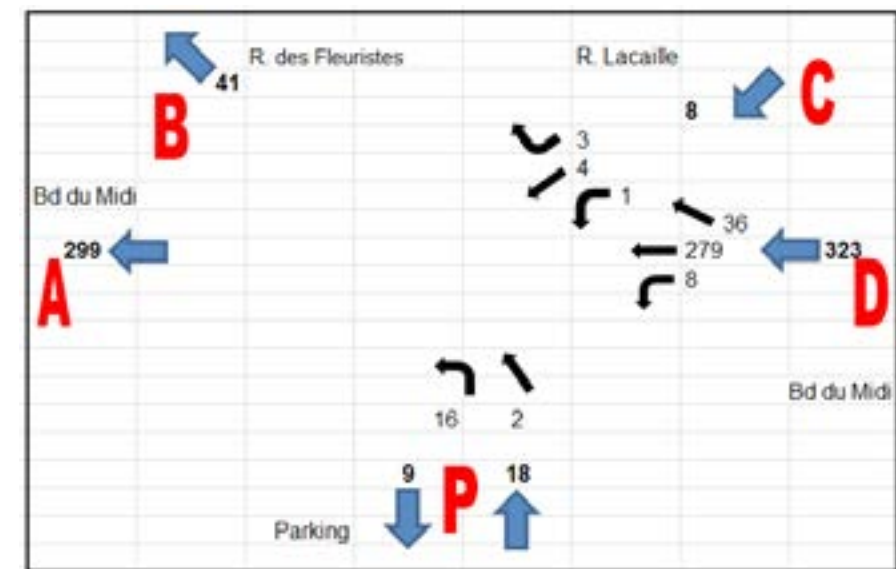
De werf wordt zo georganiseerd dat elke hinder voor de buurtbewoners vermeden wordt en de vermindering van het wegverkeer zoveel mogelijk beperkt wordt.

4.11 Werf/Afval

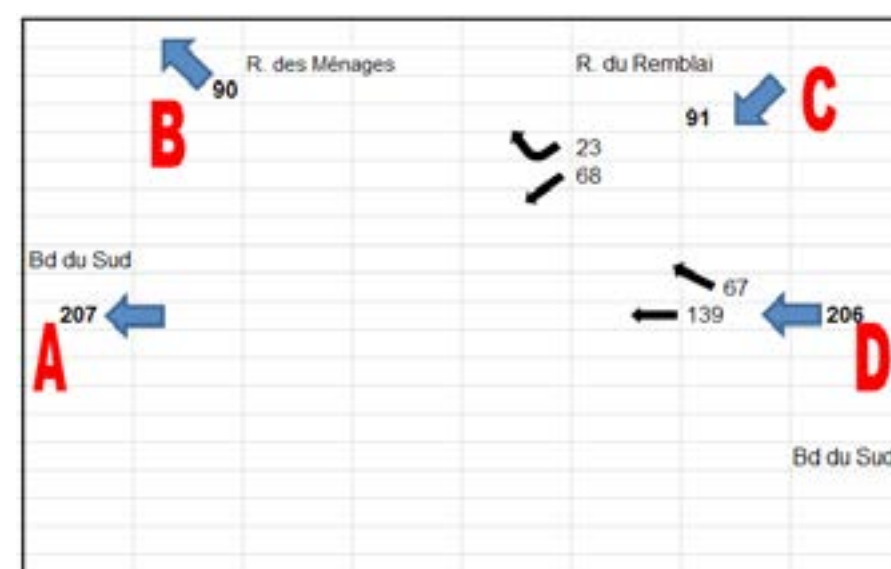
Er worden maatregelen genomen om het werfafval te beperken en te sorteren.



Verkeersbelasting tijdens de ochtendspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



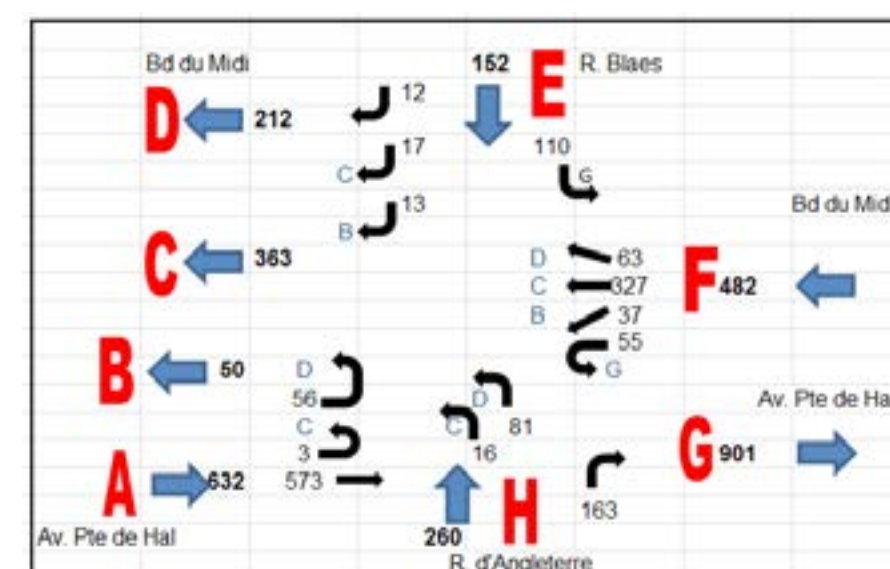
Verkeersbelasting tijdens de avondspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



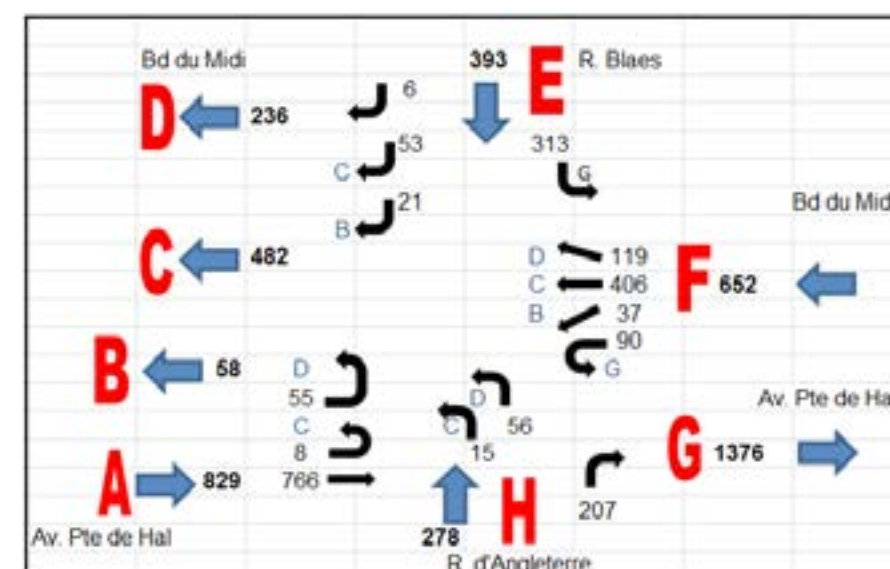
Verkeersbelasting tijdens de ochtendspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



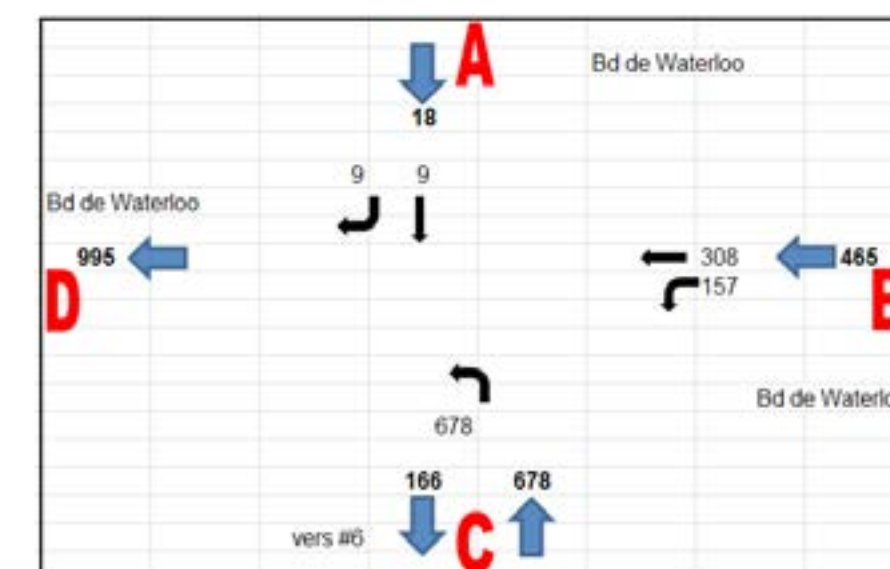
Verkeersbelasting tijdens de avondspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



Verkeersbelasting tijdens de ochtendspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



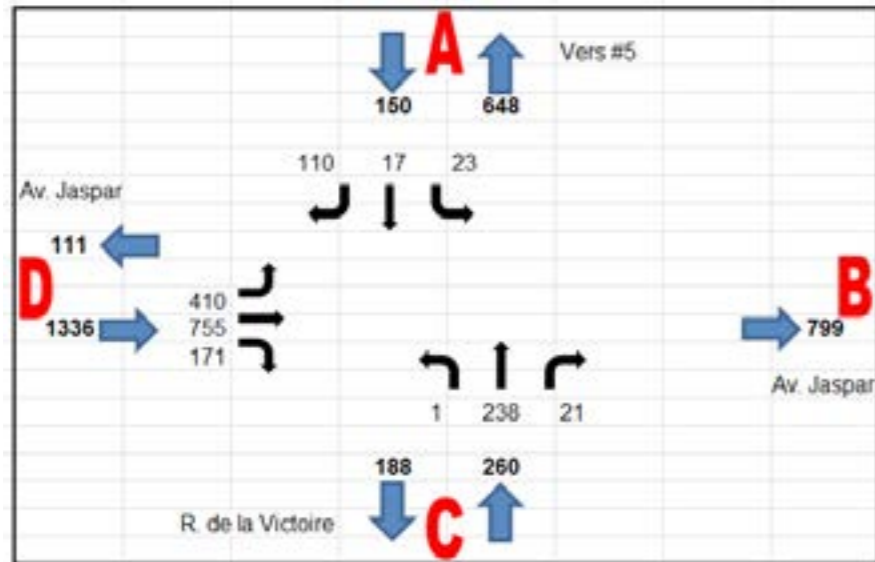
Verkeersbelasting tijdens de avondspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



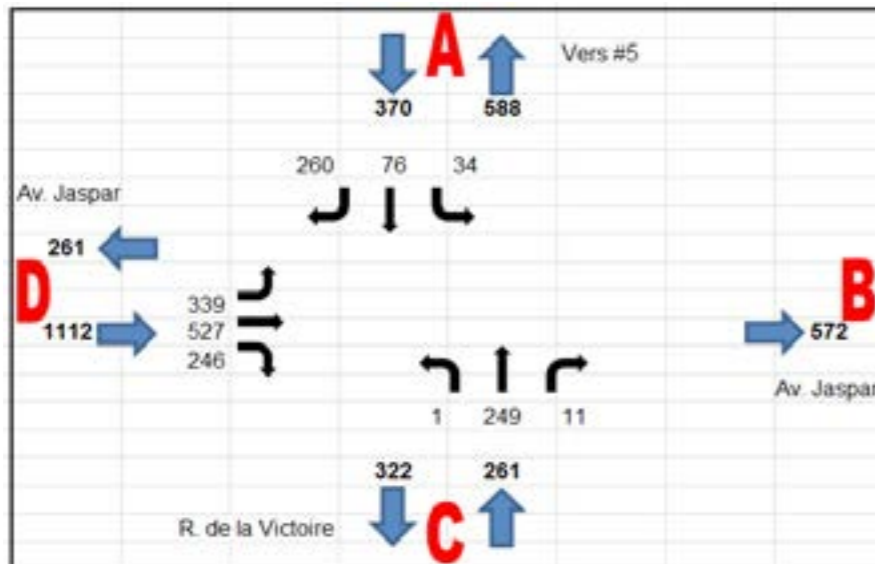
Verkeersbelasting tijdens de ochtendspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



Verkeersbelasting tijdens de avondspits, bron: Tellingen AME, juni 2016



Charges de trafic à l'heure de pointe du matin Source : Comptages AME, juin 2016



Charges de trafic à l'heure de pointe du soir Source : Comptages AME, juin 2016