



Presentatienota boulevards Poincaré-, Slachthuis- en Zuidlaan

AANVRAAG TOT STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

INRICHTING VAN DE POINCARÉ-, SLACHTHUIS- EN ZUIDLAAN
IN HET KADER VAN DE BEFIETSBAARHEID VAN DE KLEINE RING

STAD BRUSSEL EN ANDERLECHT

PRESENTATIENOTA

Inhoudsopgave

1 Voorwerp van de aanvraag	5
1.1 Plaats	5
1.2 Doelstellingen.....	7
2 Bestaande toestand - Van kracht zijnde voorschriften	8
2.1 Het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP).....	8
2.2 Het Gewestelijk bestemmingsplan (GBP).....	11
2.3 Bijzondere bestemmingsplannen (BBP's).....	12
2.4 Het erfgoed	12
2.5 Statuut en hiërarchie van de wegen	15
3 Bestaande toestand - Vaststellingen	16
3.1 Plaatsbeschrijving	16
3.2 Organisatie van het verkeer.....	16
3.2.1 Voetgangers en PBM's	16
3.2.2 Fietsers	17
3.2.3 Openbaar vervoer	18
3.2.4 Autoverkeer	20
3.2.5 Uitzonderlijk vervoer	20
3.2.6 Parkeren	21
3.2.7 Benzinepompen	21
3.2.8 De Zuidfoor	21
3.2.9 Verkeersveiligheid.....	22
3.2.10 Omgevingsgeluid	23
3.3 Aanplantingen, verlichting, stadsmeubilair en materialen	23
3.3.1 Aanplantingen	23
3.3.2 Verlichting	24
3.3.3 Stadsmeubilair	24
3.3.4 Materialen	27
4 Project	28
4.1 Algemene omschrijving van het project.....	29
4.2 Effecten.....	29
4.2.1 Voetgangers en PBM's	29
4.2.2 Fietsers	30
4.2.3 Openbaar vervoer	31
4.2.4 Autoverkeer	31
4.2.5 Uitzonderlijk vervoer	31
4.2.6 Parkeren	31
4.2.7 Verkeersveiligheid.....	32
4.2.8 Omgevingsgeluid	32
4.3 Specifieke inrichting	33
4.3.1 Aansluiting op het project tot herinrichting van de Ninoofsepoort.....	33
4.3.2 Aanplantingen	34
4.3.3 Verlichting	35
4.3.4 Stadsmeubilair	36
4.3.5 Materialen	36

1 Voorwerp van de aanvraag

1.1 Plaats

De perimeter van de studie bestrijkt de Poincaré-, de Slachthuis- en de Zuidlaan over een lengte van ongeveer 850 m, tussen de Ninoofsepoort en de Maurice Lemonnierlaan. De geplande werken hebben in hoofdzaak betrekking op de voetpaden, de parkeerfunctie, de verkeerswegen. Er is geen interventie gepland op de middenberm (behalve aan de oversteken).

De Poincaré-, Slachthuis- en de Zuidlaan maken deel uit van de Kleine Ring en bevinden zich ten zuidwesten ervan.





Gemeentegrenzen

1.2 Doelstellingen

De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning heeft betrekking op de aanleg van 2-richtingsfietspaden die zijn afgescheiden van het autoverkeer langs de binnen- en buitenkant van de Kleine Ring op de Poincaré-, Slachthuis- en de Zuidlaan tussen de Ninoofsepoort en de Maurice Lemonnierlaan.

De voornaamste doelstellingen zijn:

- de belangrijkste doelstelling bestaat erin om fietsverkeer mogelijk te maken over de hele Kleine Ring waarbij een specifieke ruimte wordt voorbehouden voor deze functie, waarmee tegemoet kan worden gekomen aan de regeringsverklaring;
- de verbetering van de oversteekplaatsen zowel voor voetgangers als voor fietsers;
- de verbetering van de haltes van het openbaar vervoer;
- waarbij tegelijkertijd voldoende capaciteit wordt gegarandeerd voor verplaatsingen met de auto, alsook voldoende parkeercapaciteiten.

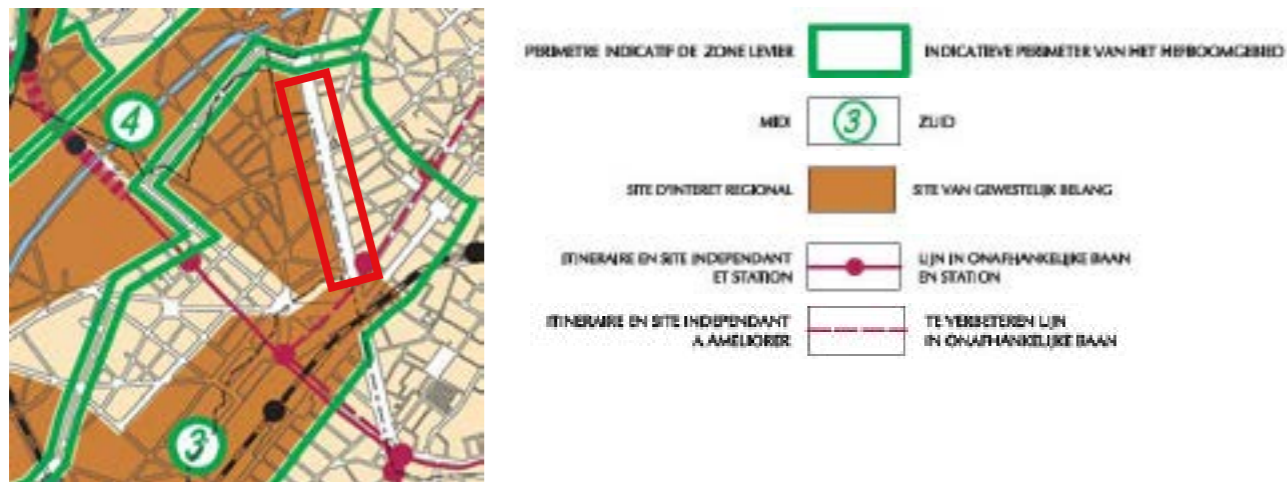


Foto van de huidige situatie (ter hoogte van het nummer 23 van de Zuidlaan). bron: Street View Google ©

2 Bestaande toestand - Van kracht zijnde voorschriften

2.1 Het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP)

Kaart 2 - Situering van de hefboomgebieden

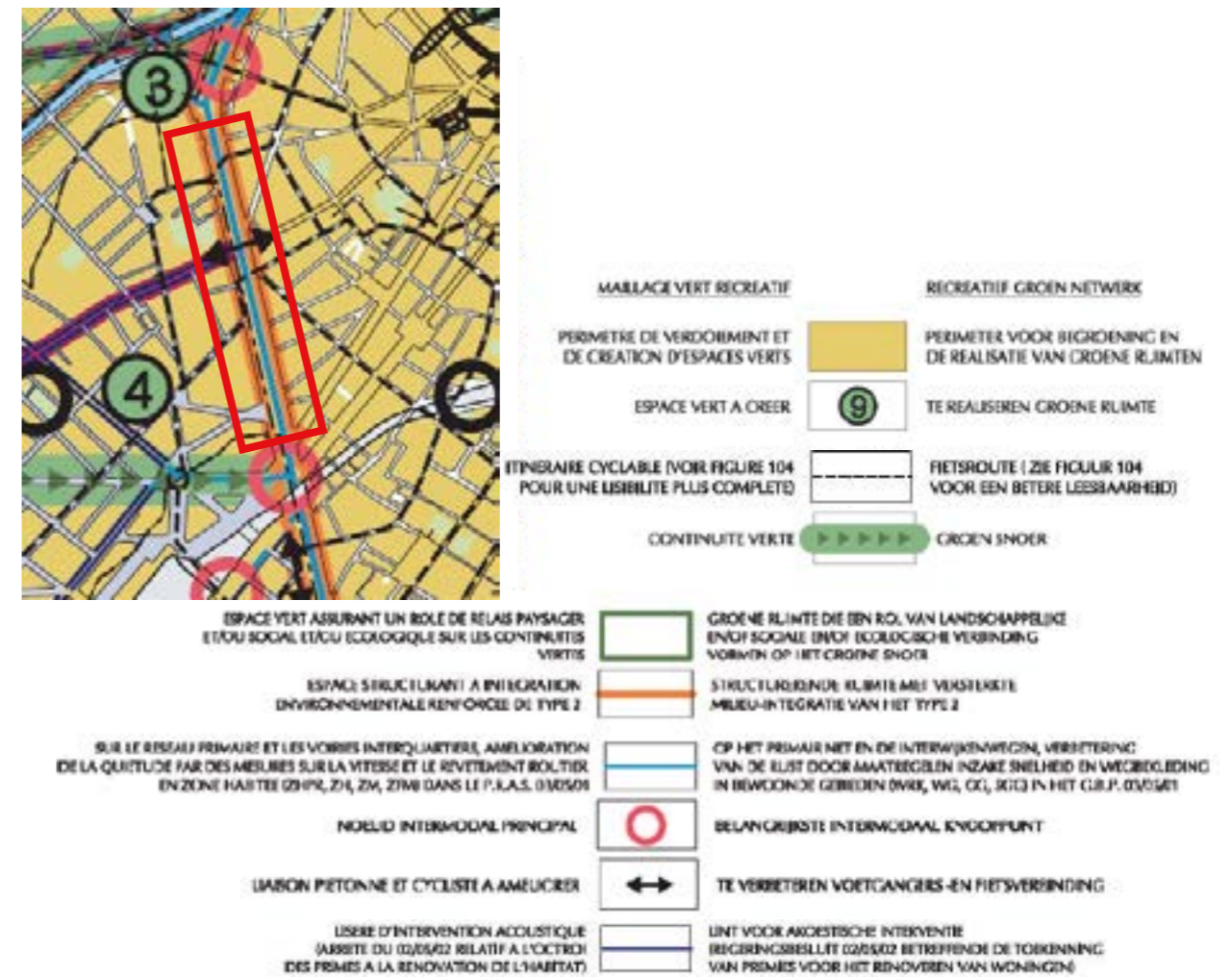


De kaart "Situering van de hefboomgebieden" toont:

- De Poincaré-, de Slachthuis- en de Zuidlaan als zijnde deel uitmakend van het hefboomgebied Zuid.
- Onderhavig project grenst aan het gebied van het richtschema van de wijk Zuidstation dat in een eerste lezing in april 2015 werd goedgekeurd door de regering. Dit richtschema wil tegen 2020 de levens- en gebruikskwaliteit verbeteren in de wijk 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 inrichting van de "grote vierhoek" als voedingshal, fietsparking en winkels
 - de bouw van bijna 500 woningen (50.000 m²) via de projecten "Jamar" en "Victor".
 - de realisatie van kantoren in de projecten "Fonsny" en "Victor".
 - de herlokalisatie van de kantoren van de NMBS in het project "Fonsny".

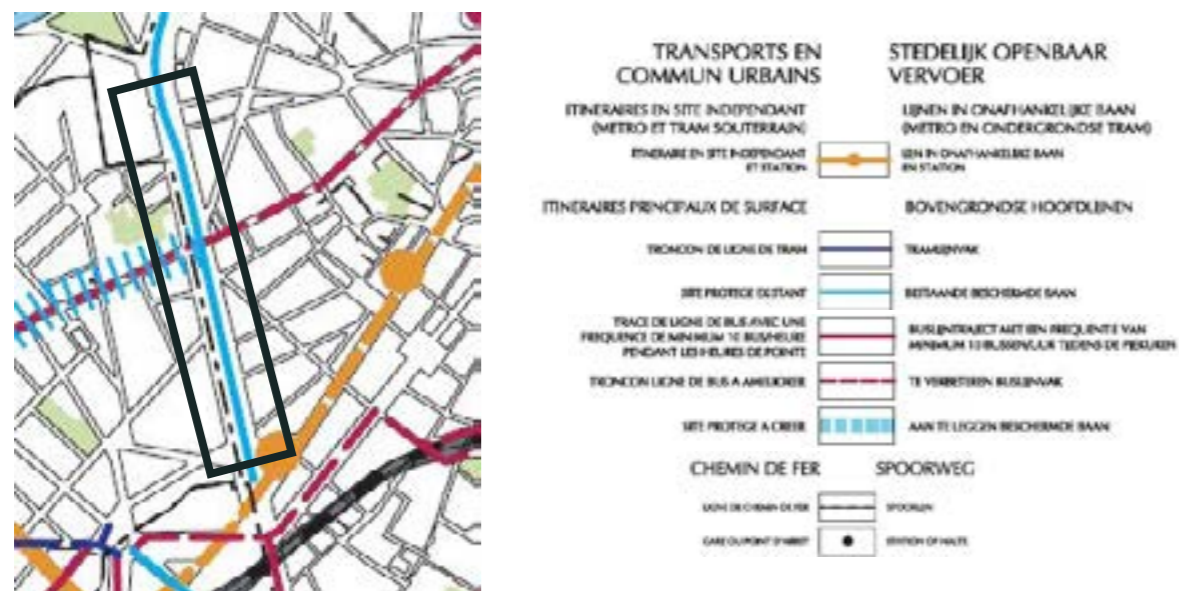
Het richtschema heeft geen reglementaire waarde maar kan wel worden gebruikt als basis voor de uitwerking van BBP's (Bijzondere Bestemmingsplannen).

Kaart 4 - Leefomgeving



De kaart "Leefomgeving" toont:

- De Kleine Ring als structurerende ruimte met versterkte milieu-integratie van het type II, wat betekent dat de openbare ruimtes (ringwegen en hoofdwegen in de as van het Kanaal,...) ruimtes zijn waar wordt gestreefd naar de versterking van het gedeelte van de ruimte bestemd voor zachte mobiliteit, zonder daarbij evenwel het autoverkeer te benadelen (volume en vlotheid).
- De Poincaré-, Slachthuis- en Zuidlaan als wegen waar gestreefd moet worden naar een meer rustige omgeving door maatregelen met betrekking tot de snelheid van het verkeer en het type wegdek.
- De Anderlechtse Poort als te verbeteren voetgangers- en fietsverbinding.
- De 2 gewestelijke fietsroutes die de lanen kruisen, Ringweg A en GFR 9.



De kaart "Openbaar vervoer" toont:

- De Poincaré-, Slachthuis- en de Zuidlaan als bestaande beschermde site.
- De Bergensesteenweg als te creëren beschermde site.
- De Bergensesteenweg en de Anderlechtstraat als te verbeteren weggedeelte van de buslijn.



Uittreksel uit de kaart van het gewestelijk bestemmingsplan

De Poincaré-, Slachthuis- en Zuidlaan zijn structurerende ruimtes. ■

Een structurerende ruimte impliceert:

- 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 toegankelijk ruimten, behouden en verbeteren de kwaliteit van het stedelijk landschap.
- Bovendien moeten structurerende ruimtes die van bomen zijn voorzien op een continue en regelmatige manier worden aangeplant.

De Poincarélaan wordt omzoomd door gemengde gebieden ■ en woongebieden ■ en gemengde gebieden of woongebieden in lintvorm voor handelskernen ■ ■

De Poincarélaan is omzoomd door een gebied voor voorziening van collectief belang of van openbare dienst ■ (Athénée Maïmonide op het nummer 67).

De Slachthuislaan is omzoomd door woongebieden ■ en een gebied voor voorziening van collectief belang of van openbare dienst ■ (Institut des Arts et Métiers op nummer 50).

Een groengebied ■ (Dauwpark) ligt in de buurt van de Poincarélaan. Een ingang van het park is gelegen op de hoek van de Pottengoodstraat.

De Zuidlaan is omzoomd door woongebieden ■ en woongebieden in een lint voor handelskernen. ■

De lanen bevinden zich in een GCHEWS (gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing) ☒

2.3 Bijzondere bestemmingsplannen (BBP's)

Er is momenteel geen BBP in de interventieperimeter.

2.4 Erfgoed



Uittreksel uit Brugis Patrimonium en Vrijwaringszones

Aan de Anderlechtse Poort nummer 1 en 2, zijn de oude Octrooipaviljoenen geklasseerd en bevinden zij zich in een vrijwaringszone.



In de Poincarélaan nummer 77, is het gebouw van de Grande Ecluse geklasseerd.





uittreksel uit Brugis "Archeologisch Erfgoed - Uitbreidingszones van sites"

Het hele 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 indien voorafgaande peilingen gewenst zijn en door wie deze peilingen moeten worden uitgevoerd.

2.5 Statuut en hiërarchie van de wegen

De Poincaré-, Slachthuis- en Zuidlaan zijn gewestwegen.



Uittreksel uit de Mobigis-kaart "Hiërarchie van de wegen"

Ze worden ook beschouwd als hoofdwegen. ■

De Bergensesteenweg is een interwijkenweg. ■

De Anderlechtsesteenweg is een wijkverzamelweg. ■

De rest van de wegen zijn lokale wegen. ■

3 Bestaande toestand - Vaststellingen

3.1 Plaatsbeschrijving

De lanen bestaan uit voetpaden van ongeveer 4,50 m breed, uit zijdelingse parkeerzones van ongeveer 2,50 m, uit een rijweg die aanvankelijk was opgesplitst in 3 rijstroken en die momenteel sinds juni 2013 in een testfase zit. De meest rechtse strook is voorbehouden voor fietsers en werd omgevormd tot een gemarkeerd fietspad. Wanneer we dit als doorsnede zien, werden de stroken voor het autoverkeer dus teruggebracht van 3 naar 2 per richting.

In de buurt van kruispunten (Anderlechtse Poort en Maurice Lemonnierlaan), werden de voorsorteerstroken bewaard.

De steenweg is 12,5 m breed (parkeerzone inbegrepen) aan weerszijden van een middenberm van 26 m. Er werd een eigen trambedding (trams 51 en 82) ingericht met een breedte van 6,25 m langs de hele berm van de Zuidlaan,

de Ninoofsepoort tot aan de Lemonnietunnel in het Zuiden.

De berm werd beplant met een dubbele rij platanen, waarvan evenwel enkele exemplaren ontbreken.

In het zuidelijke gedeelte, van de Anderlechtse Poort tot aan de Maurice Lemonnierlaan, dient de berm als thuisbasis voor de Zuidfoor, en dit 2 keer per jaar (opbouw en afbraak inbegrepen)

3.2 Organisatie van het verkeer

3.2.1 Voetgangers en PBM's

De voetpaden bieden de voetgangers een comfortabele breedte en zijn in vrij goede staat. Er zijn maar weinig voetgangersoversteekplaatsen die zijn uitgerust met voorzieningen voor PBM's.

Er zijn maar weinig oversteekplaatsen voor voetgangers om de lanen over te steken:

- voor het Athénée Maïmonide, verbindt een oversteekplaats met drukknop op de Poincarélaan
- het voetpad met de middenberm;
- ter hoogte van de Brogniezstraat is er een oversteekplaats - evenwel zonder lichten - aan de Zuidlaan; maar er is geen oversteekplaats aan de Poincarélaan om naar de halte Bodegem te gaan. De oversteek van de middenberm, met een bekleding in porfierkasseien, is in het algemeen oncomfortabel en in het bijzonder voor PBM's zo goed als onbruikbaar;
- oversteekplaatsen Anderlechtse Poort met lichten;
- een oversteekplaats op aanvraag ter hoogte van Arts & Métiers en de tramhalte.

Er is geen bestaande oversteekplaats aan de doorsteek van de middenberm ter hoogte van de Dauwstraat.

Sommige dwarsstraten die uitkomen op de Zuid- en de Slachthuislaan zijn uitgerust met plateaus (Slachthuisstraat, Cuerensstraat, Bodegemstraat, Artoisstraat, Kazernestraat en Woeringenstraat). Maar, geen enkele dwarsstraat die uitkomt op de Poincarélaan is voorzien van een plateau.

3.2.2 Fietsers

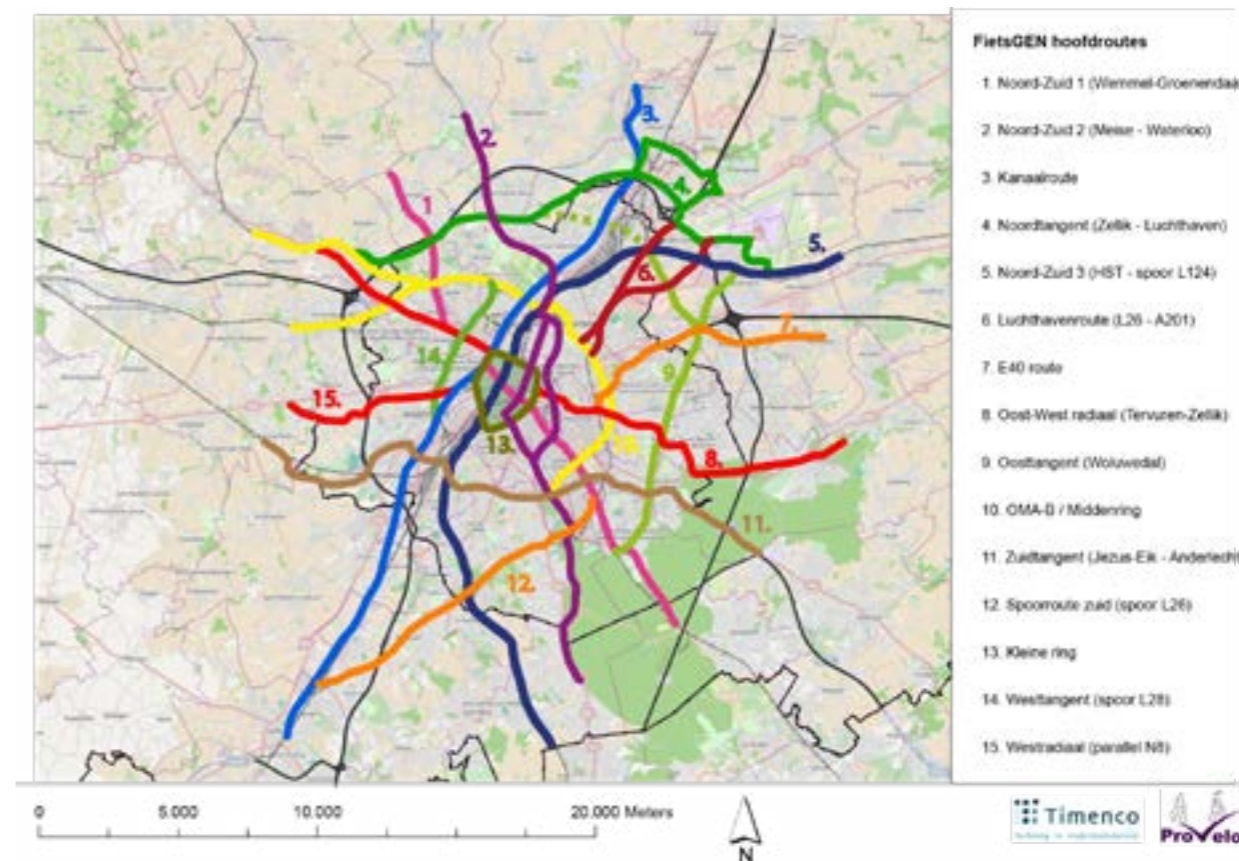
Sinds juni 2013 werden fietspaden op de weg gemarkeerd; die zit momenteel in een testfase. Uiteindelijk heeft de test er toe geleid dat de meest rechtse rijstrook voor voertuigen werd omgevormd tot gemarkeerd fietspad in elke rijrichting.

De huidige configuratie van de inrichting van het fietspad is evenwel niet zo comfortabel en ook niet zo veilig:

- fietsers moeten immers pal naast het autoverkeer rijden, waarbij de stroom aan auto's vrij groot is en ook de snelheden hoog zijn;
- alle manoeuvres die betrekking hebben op de parkeerstroken verlopen via het fietspad en er wordt ook heel vaak dubbel geparkeerd, waardoor de fietser gedwongen wordt om op de rijstrook voor auto's te fietsen;
- fietsers die willen stoppen op de lanen om gebruik te maken van de functies die worden aangeboden langs de gevels (winkels enzovoort) worden vaak gehinderd omdat zij de parkeerstrook moeten oversteken.

Voor de fietsers bestaat momenteel geen enkele voorziening ter hoogte van de oversteken.

De Kleine Ring maakt deel uit van het FietsGEN (route 13 - Kleine Ring).

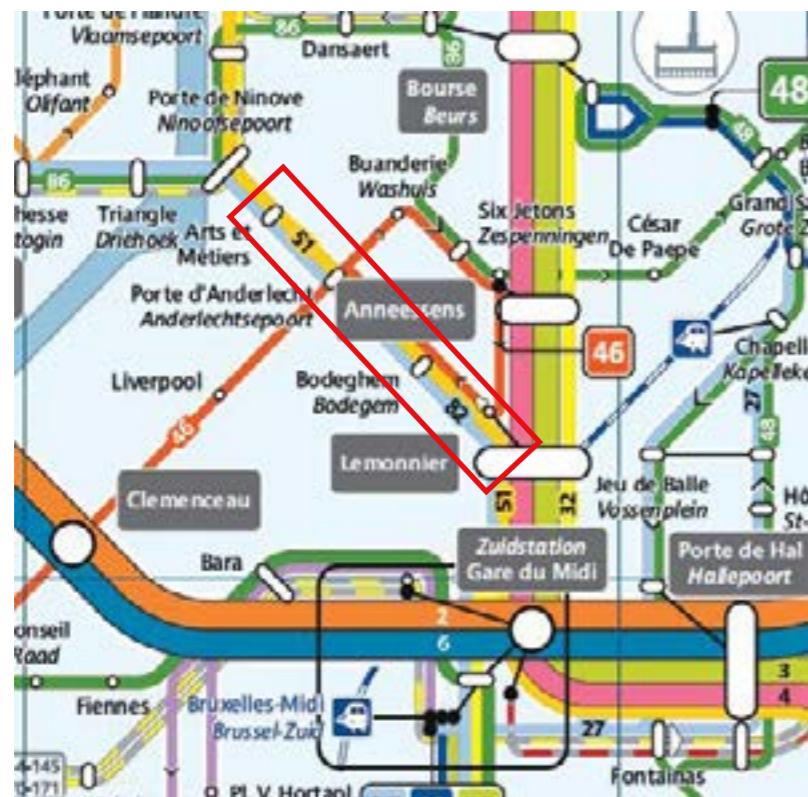


De perimeter van de studie wordt doorkruist door 2 gewestelijke fietsroutes ter hoogte van de Dauwstraat en het Slachthuis (Ringweg A in het oranje) en van de Brogniez- en de Bodegemstraat (GFR 9 in het blauw).

Aan de Anderlechtse Poort bevindt zich een Villo-station.



3.2.3 Openbaar vervoer



Metro:

Er bevindt zich een premetrostation in de perimeter van de studie - halte Lemonnier.

- lijn 3 Esplanade - Churchill
- lijn 4 Noordstation - Stalle
- lijn 32 Da Vinci - Drogenbos Kasteel (rijdt niet na 20 uur)
- lijn 51 Stadion - Van Haelen
- lijn 82 Berchem Station - Drogenbos Kasteel (overdag) Berchem Station - Zuidstation (na 20u)

De ingang van het station bevindt zich op de hoek van de Maurice Lemonnierlaan en de Zuidlaan. Het traject van de voetgangers die de Maurice Lemonnierlaan willen oversteken, wordt onderbroken door een bypass voor de voertuigen komende van de Lemonnier en die naar rechts afdraaien in de Zuidlaan.

De tramlijnen:

- de trams 51 en 82 doen de haltes Ninoofsepoort, Arts et Métiers, Anderlechtse Poort, Bodegem en Lemonnier aan op de Poincaré-, de Slachthuis- en de Zuidlaan.

Er worden rails aangelegd op het kruispunt van de Zuidlaan/Kuregemstraat zodat trams naar hun stelplaats kunnen rijden in de Kuregemstraat.

De buslijnen:

- Er rijdt maar één buslijn in de perimeter, lijn 46, die Anderlecht verbindt met de Vijfhoek langs de Anderlechtse Poort en via de Bergensesteenweg en de Anderlechtstraat. Sinds de invoering van het verkeersplan van de Vijfhoek (in verband met de nieuwe voetgangerszones van de Centrumlanen) wordt lijn 46 komende van het centrum afgeleid via de Maurice Lemonnierlaan en sluit die aan op de Anderlechtse Poort via de Woeringenstraat en de Zuidlaan. Nochtans zou de MIVB graag opnieuw rijden via de Anderlechtstraat, zoals is opgenomen in het Richtplan Bus dat in eerste lezing werd goedgekeurd door de Brusselse gewestregering.



3.2.4 Autoverkeer

Sinds juni 2013 zitten de lanen in een testfase waarbij van 3 rijstroken aan weerszijden van de steenweg werd overgeschakeld op 2 rijstroken, behalve in de buurt van kruispunten met lichten waar de voorsorteerstroken werden behouden.

In deze testfase konden fietspaden over de hele lengte van de lanen worden gemarkeerd over 1 rijstrook, (langs weerszijden van de steenweg). De test bleek ook geslaagd op basis van de tellingen die werden uitgevoerd voor en tijdens de testfase.

Verkeersplan van de Vijfhoek:

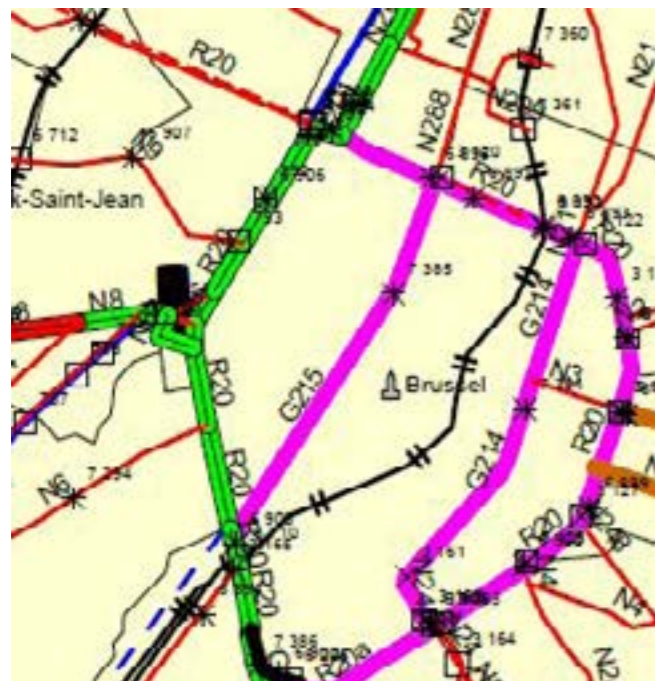
In het kader van het verkeersplan van de Vijfhoek, werd van de Anderlechtstraat, die een tweerichtingsstraat was, een (in de Vijfhoek) binnenkomende eenrichtingsstraat gemaakt met gemarkeerde fietspaden aan weerszijden van de weg.

Snelheidsbeperkingen:

De toegestane snelheid op deze as bedraagt 50 km/u, een snelheid die echter regelmatig wordt overtreden. Evenwel, door het terugschroeven van het aantal rijstroken van 3 naar 2, kon een afname worden vastgesteld van het aantal excessen.

Alle wegen die uitkomen op de Poincaré-, Slachthuis- en Zuidlaan liggen in een zone 30, met uitzondering van de Bergensesteenweg waar een snelheidsbeperking tot 50 km/u geldt.

3.2.5 Uitzonderlijk vervoer



uittreksel uit de kaart van het uitzonderlijk vervoer in Brussel

CLASSES & CATEGORIES (transport exceptionnel)						
Classe de portance	R2		R3		R4	
normal M <= 44 T	H < 5 m	H >= 5 m	H < 5 m	H >= 5 m	H < 5 m	H >= 5 m
44 T < M < 60 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
60 T < M < 90 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
90 T < M < 120 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
120 T < M < 180 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
180 T < M < 240 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
240 T < M < 360 T...	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]

PONTS ET AUTRES OBSTACLES (Atlas)			
[Symbol]	Au-dessus de la route	[Symbol]	En-dessous de la route
[Symbol]	autres	[Symbol]	long > 5m
[Symbol]		[Symbol]	long < 5m
[Symbol]		[Symbol]	Pont futur, ou soutènement

OBSTACLES à EVITER (par déviation locale)		OBSTACLES INFRANCHISSABLES (déviation locale impossible)	
T	H	[Symbol]	[Symbol]
charge limite	hauteur limite		

Volgens de kaart met de trajecten van het uitzonderlijk vervoer, zijn de Poincaré-, de Slachthuis- en de Zuidlaan wegen die kunnen gebruikt worden voor uitzonderlijk vervoer van de categorie R4. Op die wegen moet dus een minimale breedte worden voorzien van 6 m tussen de stoepranden en een hindernissenrijke breedte van 7 m.

3.2.6 Parkeren

Parkeren van auto's:

De laan biedt 124 gereglementeerde openbare parkeerplaatsen (groene zone).

Op de middenberm wordt het onbeheerd officieus parkeren door de vingers gezien. Daar staan ongeveer 744 voertuigen geparkeerd.

Parkeren is strikt verboden voor het Athénée Maïmonide (joodse school) op het nummer 67 van de Poincarélaan, langs het voetpad en op de middenberm.



Er is geen parkeerplaats voorbehouden voor gedeelde voertuigen (Cambio, Zen Car).

Parkeren van fietsen:

Er is een Villo-station ter hoogte van de nummers 26-28 van de Poincarélaan, aan de Anderlechtse Poort. Er zijn 3 fietsbeugels aan de Anderlechtse Poort voor een van de Octrooipaviljoenen en nog eens 3 fietsbeugels op de Luchtvaartsquare

3.2.7 Benzinepompen

In de perimeter bevinden zich 2 benzinepompen: Texaco op de hoek van de Poincarélaan (nummer 49) en de Brogniezstraat, Octa+ op de hoek van de Zuidlaan (nummer 25-27) en de Bodegemstraat. De milieuvergunning van Octa+ is geldig tot 3/10/2018 en de vergunning van Texaco tot 22/1/2022.

3.2.8 Zuidfoor

De Zuidfoor vindt elke zomer plaats, tussen de Hallepoort en de Anderlechtse Poort. Tussen de Maurice Lemonnierlaan en de Anderlechtse Poort staan draaimolens opgesteld op de middenberm en op de rijstrook langs de berm, langs de kant van de Poincarélaan; de foor vindt plaats tweemaal per jaar tijdens de maanden juli en augustus (de opbouw en de afbraak van de draaimolens inbegrepen).

3.2.9 Verkeersveiligheid

Motorvoertuigen:

We stellen snelheidsovertredingen vast op de lanen die zijn beperkt tot 50 km/u, en dit op de 2 rijstroken aan weerszijden van de middenberm.

Fietsen:

Fietsers moeten pal naast het autoverkeer rijden op een gemarkeerd fietspad, waarbij de stroom aan auto's vrij groot is en ook de snelheden hoog zijn.

Voor de fietsers bestaat momenteel geen enkele inrichting ter hoogte van de oversteken.

Voetgangers:

De oversteekplaatsen voor voetgangers die al dan niet zijn beschermd door lichten, zijn te lang (12 m) of helemaal onbestaande. Ter hoogte van de Anderlechtse Poort is er geen oversteekplaats tussen de bushalte naar de stad en de tramhaltes (daar is nochtans een aanzienlijke vraag).

PBM:

Er zijn maar weinig voetgangersoversteekplaatsen die zijn uitgerust met voorzieningen voor PBM's.

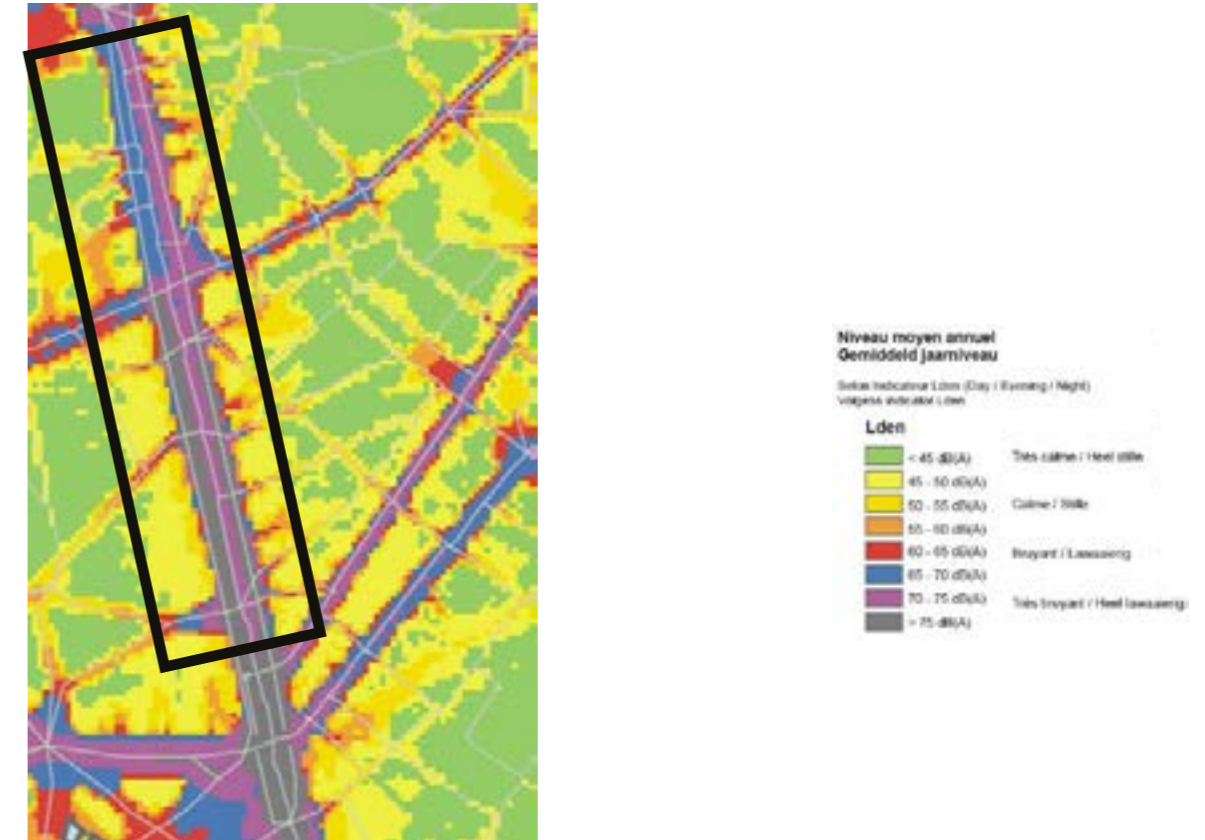
Ongevalgevoelige zones (OZ)

Er werden 2 ongevalgevoelige zones geïdentificeerd (aan het kruispunt Zuidlaan/Bodegemstraat/Brognezstraat en aan de Maurice Lemonnierlaan) als gebieden waar de meeste ongevallen voorkomen op het grondgebied van het Brussels gewest, en die met name te maken hebben met de veiligheid van voetgangers en met het ontbreken van oversteekmogelijkheden voor fietsers.

3.2.10 Omgevingsgeluid

We verwijzen naar het rapport "Strategische geluidsbelastingkaarten van het verkeer op het land in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" - Jaar 2006 - Leefmilieu Brussel.

De Lden is het niveau van de blootstelling aan lawaai: de waarde van de Lden-indicator wijst op het totale blootstellingsniveau aan lawaai over 24 uur. Deze index 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.



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

Wanneer we kijken naar de kaart, zien we dat tussen de Anderlechtse Poort en de Maurice Lemonnierlaan, de lanen zich in een gebied bevinden waar de grenswaarden worden overschreden (limiet: 65 dB(A) overdag en 60 dB(A) 's nachts) vermits er waarden werden genoteerd van meer dan 75 dB(A).

3.3 Aanplantingen, verlichting, stadsmeubilair en materialen

3.3.1 Aanplantingen

Op de middenberm zijn een honderdtal bestaande bomen aangeplant in dubbele rij. Het gaat hier om gezonde platanen (*Platanus Acerifolia*). In de 2 rijen ontbreken een vijftiental bomen.

3.3.2 Verlichting

De Poincaré-, Zuid- en Slachthuislaan zijn voorzien van 6 verschillende soorten straatverlichting, geïnstalleerd op de middenberm en tegen de gevels.

De verschillende types lichtarmaturen zijn armaturen van het zeer oude wegtype. De installaties zijn hopeloos verouderd en het grote aantal modellen is daar een teken van. Deze armaturen zijn uitgerust met verschillende lichtbronnen; onder andere hogedruknatriumlampen (NaHP) van 400 W en kwikdamlampen (HPL) van 250 W. Deze laatste zijn zeer ondoeltreffend en mogen daarom sinds 2015 niet meer worden verkocht. De bestaande openbare verlichting dient echter snel te worden vervangen met het oog op een betere energiedoeltreffendheid en een groter comfort voor de gebruikers.

De huidige toestand is immers zeer somber en de armaturen passen ook niet bij elkaar.



hekwerk voor de school "Arts et Métiers"



sint-andreaskruishekwerk aanwezig op verschillende plaatsen op de middenberm

3.3.3 Stadsmeubilair

Het stadsmeubilair op de lanen is zeer uiteenlopend.



bushokje halte "Arts et Métiers"



parkeermeter op het voetpad



bank op de Luchtvaartsquare

In de huidige inrichtingen worden verschillende soorten paaltjes gebruikt





Reclamepanelen



In de huidige inrichtingen worden verschillende soorten vuilnisbakken gebruikt.



Er zijn maar weinig elektriciteitskasten aanwezig



Aan de Anderlechtse Poort staat een vlaggenmast

3.3.4 Materialen

De voetpaden zijn doorgaans bekleed met grijze betontegels 30 x 30. Aan het kruispunt met de Kuregemstraat bestaat de bekleding uit basaltkasseien en tussen de Kuregemstraat en de Anderlechtstraat is er een zone bekleed met klinkers.

Aan de Luchtvaartsquare bestaat de bekleding uit betontegels in een lichte okerkleur.

De parkeerzones zijn in hoofdzaak bekleed met klinkers.

Voor de rijweg werd asfalt gebruikt.

De middenberm is in hoofdzaak bekleed met porfierkasseien maar sommige zones hebben een asfalt- en dolomietlaag langs de tramleuf tussen de Maurice Lemonnierlaan en de Kazernestraat. De scheidingsberm van de eigen trambedding is ofwel bekleed met betontegels 30 X 30, ofwel met een asfaltlaag.

De tramhaltes "Bodegem" en "Anderlechtse Poort" zijn bekleed met gezaagde porfierkasseien. De tramhalte "Arts et Métiers" is bekleed met klinkers.

De plateaus aan de kruispunten met de dwarsstraten zijn bekleed met klinkers.

Aan de Anderlechtse Poort is er een zone bekleed met tegels in blauwe steen, voor het zuidelijke Octrooipaviljoen.

4 Project



bestaande toestand Slachthuislaan nummer 34



geprojecteerde toestand Slachthuislaan nummer 34

4.1 Algemene omschrijving van het project

De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning heeft betrekking op de aanleg van 2-richtings fietspaden die zijn afgescheiden van het autoverkeer langs de binnen- en buitenkant van de Kleine Ring op de Poincaré-, Slachthuis- en de Zuidlaan tussen de Ninoofsepoort en de Maurice Lemonnierlaan. Langs de kant van de Ninoofsepoort, sluit het project aan op de stedenbouwkundige vergunning die is afgeleverd voor de volledige herinrichting van de Ninoofsepoort (waarbij wel enkele aanpassingen worden voorgesteld voor een betere aansluiting). Langs de kant van de Lemonnierlaan voorziet het project een aantal voorlopige inrichtingen om te kunnen aansluiten op de bestaande toestand. Op middellange termijn is de volledige herinrichting voorzien van het kruispunt Lemonnier/Stalingrad/Jamar/Fonsny in het kader van het richtschema Zuid dat ook het nieuwe metrostation Grondwet omvat.

De voornaamste doelstellingen zijn:

- de belangrijkste doelstelling bestaat erin om fietsverkeer mogelijk te maken over de hele Kleine Ring waarbij een specifieke ruimte wordt voorbehouden voor deze functie, waarmee tegemoet kan worden gekomen aan de regeringsverklaring;
- de verbetering van de oversteekplaatsen zowel voor voetgangers als voor fietsers;
- de verbetering van de haltes van het openbaar vervoer;
- waarbij tegelijkertijd voldoende capaciteit wordt gegarandeerd voor verplaatsingen met de auto, alsook voldoende parkeercapaciteiten.

Afzonderlijke fietspaden worden aangelegd naast het voetpad. Er is een bufferzone voorzien tussen het fietspad en de parkeerzone om ongelukken te vermijden met openslaande portieren. De ontwikkeling van het project wordt gepreciseerd in het volgende hoofdstuk Effecten.

De voorziene inrichtingen beantwoorden aan de problematiek die onder de aandacht wordt gebracht door de ongevalgevoelige zones

4.2 Effecten

4.2.1 Voetgangers en PBM's

De breedte van de bestaande voetpaden wordt behouden in het hele project, behalve tussen de Anderlechtstraat en de Zennestraat; om de bestaande tramhalte te verbreden langs de middenberm wordt het voetpad iets verkleind (het voetpad was op die plaats trouwens op zich al breder, en de breedte wordt nu teruggebracht tot dezelfde breedte als de rest van het voetpad).

De aanleg van plateaus aan de ingang van de zone 30 maakt een gelijkgrondse comfortabele oversteek mogelijk.

Wat de oversteekplaatsen voor voetgangers betreft, worden 4 nieuwe oversteekplaatsen voorzien:

- Poincarélaan ter hoogte van de Brogniezstraat
- Anderlechtse Poort tussen de 2 Octrooipaviljoenen
- Slachthuislaan ter hoogte van de Dauwstraat langs weerszijden van de berm.

De rijweg is minder breed omwille van de nieuwe configuratie ervan, wat oversteekplaatsen voor voetgangers oplevert die minder lang zijn (2 stroken in plaats van 3).

Om de veiligheid te garanderen van de oversteek van de 2 rijstroken, zijn verschillende elementen voorzien:

- Plateau
- Verkeerslicht op aanvraag
- Wachtzone voor voetgangers buiten het fietspad, op het voetpad of de verbrede berm.

Ter hoogte van de tramhalte Bodegem en de Dauwstraat, is een zigzagdoorgang voorzien voor het oversteken van de tramsporen.

Ter hoogte van de oversteken van de middenberm worden de porfierkasseien vervangen door grijze betontegels 20 X 20 en wordt stadsmeubilair geïnstalleerd op een zodanige manier dat de ruimte vrij blijft voor de doortocht van de voetgangers.

Voor de PBM's worden de oversteekplaatsen aangepast aan de toegankelijkheidsnormen, en dit kan gebeuren ofwel door het verlagen van de voetpaden (schuine hellingen) of door de plaatsing van voetgevoelige tegels.

De oversteekplaatsen worden tegelijkertijd aangepast aan de PBM's en respecteren ook het natuurlijke traject van de voetgangers (trapezevormige zebrapaden).

In de Kuregemstraat is er geen plateau omwille van de tramsporen die leiden naar de stelplaats, maar de noodzakelijke verlaging van de stoepranden maakt wel deel uit van het project.

Op het kruispunt van de Zuidlaan/Maurice Lemonnierlaan, wordt de bypass voor auto's waarmee de verkeerslichten vermeden kunnen worden in de Maurice Lemonnierlaan, geschrapt en ingericht als voetpad om de toestand voor de voetgangers te verbeteren, onder andere de uitgang van het Lemonnierstation.

Omgeving van de scholen:

De school Arts et Métiers (gelegen op het nummer 50 van de Slachthuislaan) en het Athénée Maïmonide (op het nummer 67 van de Poincarélaan) worden ingericht conform de reglementering voor schoolomgevingen.

4.2.2 Fietsers

Omwille van het comfort en veiligheid wordt de plaatsing van het fietspad en van de parkeerzone omgekeerd om de fietspaden langs het voetpad te laten lopen (vrijliggende fietspaden VFP).

De gebrekkige doordringbaarheid van de berm (behalve aan de Anderlechtse Poort en ter hoogte van de Dauwstraat en de Brogniezstraat) en het belang van de uitwisselingsroutes tussen de Vijfhoek en de wijken in de rand impliceren de inrichting van fietspaden in 2 richtingen aan weerszijden van de Kleine Ring.

Door de breedte van de rijweg te beperken, maakt het omkeren van de parkeerstrook en de fietsvoorziening het mogelijk om de snelheden waarmee wordt gereden een beetje naar beneden te halen en de oversteek te verbeteren voor voetgangers en fietsers.

Op elk kruispunt wordt het VFP langs de rijweg gebracht, dit om de veiligheid van de fietsers te garanderen wanneer die een straat oversteken die loodrecht ligt op de laan. Op die manier is oogcontact mogelijk tussen de automobilist die naar rechts wil afslaan en de fietser. De parkeerzone stopt 25 m voor het kruispunt (zie Fietsvademeccum in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest "Fietsvoorzieningen op kruispunten" pg. 21). Om het eenrichtingsverkeer van straten in de toekomst te kunnen omkeren, wordt dit principe toegepast op elk kruispunt, ongeacht de rijrichting.

De aanleg van plateaus aan de ingang van de zone 30 maakt een gelijkgrondse comfortabele oversteek mogelijk.

Wat de oversteekplaatsen voor fietsers betreft, wordt de passage van 2 GFR's (GFR 9 en Ringweg A) ingericht parallel met de oversteekplaatsen voor voetgangers ter hoogte van de Dauwstraat en de Brogniez- en Bodegemstraat. De fietsers kunnen dus beschikken over dezelfde veiligheidsvoorzieningen als de voetgangers.

Aan de Anderlechtse Poort worden opstelvakken voor fietsers voorzien met verlaagde stoeprand om het naar links afslaan te vergemakkelijken. Er worden ook wachtzones voorzien voor fietsers die "langs rechts naar links" willen afdraaien, rechts van de steenweg ter hoogte van de loodrechte weg.

4.2.3 Openbaar vervoer

Aan de Anderlechtse Poort voorziet een herconfiguratie van de zone tussen de 2 Octrooipaviljoenen die betrekking heeft op de aanleg van een nieuwe voetgangersdoorgang, een eiland in het midden om de oversteek in 2 tijden mogelijk te maken en tegelijkertijd voetgangers een zone aan te bieden waar ze op een veilige manier halt kunnen houden.

Om een antwoord te kunnen bieden op de problematiek van de draaicirkel en het halteren van de bussen, worden de stoepranden verplaatst, waardoor een ruimte rond de paviljoenen wordt geboden die meer gestructureerd en ook rechtlijniger is. Dit maakt het ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt mogelijk om de omgeving van de Octrooipaviljoenen te verbeteren.

Er zijn 2 busstroken/haltes voorzien voor de paviljoenen.

De tramhalte naar de Ninoofsepoort werd ook aangepast aan de normen (onder andere de breedte ervan). De halte naar het Zuidstation is verplaatst van de andere kant van het kruispunt tegenover de nummers 1A-5 in de Zuidlaan, om de reissnelheid te verbeteren van de tram die is uitgerust met een detectiesysteem.

Aan de tramhalte Bodegem, werden geen wijzigingen aangebracht (aanpassing aan de norm van de haltes van het openbaar vervoer) omdat deze haltes uiteindelijk de komende jaren zullen verdwijnen. Dat neemt echter niet weg dat hun toegankelijkheid aanzienlijk werd verbeterd (zie oversteekplaatsen voor voetgangers).

Ter herinnering: de 2 tramhaltes "Arts et Métiers" worden verplaatst naar de Ninoofsepoort in het kader van het project met dezelfde naam.

De lichten aan de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn op aanvraag, maar het is wel de tram die prioritair is op aanvraag.

4.2.4 Autoverkeer

De 2 bestaande rijstroken blijven behouden, net als de bijkomende voorsorteerstroken bij het naderen van de verkeerslichten.

De oversteek van de middenberm ter hoogte van de Brogniezstraat is afgesloten voor voertuigen komende van het Zuidstation in de richting van de Anderlechtse Poort; dit om te kunnen inspelen op problemen inzake verkeersveiligheid (OZ) en inzake conflicten met trams. Toch kunnen voertuigen van de hulpdiensten indien nodig deze afsluiting omzeilen (wegneembare hindernissen).

4.2.5 Uitzonderlijk vervoer

De breedte tussen de stoepranden bedraagt minimum 6 m en moet minstens over 7 m vrij zijn van obstakels (stadsmeubilair) dit om de doortocht mogelijk te maken van uitzonderlijk vervoer.

4.2.6 Parkeren

Parkeren van auto's:

De bestaande parkeermogelijkheden worden overal verplaatst in het verlengde van het huidige gemarkeerde fietspad, behalve tussen de Anderlechtse Poort en de Luchtvaartsquare waar, gezien de inplanting van de Zuidfoor, parkeerplaatsen worden voorgesteld langs de middenberm.

Een configuratie met 2 rijstroken per richting op een recht gedeelte en parkeermogelijkheid rechts kan moeilijkheden opleveren tijdens de Zuidfoor. De Zuidfoor komt immers voorbij de middenberm. Daarom is vanaf de Anderlechtse Poort naar het Zuidstation toe, op de Poincarélaan, parking voorzien langs de middenberm.

Tijdens de Foor is parkeren verboden (dit heeft betrekking op 44 parkeerplaatsen) waardoor de draaimolens kunnen worden opgesteld en er tegelijkertijd ook 2 rijstroken kunnen worden behouden.

Indien nodig, kan tijdens de foor een tijdelijke parkeerzone worden voorzien door de rechterstrook te neutraliseren. De capaciteit van de rijweg voor het autoverkeer zal dus worden beperkt tot 1 rijstrook.

Wat de leveringen betreft, kunnen leveranciers tijdens het laden/lossen nog steeds halt houden langs de stoeprand aan de kant van de gevels. (Volgens het verkeersreglement worden het laden en lossen beschouwd als "stilstaan". Artikel 2. 22 bepaalt dat de term "Stilstaand voertuig" wijst op een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig is voor het in- en uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken. Artikel 25.1.9° verbiedt het parkeren op de rijbaan wanneer deze is verdeeld in rijstroken. Parkeren is er dus verboden, maar stilstaan mag.)

Het parkeeraanbod, rekening houdend met de nieuwe verdeling van de openbare ruimte, evolueert dus van 124 naar 93 plaatsen.

De gereserveerde plaatsen (leveringen, plaatsen voor gehandicapten, autobussen enzovoort) blijven behouden.

Parkeren van fietsen:

Het Villo-station dat momenteel is gelegen op het nummer 26-28 in de Poincarélaan wordt verplaatst naar de Anderlechtstraat.

De fietsbeugels blijven behouden.

4.2.7 De verkeersveiligheid

Om te beantwoorden aan de problematiek van de ongevalgevoelige zones (zie 3.2.9), werd de oversteekplaats voor voetgangers ter hoogte van de Brogniezstraat aanzienlijk verbeterd. Er wordt een doorgang voor voetgangers aangelegd om de Poincarélaan te kunnen oversteken (een oversteek die momenteel niet bestaat), er komen ook verkeerslichten op aanvraag voor alle oversteekplaatsen en er worden plateaus ingericht om automobilisten minder snel te doen rijden.

Het hele voetgangerstraject wordt volledig hindernisenvrij ingericht. De oversteek van de berm die de rijweg afscheidt van de tramsporen gebeurt aan de hand van een zigzagdoorgang.

Deze voorzieningen voor voetgangers zijn ook voorzien voor de oversteekplaatsen voor fietsers.

Anderzijds zijn al deze inrichtingen eveneens voorzien voor de nieuwe oversteek van de lanen en van de middenberm ter hoogte van de Dauwstraat.

Zoals ook werd aanbevolen in de ongevalgevoelige zone van de Maurice Lemonnierlaan, wordt de bypass voor de uitgang van de metro Lemonnier geschrapt, waardoor voetgangers zich op een veel veiligere manier kunnen verplaatsen.

De parkeerzones worden stopgezet 20 m voor de lichten om een goede zichtbaarheid te kunnen garanderen.

Het vrijliggende fietspad wordt 25 m voor het kruispunt langs de rijweg gebracht, dit om de veiligheid van de fietsers te garanderen wanneer die een straat oversteken die loodrecht ligt op de laan (oogcontact tussen automobilist en fietser).

4.2.8 Omgevingsgeluid

Omdat de rij snelheden effectief naar beneden werden gehaald (door het installatie van plateaus op de

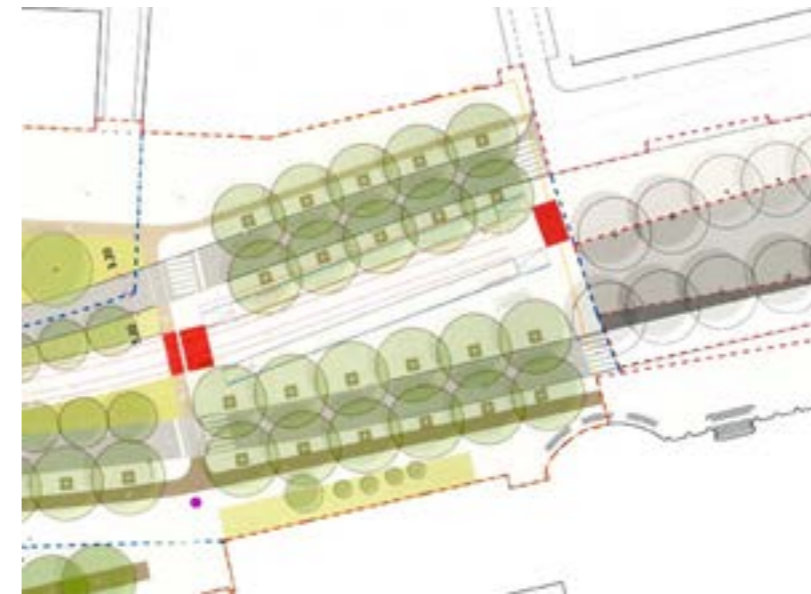
meeste kruispunten en door het minder breed maken van de rijweg in zijn nieuwe configuratie), is het geluidsniveau aanzienlijk verbeterd.

Het wegdek in asfalt werd behouden.



4.3 Specifieke inrichting

4.3.1 Aansluiting op het project tot herinrichting van de Ninoofsepoort (SV afgeleverd op 22/05/2015)

Om ervoor te zorgen dat beide projecten (Ninoofsepoort en onderhavig project) op een correcte manier op elkaar aansluiten, worden enkele aanpassingen voorgesteld in de perimeter van het project Ninoofsepoort.



Uittreksel uit het plan van de stedenbouwkundige vergunning van de Ninoofsepoort

- Net zoals voor de oversteekplaatsen die worden voorgesteld op de lanen, stellen we voor om de 2 oversteekplaatsen voor voetgangers te verhogen aan weerszijden van de tramhaltes via een uniek plateau aan elke zijde. 
- Om over de hele lengte van het gebouw Arts et Métiers een voldoende breed voetpad te behouden, zullen geen bomen worden aangeplant en zal het vrijliggende fietspad naast de rijweg liggen (in de plaats van de bomen die voorgesteld worden in de SV Ninoofsepoort). 
- De bekleding van het voetpad in betontegels 20x20 zal worden doorgetrokken langs het hele gebouw van Arts & Métiers, waardoor gezorgd wordt voor uniformiteit in de materialen over de hele laan en voor een zeker comfort voor de voetgangers.



4.3.2 Aanplantingen

Kant Ninoofsepoort:

Er zijn 3 nieuwe bomen voorzien langs het gebouw tegenover de nummers 18-23 van de Slachthuislaan als voorsmaakje van de nieuwe bomenrijen voorzien in het project van de Ninoofsepoort.

Daarnaast worden ook nog eens 10 bomen aangeplant op de middenberm langs de kant Arts & Métiers om aan te sluiten op de bestaande bomenrij van de Poincarélaan en de toekomstige bomenrij van het project van de Ninoofsepoort. De voorziene boomsoort zal vergelijkbaar zijn met de bestaande platanen.

Kant Anderlechtse Poort:

Volgens de planning zullen 3 bomen geveld worden om de inrichting mogelijk te maken van een nieuwe tramhalte aan de Anderlechtse Poort in de richting van het Zuidstation.

18 bomen zullen heraanplant kunnen worden om de 2 bestaande bomenrijen aan te vullen, op voorwaarde dat de nieuwe bomen over voldoende licht kunnen beschikken (de huidige grote bomen kunnen immers de nieuwe letterlijk overschaduwen).

Op het kruispunt tussen de Slachthuislaan en de Zennestraat is de aanplanting van hagen voorzien. Er werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd in het kader van het wijkcontract "Bloementuin" zodat het uiteinde van de Zennestraat kan worden "vergroend" en afgezonderd van het autoverkeer van de laan door de aanplanting van een haag.

Om te kunnen evolueren naar een grotere biodiversiteit, zullen er voor de hagen verschillende soorten gebruikt worden:

- Carpinus betulus (Haagbeuk)
- Acer campestre (Veldesdoorn)
- Fagus sylvatica Purpurea (Rode beuk)
- Fagus sylvatica (Beuk)

Het voetpad zal iets worden gereduceerd ten voordele van het aangename karakter van dit stukje vergroende straat.

4.3.3 Verlichting

De hele verlichting wordt vernieuwd.

Het gaat hier om verlichting van het type "Koninklijke Route", ledbronnen, een kleurtemperatuur van 3000 K. De verlichting, zelfs al is de technologie verschillend, gebeurt in de lijn van wat reeds is geïnstalleerd op de westelijke Kleine Ring (onder andere de Nieuwpoortlaan).



Nieuwpoortlaan bron: Street View Google ©

In het kader van de vernieuwing van de bovenleidingspalen, moet een samenwerking tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit het mogelijk maken om de lichtarmaturen vast te maken aan deze palen.



Op het niveau van de typologie van de verlichting: consoles op de gevels langs beide kanten (8 m hoogte) + een versterking (twee lichtarmaturen) op de bovenleidingspalen op het niveau van de tramsporen.

4.3.4 Stadsmeubilair

Het bestaande stadsmeubilair wordt behouden en verplaatst naargelang van de nieuwe inrichtingen van het project.

Er zullen ook antiparkeerpaaltjes worden voorzien waar die nodig zullen blijken.

4.3.5 Materialen

De voetpaden en de nieuwe uitbreidingen ervan zullen worden bekleed met grijze betontegels 20 X 20.

De weg en de parkeerzones zullen een asfaltlaag krijgen.

De fietspaden krijgen een laag in okerkleurig asfalt.

De oversteekplaatsen voor voetgangers op de middenberm zijn voorzien in grijze betontegels 20 X 20.

De schuine hellingen van de plateaus zijn geprefabriceerd en hebben een sinusoidale vorm.

De voetpaduitbreidingen rondom de parkeergelegenheden links (langs de middenberm) zijn voorzien in porfierkasseien (zoals het geval is op de berm).

De tramhaltes blijven in het zelfde materiaal, zijnde natuursteen.

Ook de bushaltes blijven in hetzelfde materiaal, zijnde betontegels (dat is comfortabeler). De blauwe steen voor het zuidelijke Octrooipaviljoen blijft behouden.
