



Verklarende nota en niet-technische samenvatting van het effectenrapport

Parkway 21

Herstructurering van de verkeersas R21 in Laken/Neder-Over-Heembeek

herkwalificatie van de A12 tot een stadsboulevard;
invoering van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan;
schrapping van de rijstroken voor doorgaand verkeer op de Vuurkruisenlaan;
versterking van de infrastructuur van het FietsGEN;
aanleg van een Parkway met een strook voor voetgangers en fietsers.



AANVRAAG VAN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

Locatie: Stad Brussel

Parkway 21

Herstructurering van de as R21 in Laken:

herkwalificatie van de A12 tot een stadsboulevard; invoering van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan; schrapping van de rijstroken voor doorgaand verkeer op de Vuurkruisenlaan; versterking van de infrastructuur van het FietsGEN; aanleg van een Parkway met een strook voor voetgangers en fietsers.

Verklarende nota en niet-technische samenvatting



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Inhoud

1	Voorstelling van het project.....	2
2	R21 en de stedelijke context.....	3
3	Beschrijving van het project.....	5
3.1	De herstructurering van de wegen van de R21.....	5
3.2	Aanpassing van de rijbaan voor bestemmingsverkeer op de Vuurkruisenlaan.....	8
3.3	De realisatie van de Parkway en de versterking van het FietsGEN.....	9
4	Thematische analyses en te verwachten effecten van het project.....	11
4.1	Naleving van de reglementaire bepalingen.....	11
4.2	Verenigbaarheid van het project met geplande stedelijke projecten en ontwikkelingen.....	11
4.3	Mobiliteit.....	11
4.4	Stedenbouw, landschap en leefkader.....	13
4.5	Geluid en trillingen.....	14
4.6	Lucht.....	14
4.7	Bodem en reliëf.....	15
4.8	Water.....	15
4.9	Fauna, flora en natuurlijke omgeving.....	15
4.10	Afval en openbare netheid.....	16
4.11	Energie.....	16

1 Voorstelling van het project

Het project stelt voor om de 'Ring 21' in Laken/Neder-Over-Heembeek te herstructureren op het 3 kilometer lange traject tussen de gewestgrens en het Kanaal, ter hoogte van de Van Praetbrug. Doel is deze belangrijke verkeersader in stedelijk en milieuopzicht te integreren en op basis daarvan het leefkader van de omwonenden te verbeteren en de zachte mobiliteit aan te moedigen.

De ruimte die door de weg wordt ingenomen, zal worden gerationaliseerd om plaats te maken voor een Parkway die langs de woonwijken van Neder-Over-Heembeek loopt en de parkruimten van Laken met elkaar verbindt.

Meer dan 10 hectare wordt direct teruggewonnen van de resterende niet-toegankelijke weg- en groene ruimten. Daar stopt het evenwel niet. In totaal wordt namelijk bijna 30 hectare groene ruimte bevrijd uit de greep van de R21 en dankzij het project opgewaardeerd voor de sociale functies van ontspanning, vrije tijd en sport.

Het project is ingegeven door de wens om het leefkader in de stad te verbeteren en sluit in het algemeen aan bij de doelstellingen van duurzame ontwikkeling die met het Brusselse gewestelijke beleid worden nagestreefd.

Vanuit mobiliteitsoogpunt is het project gunstig voor alle vervoersmodaliteiten, met inbegrip van het wegverkeer op de R21, dat niets aan capaciteit verliest, maar wint aan doorstroming van het verkeer.

Er wordt een groen voetgangers- en fietspad aangelegd dat de "ruggengraat" van de Parkway vormt en de drie kilometer van het traject zonder kruispuntonderbreking aflegt. De ontwikkeling komt ook ten goede aan het comfort van de gewestelijke groene wandeling die hier doorheen loopt.

Het project omvat ook de versterking en verbetering van een belangrijke schakel van het FietsGEN dat de gewestgrens ter hoogte van de Romeinsesteenweg met het Kanaal verbindt.

Wat het openbaar vervoer betreft, draagt het project bij tot de realisatie van het project Move NOhW, dat de realisatie omvat van de nieuwe tramlijn 10 in Neder-Over-Heembeek. De aanleg van de Parkway betekent echter ook een aanzienlijke verbetering van het comfort van de toegang tot en het gebruik van de haltes van Heembeek, Buissonnets en Araucaria, die momenteel door de R21 worden begrensd.

De realisatie van het project is in twee fasen gepland. Deze vergunningsaanvraag heeft betrekking op de eerste verwezenlijkingsfase van het project en betreft hoofdzakelijk de herstructurering van het gedeelte "Van-Praet/Vuurkruisen". De tweede fase van het project zal het voorwerp uitmaken van een aparte vergunningsaanvraag en zal de herstructurering van het gedeelte van de autosnelweg A12 betreffen, waarbij eveneens een nieuwe verbinding met het Heizelplateau gepland is.

2 R21 en de stedelijke context

De weg werd aangelegd in de tweede helft van de jaren 1950, in het kader van de Wereldtentoonstelling van 1958 op het Heizelplateau en met het oog op de aanleg van de Brusselse Ring. Hij is geconfigureerd als een verbindingsweg naar het stadscentrum. Hij grenst enerzijds aan het Heizelplateau, de parken en het Koninklijk Domein en anderzijds aan de woonwijken Mutsaard (Laken) en Neder-Over-Heembeek.



Illustratie van de algemene stedelijke omgeving rond de projectlocatie

Het gedeelte van de R21 waarop het project betrekking heeft, vormt een echte breuk in de stedelijke continuïteit van Laken. Hij neemt een enorme ruimte in beslag (ongeveer 32 hectare) en blijkt toch ruimschoots overgedimensioneerd en weinig adequaat, zelfs in verhouding tot zijn functie als steunelement van het autoverkeer.



Illustratie van de bestaande structuur van de weg op de projectlocatie

Het noordelijk deel van het terrein wordt momenteel in beslag genomen door een snelweg met 2x3 rijstroken (de A12) en strekt zich uit over een breedte van meer dan 100 meter. Een profiel met 2x2 rijstroken is echter meer dan voldoende voor de grote verkeersstromen die op de verkeersas kunnen worden opgetekend.

In het midden van het traject is de rotonde van de Dikke Linde een belangrijk kruispunt waar bijna de helft van het verkeer de R21 in- en uitstroomt. Deze rotonde verbindt vooral de Koninklijk Parklaan (van en naar De Trooz) en, in mindere mate, de Mutsaardlaan met de woonwijken.

In het zuidelijke deel van het traject wordt het verkeer dat de stad binnenkomt, georganiseerd op de drie rijstroken van de Van Praetlaan. De verkeerscapaciteit op dit gedeelte wordt echter volledig bepaald door het knooppunt van de Van Praetbrug en één rijstrook is meer dan voldoende om het piekverkeer op deze laan te verwerken.

Het verkeer dat de stad verlaat via de R21 is georganiseerd op de Vuurkruisenlaan, op twee rijstroken die langs de woonwijken lopen. Deze twee rijstroken voor doorgaand verkeer hebben een zware impact op de omgeving en het leefkader van deze woonwijken. Omgekeerd wordt de doorstroming van het wegverkeer op de as van de Vuurkruisenlaan beïnvloed door de aanwezigheid van talrijke kruispunten en oversteekplaatsen voor voetgangers met verkeerslichten die de tramhaltes en de groene ruimten met elkaar verbinden.

Het zuidelijke deel van het traject telt ook complex aangelegde kruispunten aan de Heembeeklaan en de Vilvoordsesteenweg, met door elkaar lopende wegen die zowel moeilijk leesbaar zijn als gekenmerkt worden door een grote voetafdruk.

3 Beschrijving van het project

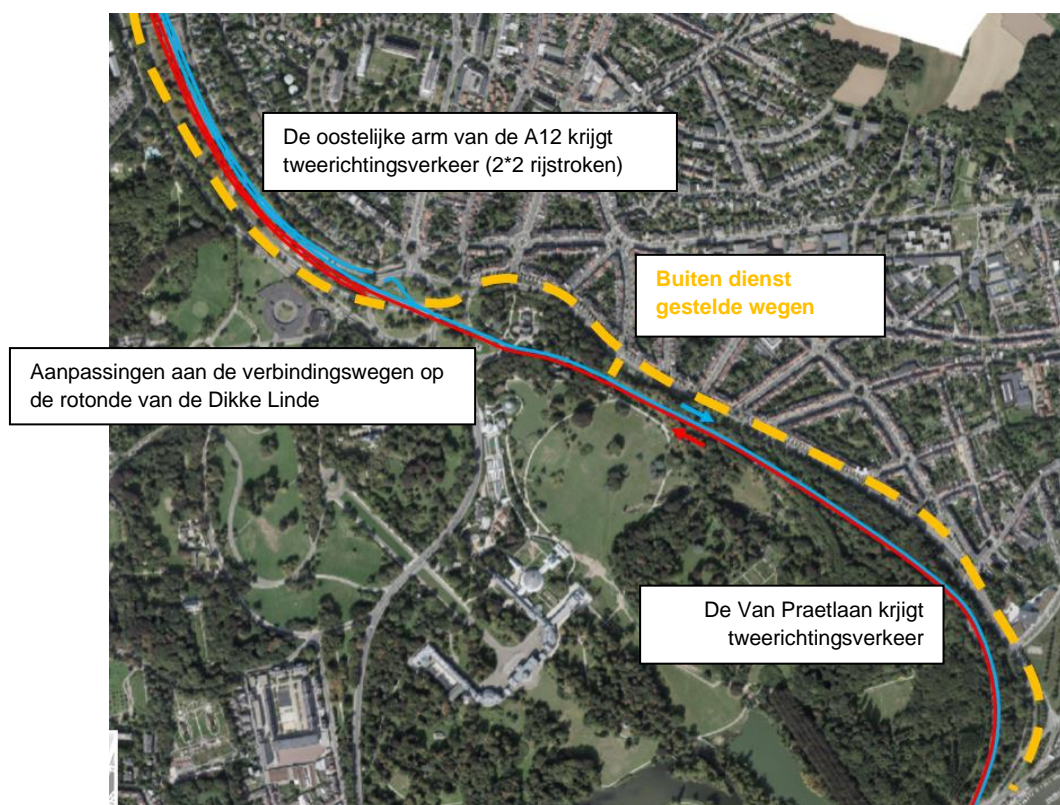
Het project wordt gepresenteerd in vier thematische hoofdstukken:

- De herstructurering van de wegen van de R21
- De aanpassing van de rijbaan voor bestemmingsverkeer op de Vuurkruisenlaan
- De realisatie van de Parkway en de versterking van het FietsGEN

3.1 De herstructurering van de wegen van de R21

De herstructurering van de wegen van de R21 werd bestudeerd met het oog op de rationalisering van het aantal rijstroken en vooral van de globale ruimte die door de weg wordt ingenomen. Het hoofdidee bestaat erin de twee verkeersrichtingen op de as te combineren en een meer stedelijke wegconfiguratie aan te nemen.

De dimensioneringsstudies voor het project werden uitgevoerd met de steun van externe deskundigen en dynamische verkeersmodelleringen. Het project voorziet daarmee in een nieuwe, zeer compacte wegconfiguratie die perfect is aangepast aan de verkeersstromen van de R21 die vóór de gezondheids crisis heersten.



Figuratieve samenvatting van de herstructurering van de R21

Op de huidige autosnelweg A12 voorziet de eerste fase van het project, die dus overeenstemt met de huidige vergunningsaanvraag, enkel in minimalistische ingrepen voor de aanpassing van de breedte van de rijstroken en de organisatie van de overgang van 3 naar 2 rijstroken.

Voor de tweede fase (die niet in deze vergunningsaanvraag is opgenomen) voorziet het project erin dat de westelijke tak van de A12 buiten gebruik wordt gesteld en dat de oostelijke tak wordt omgevormd tot een stadsboulevard met 2x2 rijstroken en een middenberm. De herinrichting omvat ook rijstroken van beperkte breedte en lage verlichting om snelheidsmatiging aan te moedigen en om de toegang tot de stad en het stedelijke karakter van de weg te benadrukken.

Er wordt voorzien in een nieuwe oversteekplaats voor voetgangers in het midden van dit gedeelte van de huidige A12. Deze wordt aangelegd op de as van de Boxerweg die de Mutsaardwijk verbindt. Via een trap met een zacht hellend vlak kan de talud tussen de A12 en de Meysseleen overgestoken worden.

Ter hoogte van de Dikke Linderotonde komen de twee rijrichtingen samen tot aan de Vanpraetlaan. Er wordt een nieuwe afrit aangelegd om de R21 (richting stadsuitrit) te verbinden met de rotondering. Er komt een voetgangers- en fietsersbrug boven de R21.

Voor de rest van het traject worden de twee richtingen van de R21 samengevoegd op de Van Praetlaan, die is voorzien van een rijstrook in elke richting. Het kruispunt van de Van Praetlaan met de Araucarialaan is afgesloten om een vlotte doorstroming van het verkeer te verzekeren.

De twee rijstroken van de R21 die thans op de Vuurkruisenlaan liggen, worden buiten gebruik gesteld. Zij zullen plaats maken voor de ontwikkeling van de groene weg voor voetgangers en fietsers van de Parkway (zie volgende hoofdstukken).



Schrapping van de twee rijstroken voor transitverkeer (R21) op de Vuurkruisenlaan en invoering van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan

Bij het naderen van het Kanaal is het kruispunt tussen de R21 en de Vilvoordsesteenweg aanzienlijk vereenvoudigd dankzij de schrapping van het transitverkeer op de Vuurkruisenlaan. Enkel de zuidelijke tak van de Vilvoordsesteenweg zal behouden blijven en aangepast worden aan tweerichtingsverkeer.



Invoering van tweerichtingsverkeer op de zuidoostelijke tak van de Vilvoordsesteenweg en herstructurering van het kruispunt Vilvoorde-Vuurkruisen

Bij de splitsing van de Van Praetlaan met de Vilvoordsesteenweg wordt het kruispunt heringericht in lijn met de invoering van tweerichtingsverkeer op de Van Praetlaan. De doorstroming van de Van Praetlaan *naar de stad* en de doorstroming van de Vilvoordsesteenweg *uit de stad* worden 'kruispuntloos' gehouden en worden niet geregeld door verkeerslichten.



Herstructurering van het kruispunt tussen de Van Praetlaan en de Vilvoordsesteenweg

3.2 Aanpassing van de rijbaan voor bestemmingsverkeer op de Vuurkruisenlaan

De geplande aanpassingen aan de rijbaan voor bestemmingsverkeer van de Vuurkruisenlaan hebben tot doel het 'plaatselijke' karakter van de rijweg te bevestigen; de beperking van de snelheid van de voertuigen op natuurlijke wijze te bevorderen; voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen en veilig te maken; de laan groener te maken en de parkeercapaciteit te vergroten ter compensatie van het verlies van plaatsen op de R21.

De ingrepen zijn vrij plaatselijk en hebben alleen betrekking op de parkeerzones en de voetpaduitstulpingen van sommige kruispunten.

Momenteel is in het woongedeelte (tussen Pagode en De Wand) de rijbaan voor bestemmingsverkeer van de Vuurkruisenlaan eenrichtingsverkeer en volgt hij een profiel dat nu eens breed is, met een breedte van de rijweg van ongeveer 6 meter, en dan weer smaller en meer aangepast aan de typologie van de rijweg en de wijk.



Illustratie van de twee profielen van de Vuurkruisenlaan in de woonwijken. Links, een breed profiel tussen Pagodes en Araucaria; rechts, een smal profiel tussen Araucaria en De Wand.

Het parkeren is georganiseerd en geregeld in een inham aan de linkerkant van de weg. Op het brede weggedeelte kunnen voertuigen door de extra breedte van de rijbaan ook aan de rechterkant parkeren, maar dit kan slechts in beperkte mate door de voortdurende aanwezigheid van opritten.

Waar de breedte van de rijweg het toelaat, voorziet het project in een schrapping van de inhamparkeerregeling ten gunste van de aanleg van een beplante zijberm en de organisatie van doorlopend parkeren langs deze berm. Parkeren op straat langs de kant van de huizen is uitgesloten.



Illustratie van de reorganisatie van het parkeren op de Vuurkruisenlaan: schrapping van de parkeervakken ten gunste van het doorlopen parkeren in de lengterichting; verbod op het parkeren op straat langs de kant van de huizen.

Deze ingreep spaart openbare parkeerplaatsen uit en zorgt tevens voor een smallere wegconfiguratie die is aangepast aan de plaatselijke ontsluitingsfunctie en de residentiële kenmerken van de wijk. De gewonnen ruimte komt ook ten goede aan de verfraaiing en vergroening van de openbare ruimte.

Bovendien zullen de geplande inrichtingen de voetgangersoversteekplaatsen langs de laan veiliger en comfortabeler maken.



Gebrek aan voetgangersoversteekplaats op de as van de Vuurkruisenlaan

Op de meeste kruispunten gaan verbeteringen aan voetgangersoversteekplaatsen gepaard met trottoiruitbreidingen om het kruispunt smaller te maken voor kortere oversteekplaatsen en om de snelheid van de voertuigen te verminderen.

3.3 De realisatie van de Parkway en de versterking van het FietsGEN

De buiten gebruik gestelde rijstroken en de groene ruimten die bevrijd zullen worden uit de greep van de R21 zullen worden gebruikt en ontwikkeld om een netwerk van groene ruimten te vormen dat toegankelijk is voor het publiek, met een voetgangers- en fietspad dat de parken van Laken en het Heizelplateau vanaf het Kanaal met elkaar verbindt.

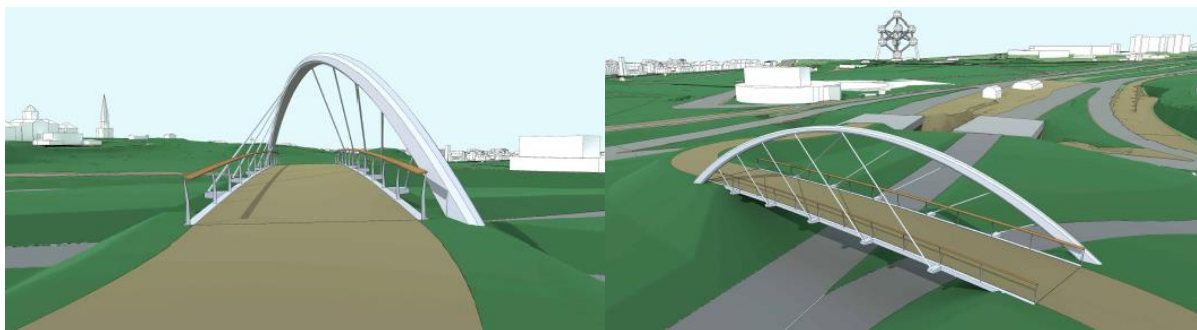


Het project biedt zodoende, over een lengte van 3 kilometer, een volledig onafhankelijke, zachte strook voor voetgangers en fietsers ('groene weg') zonder kruisingen met het autoverkeer met uitzondering van een oversteekplaats van de afrit van de A12 (richting stad) naar de ring van de Dikke Linderotonde.



Illustratie van de aanleg van de groene weg ter vervanging van de rijstroken voor doorgaand verkeer van de Vuurkruisenlaan (bestaande situatie links; ontwerp van groene weg rechts)

In het midden van de rotonde van de Dikke Linde is een voetgangersbrug gepland voor de oversteek van de R21 door deze strook voor voetgangers en fietsers. De voetgangersbrug heeft een speciaal, hoogwaardig ontwerp en design, waardoor het een emblematisch element van de Parkway en de stadsingang op de R21 zal worden.



3D-illustraties van de voetgangersbrug van de Dikke Linde

Naast de inrichtingen ten gunste van de ontwikkeling van de natuur, het regenwaterbeheer en het landschap maakt het Parkway-project gebruik van de ruimten die van de weg zijn vrijgemaakt om recreatie-, sport- en ontspanningsvoorzieningen te ontwikkelen. In dit verband zij met name gewezen op de pleinen die ingericht worden aan de Araucarialaan en de op- en afrit van de R21 bij De Wand; een ijsbaan die wordt aangelegd op de plaats van de buseindhalte van Heembeek; enz.

De herstructurering van de weg en de aanleg van de Parkway omvat ook een versterking van de bestaande "functionele" fietsinfrastructuur ter plaatse, die een schakel vormt in het FietsGEN dat de bestaande fietspaden in het Vlaamse Gewest en die van het Kanaal met elkaar verbindt. Het FietsGEN zal zelf eveneens profiteren van een parcours dat gescheiden is van het autoverkeer over de gehele lengte van het project. Het zal gelijklopen met de groene weg bij de rotonde van de Dikke Linde en langs de Tuin van het Chinese Paviljoen. De breedte van de gemengde strook voor voetgangers en fietsers wordt dan verhoogd tot 6 meter. Langs de Van Praetlaan krijgt het FietsGEN een dubbel fietspad (één voor elke rijrichting) aan weerszijden van de rij kastanjelaars.

4 Thematische analyses en te verwachten effecten van het project

4.1 Naleving van de reglementaire bepalingen

Deze vergunningsaanvraag is volledig in overeenstemming met de relevante plannen en reglementaire bepalingen (Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling; Gewestelijk Bestemmingsplan; Mobiliteitsplan Good Move; Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening; enz.). Er wordt om geen enkele afwijking verzocht.

4.2 Verenigbaarheid van het project met geplande stedelijke projecten en ontwikkelingen

De stedelijke perimeter waarop het project betrekking heeft, is vrij groot en omvat talrijke grote infrastructuur- en territoriale ontwikkelingsprojecten: het Richtplan van Aanleg Heizel; de P+R Esplanade; de ontwikkeling van het Gebied van Gewestelijke Belang 'Van Praet' (GGB 4); het project Move NOhW voor de nieuwe tramlijn 10 en het multimodale knooppunt Heembeek; het richtplan BRYC; de EFRO-voetgangersbrug bij de Van Praetbrug.

Het huidige project is volledig verenigbaar met en ondersteunt zelfs elk van deze projecten.

4.3 Mobiliteit

Het project komt alle vervoerswijzen ten goede en is volledig in overeenstemming met de 'City Vision' die wordt nagestreefd en voorgeschreven door het gewestelijke mobiliteitsplan 'Good Move'.

De actieve modi



- + Groene weg
- + Comfort en veiligheid van de oversteekplaatsen
- + Toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit
- + FietsGEN

De groene weg zal het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers ten goede komen, ongeacht of ze nu voor hun plezier onderweg zijn of zich gewoon verplaatsen. De weg is rechtstreeks verbonden met de woonwijken en bedient vele vervoers- en vrijetijdscentra.

Ook de voetgangers profiteren van een aanzienlijke versterking en verbetering van de oversteekplaatsen. Het project is in zijn geheel en in detail aangepast aan personen met beperkte mobiliteit en integreert ook de logica van de 'kortste weg' voor voetgangers en fietsers.

Wat de fiets betreft, is de ontwikkeling en versterking van het FietsGEN een zeer belangrijk voordeel van het project. Het drie kilometer lange traject zonder verkeerslichten en obstakels vormt een comfortabele schakel in het radiale netwerk dat de fietsinfrastructuur van het Vlaamse Gewest verbindt met die van het kanaal.

Het openbaar vervoer



- + Gunstig voor het project Move NOhW voor een nieuwe tramlijn
- + Ontwikkeling van de verbindingspool Heembeek
- + Comfort en toegankelijkheid van de haltes
- Schraping van de busstrook Vilvoordsesteenweg

De eliminatie van het doorgaand verkeer op de as van de Vuurkruisenlaan vergemakkelijkt de harmonieuze ontwikkeling van de nieuwe tramlijn van Neder-Over-Heembeek en de verbindingspool Heembeek.

Het meest in het oog springende voordeel van het project op het gebied van het openbaar vervoer is voor de gebruikers die, door de opheffing van de dubbele rijstrook voor doorgaand verkeer op de Vuurkruisenlaan, zullen profiteren van een zeer aanzienlijke verbetering van het gebruikscomfort en van de toegankelijkheid van de haltes van Heembeek, Buissonnets, Araucaria en, in mindere mate, De Wand.

Bij het project voor de herstructurering van de weg wordt echter de bestaande busstrook tussen de Heembeekstraat en de Van Praetlaan opgeheven.

Wegverkeer



- = Behoud van de verkeerscapaciteit en de netwerkfunctionaliteiten
- + **Betere verkeersdoorstroming**
- + **Verbetering van de veiligheid en de leesbaarheid van het netwerk**
- + **Verbetering van de toegankelijkheid van het Heizelplateau**
- + **Aanpassing van het netwerk voor de realisatie van een transitparking**
- **afsluiting van het kruispunt Van Praet - Araucaria**

De herstructurering van de R21 en van het hele wegennet waarop het project betrekking heeft, is ontwikkeld met het oog op het behoud van de verkeerscapaciteit op de belangrijkste wegen (R21; rotonde van de Dikke Linde; Koninklijk Parklaan; Vilvoordsesteenweg) en van alle belangrijke ontsluitings- en hoofdroudefunctionaliteiten, met name voor vrachtwagens en uitzonderlijk vervoer.

De ontwikkeling van het project werd omkaderd en gestuurd door gedetailleerde dynamische microsimulatiestudies van het verkeer teneinde de goede werking van het geherstructureerde netwerk te garanderen. De microsimulaties werden uitgevoerd op basis van de verkeersgegevens voor de spitsuren in de periode vóór de gezondheids crisis.

De vermindering van het aantal rijstroken in het project heeft geen gevolgen voor de capaciteit van de verkeersas. Die wordt hoofdzakelijk bepaald door het kruispunt van de Van Praetbrug, dat het congestie- en beperkende punt voor de verkeerscapaciteit blijft, zowel op de R21 als op de Vilvoordsesteenweg.

De doorstroming van het verkeer, zelfs in geval van verzadiging, zal worden verbeterd door de verkeersstromen te kanaliseren naar enkele rijstroken die uitmonden in meervoudige rijstroken en door het merendeel van de verkeerslichten te verwijderen.

De herstructurering van de wegen komt ook ten goede aan de vereenvoudiging van de organisatie van de kruising van de verkeersstromen tussen de Vilvoordseweg en de Vuurkruisenlaan.

De afsluiting van het kruispunt tussen de Van Praetlaan en de Araucarialaan levert evenmin plaatselijke verbindings- of toegankelijkheidsproblemen op. Het leidt tot kleine routewijzigingen, voornamelijk via de rotonde van de Dikke Linde, maar geen echte omleidingen.

Parkeren

Het project zorgt voor een evenwichtige balans met betrekking tot het parkeren voor buurtbewoners: de sluiting van de rijstroken voor doorgaand verkeer op de Vuurkruisenlaan impliceert de schrapping van de 36 parkeerplaatsen die we daar aantreffen (tussen Araucaria en Amarante). Dit verlies aan parkeerplaatsen wordt gecompenseerd door de reorganisatie van de rijstrook voor bestemmingsverkeer van de Vuurkruisenlaan, waardoor er 46 openbare parkeerplaatsen bijkomen.

Bij de herinrichting van de Vuurkruisenlaan wordt het parkeren aan de kant van de woningen, waar zich een opeenvolging van opritten bevindt, uitgesloten, zodat er slechts een twaalftal openbare parkeerplaatsen overblijven.

Aan de kant van de parken, waar de vraag naar parkeerplaatsen beperkt is, houden de herstructureringen van de rijstroken in dat 20 plaatsen aan de westelijke kant van de tuin van het Chinese Paviljoen en 2 plaatsen op de Madridlaan, ter hoogte van het Amerikaanse Theater verdwijnen. Balans : in totaal schrapt het project 12 parkeerplaatsen. Deze schrappingen gebeuren in niet-gevoelige gebieden die niet onderhevig zijn aan parkeerdruk (-22 plaatsen), terwijl woongebieden profiteren van een toename van het aantal openbare parkeerplaatsen (+10 plaatsen).



Lokalisering van de openbare parkeerplaatsen die verdwijnen en die erbij komen

In totaal worden door het project 21 parkeerplaatsen opgeheven. Het verlies aan parkeergelegenheid houdt verband met de parkzones (-31), terwijl de balans van de parkeermogelijkheden voor de buurtbewoners (+10) in evenwicht is.

4.4 Stedenbouw, landschap en leefkader

Het project heeft een grote positieve invloed op stedenbouwkundig vlak en draagt niet alleen aanzienlijk bij tot de verbetering van het leefkader in Neder-Over-Heembeek en de wijk Mutsaard, maar ook op gewestelijke schaal.

Het project zorgt voor de stedelijke integratie van een belangrijke weginfrastructuur die thans zeer ingrijpend is en een sterke onderbreking en barrière vormt in het stedelijk weefsel. De zeer brede, niet-oversteekbare

snelweg (verbod) wordt vervangen door een compacte, oversteekbare weg met stedelijke afmetingen en kenmerken.

In dit verband zal de latere fase van het project (buiten de huidige vergunningsaanvraag) de volledige herstructurering van de bestaande autosnelweg A12 omvatten en een sleutelrol spelen..

De herstructurering van de R21 ter hoogte van de Van Praetlaan zal de aanwezigheid en de druk van het autoverkeer in de woonwijken sterk verminderen en zal bijdragen tot een aanzienlijke verbetering van het leefmilieu in de woonwijken.

Het sterke element van het project dat een aanvulling vormt op de verbetering van de leefomgeving, gekoppeld aan de vermindering van de verkeersoverlast van de R21, is de aanleg van de Parkway die een nieuw wandelpad combineert met een vergroening van de Vuurkruisenlaan en de opwaardering en grotere toegankelijkheid van de bestaande groene ruimten. De bij de Parkway geplande inrichtingen omvatten ook pleintjes en ruimten voor ontspanning en ontmoeting, sport- en vrijetijdsactiviteiten. De Parkway biedt verder eveneens een groene continuïteit die zich rechtstreeks uitstrekt tot de parken van Laken, Ossegem en de tuin van het Chinese Paviljoen.

Vanuit landschappelijk oogpunt zorgt het project voor een algehele landschappelijke samenhang en continuïteit langs het 3 km lange traject. Daarbij wordt gekozen voor een versterking van de bestaande landschapselementen, met uitzondering van de zuilvormige haagbeuken langs de rijstroken voor doorgaand verkeer van de Vuurkruisenlaan.

Het project omvat de renovatie en herkwalificatie van alle openbare verlichting. De kwalitatieve armaturen aan de Van Praetlaan en de Madridlaan blijven behouden, maar de verlichtingsconsoles worden vervangen.

4.5 Geluid en trillingen

Het project zal een zeer aanzienlijk positief effect hebben wat de vermindering van de geluidshinder betreft. De verbeteringen van de geluidsomgeving zullen vooral gevolgen hebben voor de woningen en de openbare ruimte langs de Vuurkruisenlaan. Dit is een concreet en positief antwoord op de collectieve klacht van de omwonenden aan het adres van de Gewestregering, overeenkomstig artikel 10 van de Geluidsordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De rust als gevolg van de opheffing van het doorgaand verkeer op de Vuurkruisenlaan zal ook ten goede komen aan de gebruikers van de haltes van het openbaar vervoer van Heembeek, Buissonnets en Araucaria, die zullen kunnen profiteren van een rustige en aangename geluidsomgeving.

De verlaging van de snelheid van het verkeer (van 120 km/u naar 70 km/u op de A12 en van 70 km/u naar 50 km/u op de Van Praetlaan) zal niet alleen het transitverkeer weghouden van de Vuurkruisenlaan, maar zal ook leiden tot een aanzienlijke vermindering van het lawaai aan de bron.

4.6 Lucht

De verlaging van de verkeerssnelheid en de vlottere doorstroming van het wegverkeer zijn twee elementen die uit het project voortvloeien en die gunstig zijn voor de vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

Wat de blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen betreft, is de opheffing van het transitverkeer op de Vuurkruisenlaan een element dat ten goede zal komen aan de verbetering van de luchtkwaliteit voor de gebruikers van de tramhaltes langs de Vuurkruisenlaan. Deze haltes bevinden zich momenteel langs de R21

en worden blootgesteld aan emissies van verkeer dat bergopwaarts rijdt en regelmatig moet stoppen en opnieuw vertrekken door de verkeerslichten in de buurt van de haltes.

De verwijdering van het wegverkeer van de R21 dat zich momenteel op de Vuurkruisenlaan bevindt, zal ook de luchtkwaliteit van de op ongeveer 20 meter van de verkeersas gelegen woningen langs de Vuurkruisenlaan ten goede komen.

4.7 Bodem en reliëf

Wat het bodemgebruik betreft, voorziet het project in een aanzienlijke vermindering van de ruimte die door de weg wordt ingenomen en een herstel van de meeste van deze gedemineraliseerde oppervlakken in volle grond.

Het bodemreliëf wordt niet gewijzigd, met uitzondering van het centrale deel van de rotonde van de Dikke Linde, waar de realisatie van de voetgangers- en fietsersbrug een verlaging van de rijbaan en een aanberming van de groene weg vereist.

Wat betreft de risico's van accidentele of diffuse bodemverontreiniging in verband met de infiltratiekanalen en de regentuinen, voorzien de ontwikkelingen in filterende, begroeide oppervlaktelagen die goed zijn blootgesteld aan de lucht en het zonlicht, teneinde de retentie en de biologische afbraak van organische verontreinigende stoffen (residuen van koolwaterstoffen, oliën, enz.) te bevorderen. Alle retentie- en infiltratiegebieden zijn gemakkelijk toegankelijk en kunnen gemakkelijk worden onderhouden en schoongemaakt in geval van accidentele lozing van verontreinigende stoffen.

4.8 Water

Naast het opbreken en het opnieuw in volle grond brengen van grote delen van de weg, integreert het project infiltratiegeulen en regentuinen in bijna alle interventiegebieden. Zo wordt het gehele wegdek van de laan met 2x2 rijstroken verbonden met een stelsel van greppels en regentuinen (met een overstromingsgebied) dat zodanig gedimensioneerd zal zijn dat al het regenwater wordt vastgehouden en geïnfiltreerd.

Hetzelfde geldt voor de nieuwe inrichtingen van de groene weg, die langs het hele traject worden begeleid door greppels.

Langs de Van Praetlaan wordt het nieuwe fietspad voorzien van een infiltrerende berm en fundering.

4.9 Fauna, flora en natuurlijke omgeving

Het project is duidelijk gunstig voor de ontwikkeling van het natuurlijke milieu. Het brengt geen veranderingen aan die als schadelijk of ongunstig voor het natuurlijke milieu kunnen worden beschouwd. Integendeel, het project vergroot de hoeveelheid groene zones in volle grond aanzienlijk; het voorziet in de ontwikkeling van specifieke vochtige/overstromingsgevoelige gebieden in verband met het regenwaterbeheer; het omvat aanplantingen die inheemse soorten bevorderen; ...

Het inrichtingsontwerp van de Parkway, dat een opwaardering van het landschap en biologische diversificatie van de aanplantingen integreert, voorziet in:

- Het vellen van 171 bomen (waarvan meer dan de tweederde kleine haagbeuken zijn (+/- 4 m) die regelmatig worden gesnoeid en tot zuilvormige elementen zijn gevormd);
- De aanplanting van 147 bomen van verschillende soorten.

Aan deze balans, die rechtstreeks betrekking heeft op de huidige vergunningsaanvraag, moet ook de geplande vellingen en aanplantingen op de site van de verbindingspool *Heembeek* worden toegevoegd, die deel uitmaakt van de Parkway, maar is opgenomen in de vergunningsaanvraag voor het project Move NOhW die door de MIVB is ingediend. Deze inrichting voorziet in 39 bijkomende vellingen en 29 nieuwe aanplantingen van bomen.

De herstructurering van de R21 en de aanleg van de Parkway zijn tevens elementen die zullen bijdragen tot het ecologische netwerk en de ecologische corridor zullen versterken die door dit lange stuk groene ruimte wordt gevormd.

Het ecologische beheer van de groene ruimten van de Parkway zal een hoge prioriteit krijgen.

4.10 Afval en openbare netheid

Het project zal naar verwachting geen verandering teweegbrengen voor de netheid van de wegen en het risico op sluikstorten.

Er zullen op regelmatige afstanden extra vuilnisbakken worden geplaatst langs de groene weg en op de pleintjes van het project, die regelmatig zullen worden geleegd en onderhouden door Net Brussel.

De groene weg laat lichte voertuigen door voor onderhoud.

4.11 Energie

Het project omvat de volledige renovatie en modernisering van de openbare verlichting. Alle verlichtingsinstallaties zullen worden overgeschakeld op led, wat aanzienlijke energiebesparingen mogelijk maakt.
