

Ontwerp Parkway 21

Wijziging van de plannen van de vergunningsaanvraag om te voldoen aan de voorwaarden van het advies van de overlegcommissie en de toegankelijkheid van de havenactiviteitszone te verbeteren

Verklarende nota en addendum bij het effectenrapport

Inhoudsopgave

1	Wijzigingen in het project.....	1
2	Antwoorden op de voorwaarden van het Overlegcomité.....	5
2.1	Mobiliteit.....	5
2.2	FietsGEN.....	8
2.3	Parkeren op de openbare weg	8
2.4	Verlichting	8
2.5	Stedenbouw/erfgoed	9
2.6	PBM	11
2.7	Landschapsinrichting en regenwateropvang.....	11
2.8	Uitrustingen	14
2.9	Koninklijke Schenking.....	14
3	Effecten van projectwijzigingen.....	16
3.1	Stedenbouw en landschap	16
3.2	Mobiliteit.....	17
3.3	Fauna en flora	17
3.4	Regenwaterbeheer	18
3.5	Akoestiek.....	18
3.6	Bodem en reliëf	19
3.7	Mens	19
3.8	Bouwplaats.....	19

Wegens het unanieme voorwaardelijke gunstige advies van de overlegcommissie (Ref.: V1862/2022 (PFD) - 16/11/2022) heeft Brussel Mobiliteit beslist een beroep te doen op het artikel 177/1 van het BWRO om de plannen voor de vergunningsaanvraag te wijzigen om te voldoen aan de voorwaarden die de overlegcommissie heeft geformuleerd.

De antwoorden betreffende elk van de voorwaarden van het advies van de overlegcommissie worden hieronder uiteengezet.

Om tegemoet te komen aan de vraag van de economische actoren die aanwezig zijn in de bedrijfs- en industriezone van het kanaal, wordt bovendien de geplande herstructurering van het knooppunt Van Praet - Vilvoordsesteenweg aangepast tot een rotonde om de rechtstreekse wegverbinding tussen de stadsingang van de R21 en het oostelijke deel van de Vilvoordsesteenweg mogelijk te maken.

Om het lezen en goed begrijpen van de wijzigingen in het project te vergemakkelijken, verwijst deze gewijzigde vergunningsaanvraag, naast de nieuwe projectplannen, altijd naar de documenten die het eerste dossier van de vergunningsaanvraag vormen (toelichting; impactrapport; beschrijvende nota; enz.) en richt deze zich rechtstreeks op de beschrijving van de wijzigingen die in het project zijn aangebracht en de gevolgen ervan.

Zo ontwikkelt dit dossier de volgende hoofdstukken:

- Wijzigingen in het project
- Antwoorden op de voorwaarden van het Overlegcomité
- effecten van projectwijzigingen (addendum/correctie bij effectenrapport)

Er zijn twee bijlagen met betrekking tot de aanvullende mobiliteitsstudie bijgevoegd:

- Annexe 1 : Etude complémentaire 'Poids lourds'
- Annexe 2 : Expertise complémentaire de micro-simulations dynamiques de trafic

1 Wijzigingen in het project

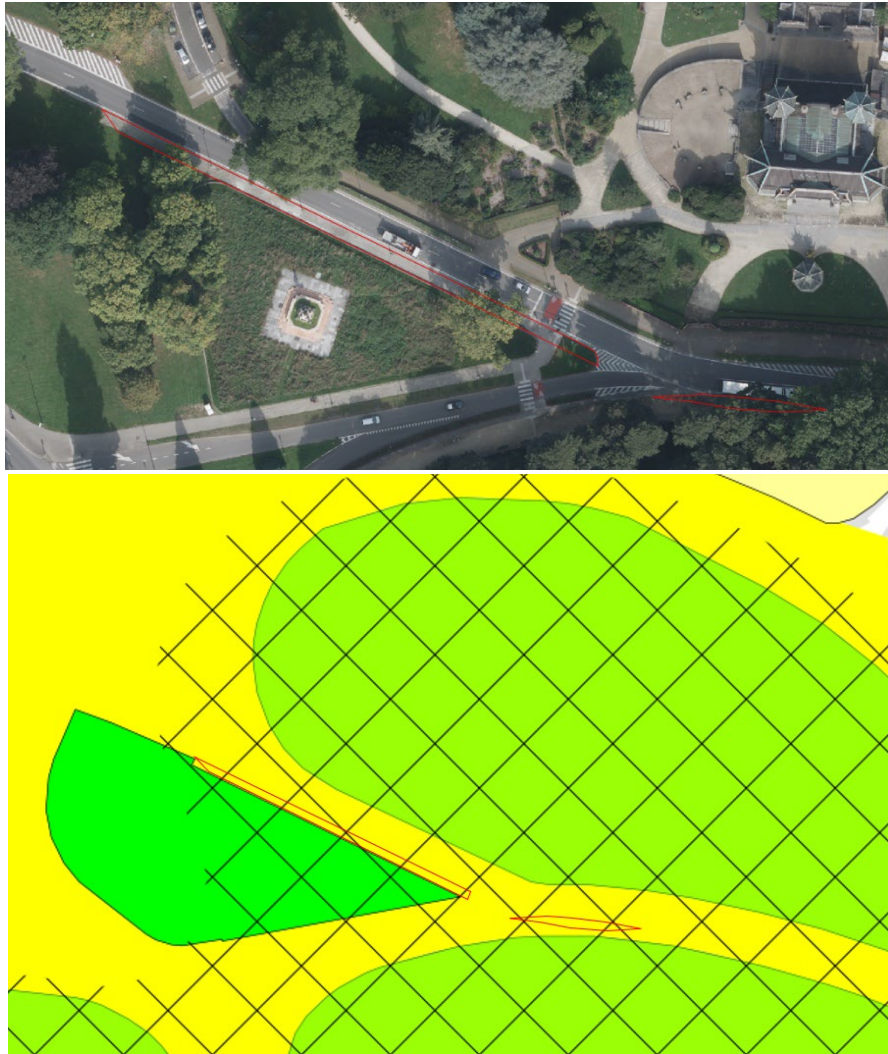
De voornaamste wijzigingen aan het ontwerp zijn de volgende:

1.1 Behoud en verlenging van de drie rijstroken op de Van Praetlaan

Het ontwerp sluit de oorspronkelijke geplande ingrepen op de Van Praetlaan voor de inrichting van fietsvoorzieningen met het oog op een versterking van het Fiets-GEN alsook de akoestische scheidingsmuur uit. De Van Praetlaan wordt in dezelfde staat behouden, met drie brede rijstroken die worden gereorganiseerd tot een tweerichtingsweg. Twee rijstroken worden voorbehouden aan het verkeer dat stadsuitwaarts rijdt in de opwaartse richting van de Van Praetlaan; een rijstrook wordt voorbehouden aan het verkeer dat stadsinwaarts rijdt.

Om de continuïteit van de drie rijstroken van de Van Praetlaan te garanderen tot aan de verkeerswisselaar die wordt gevormd door het rondpunt van Dikke Linde, worden er wegverbredingen gepland ter hoogte van de tuinen van het Chinees Paviljoen. Deze wegbreedingen omvatten een ruimte van 75 m² van de berm tussen de laan en het Koninklijke Domein en anderzijds een stuk trottoir langs de groene ruimte van de Neptunusfontein (2,75 meter x 125 meter). De twee ingrepen voor de uitbreiding van de weg hebben betrekking op de zone van de structurerende ruimte van het GBP. Deze worden weergegeven op de afbeeldingen hieronder.

Onderstaande afbeeldingen geven op een luchtfoto en op de bodembestemmingskaart van het GBP de twee wegbreedingszones weer.



Locatie van de wegwitbreidingszones weergegeven op een luchtfoto en fragment van de bodembestemmingskaart uit het GBP

De omvorming tot drie rijstroken van de Van Praetlaan vereist dat de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers tussen de Neptunusfontein en de tuinen van het Chinees Paviljoen veiliger worden gemaakt. De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers op het rechte stuk van de laan zal zodoende worden uitgerust met een verkeerslicht 'op verzoek'. De oversteekplaats in de bocht wordt daarentegen verwijderd om veiligheidsredenen (gebrekkige zichtbaarheid, ook van de verkeerslichten, voor de twee rijstroken staduitwaarts. Er wordt een pad aangelegd rond de fontein dat de erfgoedkundige elementen opwaardeert (toegang tot de Neptunusfontein en zicht op het Chinees Paviljoen en de inrichting van het omliggende landschap).

1.2 Aanleg van een rotonde tussen Van Praetlaan en de Vilvoordesesteenweg

Om de toegankelijkheid van het economische activiteitengebied van het kanaal en het zuiden van Neder-Over-Heembeek te vergroten, wordt het herstructureringsproject van het knooppunt Van Praetlaan - Vilvoordesesteenweg herzien om de mogelijkheid op te nemen om het oostelijke deel van de Vilvoordesesteenweg te verbinden vanuit de richting van de stadsingang van de R21.

Daartoe wordt een rotonde zo gepland en ontworpen dat de verkeerscapaciteit voor alle takken van het knooppunt in stand wordt gehouden.

De aanpassing van het herontwikkelingsproject van het kruispunt brengt een belangrijk voordeel op het vlak van lokaal verkeer, in goede harmonie met de Auto-plus en Trucks plus functionaliteiten van de R21. De organisatie van de kruising op de rotonde zorgt ook voor een vloeiender en rustiger verkeer (niet gepulseerd door de cycli van verkeerslichten).

De goede werking van het rotondesysteem impliceert echter de noodzaak om een rijstrook te reserveren die bestemd is voor invoeging op de rotonde vanuit Van Praet om te voorkomen dat een eventuele wachtrij de doorstroming van de stadsingang blokkeert. Deze aanvullende strook bij de aanloop naar de rotonde vereist een inneming van een rijbaan op de met bomen omzoomde zijberm van de Van Praetlaan.

1.3 Aanpassing van de breedtes en de krommingen van de weg om het verkeer van vrachtwagens en bussen te faciliteren

Het ontwerp werd tot in de details aangepast om het verkeer en de manoeuvres van hinderlijke voertuigen te faciliteren. De breedte van de rijstroken en de afmetingen van de kruispunten werden bepaald rekening houdend met de behoefte aan een comfortabele doorgang van de meest hinderlijke voertuigen, vrachtwagens, opleggers en gelede bussen. De weg werd eveneens aangepast om uitzonderlijk vervoer toe te laten.

De bocht van de Van Praetlaan ter hoogte van het Chinees Paviljoen blijft niettemin relatief problematisch wegens de ruimte die gelede bussen en vrachtwagens innemen en dit vereist om veiligheidsredenen ten gevolge van het risico op overschrijding, een snelheidsbeperking voor hinderlijke voertuigen.

1.4 Toevoeging van sport- en vrijetijdsuitrustingen en -voorzieningen

Het gewijzigde ontwerp bevat twee zones voor sport- en vrijetijdactiviteiten:

- Een groot deel van de vroegere site van de eindhalte voor bussen Heembeek wordt grotendeels onthard om er een speelplein voor kinderen van te maken (1 tot 6 jaar) alsook een rolschaatsbaan voor beginners en groene ontspanningszones.
- De grote halvemaaan ten noorden van de Heembeek-site wordt daarentegen ingericht en uitgerust als een spel- en sportruimte. Deze krijgt een agoraspace, een grasmat, een speelplein (6-12-jarigen) alsook fitnessvoorzieningen die deel uitmaken van een gezondheidsparcours.

1.5 Uitbreiding van de regenwaterbeheervoorzieningen

Er werden bijkomende draslanden en regentuinen gepland ter hoogte van de pleintjes en voorpleinen rondom de tuinen van het Chinees Paviljoen, alsook in het midden van het rondpunt Dikke Linde.

Bovendien wordt er voor uitzonderlijk zware regenval, een retentiebekken voor afvloeiend water in het lagergelegen gedeelte van de site gebouwd. Dit bekken wordt ingericht als een overloopgebied, dat in normale omstandigheden plaats biedt aan een groot grasveld voor spel en sport.

1.6 Versterking van het planten van bomen

Ondanks het kappen van 4 grote exemplaren langs Van Praetlaan versterkt het project het aanplanten van bomen.

De plantaanpassingen in het project bevorderen de verplanting van jonge bomen en zuilvormige bomen die regelmatig worden gesnoeid en klein worden gehouden. Zo worden 3 jonge kastanjabomen die aanwezig zijn op de inneming van de rotonde aan het Kruispunt Van Praet/ Vilvoordsesteenweg verplant om het speelpleintje te verfraaien ter hoogte van de Vuurkruisenlaan (2 exemplaren) en de rolschaatspiste van Heembeek (1 exemplaar).

18 zuilvormige bomen die momenteel langs de Vuurkrusenlaan staan en aanvankelijk gepland waren om gekapt te worden, worden verplant om de ontwikkeling van het sportgebied ter hoogte van de ch. de Vilvoorde te begeleiden.

Er zijn ook extra boomaanplantingen gepland op de rolschaatspiste van Heembeek (6), de rotonde Dikke Linde (2) en de trottoiroren van de Vuurkruisenlaan (3).

Een kastanjeboom van de uitlijning van de Van Praetlaan, wiens slachting oorspronkelijk gepland was, wordt gehandhaafd.

1.7 Integratie van de openbaar vervoerinrichtingen van de Heembeek-site

De gewijzigde plannen bevatten de door de vergunning toegelaten inrichtingen van het overstapcentrum Heembeek , inclusief de inrichting van de wandelweg van de Parkway.

2 Antwoorden op de voorwaarden van het Overlegcomité

In het hoofdstuk worden punt per punt de door het overlegcomité gestelde voorwaarden (vetgedrukt) en de beschrijvingen en toelichtingen van de daartoe ondernomen maatregelen uiteengezet.

2.1 Mobiliteit

- de structuur van de Van Praetlaan herzien en 3 rijstroken behouden door het profiel op de Van Praetlaan te herzien, rekening gehouden met het statuut Auto-PLUS en Vrachtwagen-PLUS van de multimodale wegenspecialisatie van Good Move, ter garantie van de opvang van de bestaande verkeersstromen, met meer bepaald vrachtwagens en uitzonderlijke konvoaien;

De heraanleg van de Van Praetlaan werd aangepast met het oog op het behoud van 3 rijstroken voor vrachtwagens en druk autoverkeer. De heraanleg werd ook aangepast voor uitzonderlijke konvoaien.

De aan het project aangebrachte wijzigingen versterken de statussen *Auto-Plus* en *Vrachtwagen-Plus* van de Van Praetlaan, overeenkomstig de multimodale wegenspecialisatie van het plan Good Move.

Het dossier van vergunningsaanvraag, tot staving van de expertise van het bureau Tractebel Engineering en dynamische microsimulaties van het verkeer, demonstreert het behoud van de huidige capaciteit voor opvang van de bestaande verkeersstromen op alle bij het project betrokken wegen: A12; R21 (Van Praetlaan en Vuurkruisenlaan); Vilvoordsesteenweg; Koninklijk Parklaan; rotonde Dikke Linde; Mutsaardlaan; Madridlaan. Op te merken valt dat deze demonstratie is gebaseerd op de cijfers inzake verkeerspieken, voor alle rijrichtingen en alle bewegingen van uitwisseling, rekening gehouden met de verschuivingen van verkeer als gevolg van de sluiting van de Araucarialaan en tevens rekening gehouden met de verdeling van de verschillende types voertuigen (vrachtwagens en lichte voertuigen).

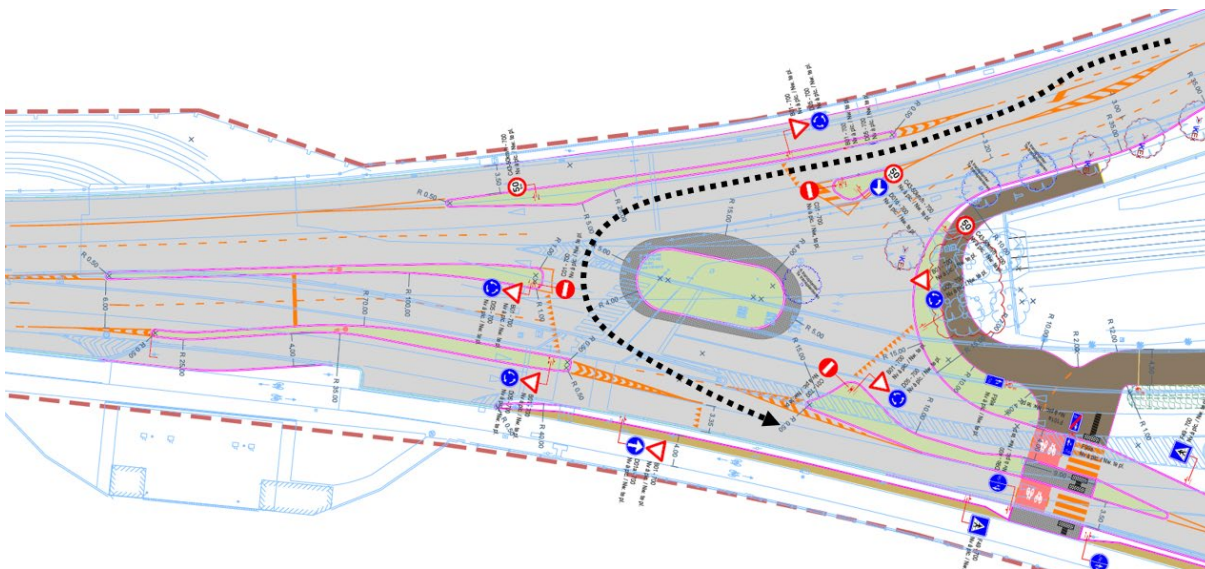
Specifiek voor vrachtwagens werden nieuwe dynamische microsimulaties van het verkeer uitgevoerd op het complex van kruispunten Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg op basis van nauwkeurige gegevens (Viapass GPS-tracking) met betrekking tot het vrachtwagenverkeer.

De wijziging van het project met het oog op het behoud van drie rijstroken op de Van Praetlaan zal toelaten twee rijstroken te bestemmen voor het uitgaand verkeer en aldus de nominale capaciteit te verhogen van de as *stadsuitgang* die het verkeer concentreert dat afkomstig is van enerzijds de Lambermontlaan (R21) en anderzijds de Vilvoordsesteenweg. Ter hoogte van de rotonde Dikke Linde is er een scheiding van beide rijstroken: de ene sluit aan op de A12, de andere op de rotonde Dikke Linde.

Het behoud van de drie rijstroken en de aanzienlijke huidige breedte van de weg (meer dan 10 meter) op de Van Praetlaan zullen ook toelaten een grotere flexibiliteit te handhaven voor de organisatie en het behoud van het verkeer in beide richtingen in geval van incident, autopech, wegwerkzaamheden of andere uitzonderlijke gebeurtenissen die de rijweg deels versperren. Deze wegbreedte is ook nuttig om de doorgang van de voertuigen van de hulpdiensten te vergemakkelijken.

Op te merken valt ook nog dat het project de mogelijkheid behoudt om de verdeling van de rijstroken in de twee rijrichtingen vlot aan te passen indien er later wijzigingen zouden worden aangebracht aan de organisatie van het verkeer.

Het aangepaste project omvat ook een grote aanpassing op het kruispunt van de Van Praetlaan en Vilvoordsesteenweg : het kruispunt heeft een centrale rotonde (met zijwaartse omwegstroken) om de verbinding tussen de R21 'stadsingang' en de oostelijke tak van de Vilvoordsesteenweg mogelijk te maken.



Illustratie van het kruispunt Van Praet/Vilvordsesteenweg georganiseerd als rotonde en, in zwarte stippellijn, de nieuwe verbinding

- zich door middel van een aanvullende studie vergewissen van de toegankelijkheid van het Gewest en van zijn zones met haven- en industriële activiteiten voor vrachtwagens, zoals aanbevolen door Good Move;

De aanvullende studies over de toegankelijkheid van het Gewest en van zijn zones met haven- en industriële activiteiten voor vrachtwagens zijn als bijlagen aangehecht. Deze studies werden uitgevoerd volgens twee hoofdlijnen van objectivering:

- de analyse van de gedetailleerde Viapass-gegevens die werden verkregen dankzij de GPS-tracking van de vrachtwagens;
- de uitvoering van dynamische microsimulaties van het verkeer voor de aangepaste configuratie van het project en op basis van de gedetailleerde actualisering van de gegevens van vrachtwagenverkeer zoals verkregen op basis van de Viapass-gegevens.

- Brupartners raadplegen;

De minister voor Mobiliteit zal het initiatief nemen voor raadpleging van en samenwerking met Brupartners. Naast de toegankelijkheid voor het vrachtwagenverkeer via de R21 zijn deze maatregelen gericht op het bredere kader van het goederenvervoer en de toegankelijkheid voor vrachtwagens in de zones met industriële en logistieke activiteiten van het Gewest, inzonderheid in de zone met economische activiteiten van het kanaal.

In het kader van de huidige vergunningsaanvraag heeft overleg met de havengemeenschap geleid tot de aanpassing van het knooppunt van de Van Praetlaan /Vilvordsesteenweg en de inrichting ervan als rotonde.

- het project aanpassen teneinde conflicten tussen voertuigen van het openbaar vervoer en vrachtwagens te beperken:

- de bewegwijzering en de markering aanpassen om de leesbaarheid te verbeteren van de ruimten die voorbehouden zijn voor het openbaar vervoer en het vrachtwagenverkeer;

Rekening gehouden met de opmerkingen van de openbaarvervoersmaatschappijen in hun respectieve adviezen over de vergunningsaanvraag werd de markering voor scheiding van de rijstroken en voor kanalisatie van de verkeersstromen aangepast om het traject van lange voertuigen te vergemakkelijken en conflictpunten met het autoverkeer te vermijden. De aanpassingen zijn met name bedoeld om het traject van de bussen op de lijnen tussen De Wand en de Koninklijke Parklaan te vergemakkelijken en te beveiligen. Het project omvat echter geen busbaan waarvoor speciale markering noodzakelijk is.

- ervoor zorgen dat de inrichtingen het draaien en het verkeer van voertuigen kunnen garanderen op de rotonde Dikke Linde;
- zich vergewissen van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en dat er geen impact is op de verbindingen die noodzakelijk zijn voor potentiële omleidingen, zodat hun commerciële snelheid gewaarborgd blijft;

De inrichtingen werden gecontroleerd en aangepast zodat vrachtwagens met opleggers en gelede bussen kunnen keren. In dit verband werd er meer bepaald, op verzoek van de MIVB in geval van omleiding van de buslijnen, een aanpassing aangebracht aan het kruispunt tussen de Koninklijke Parklaan en de Van Praetlaan om ervoor te zorgen dat grote voertuigen zonder problemen en zonder overlopen kunnen keren.

- ervoor zorgen dat de aanpassingen geen aanleiding geven tot conflicten met projecten in uitvoering of in ontwikkeling;

De beoogde inrichtingen geven geen aanleiding tot conflicten met de projecten in ontwikkeling en zijn, op zijn minst, niet onverenigbaar met die projecten.

Het project van een tramstelplaats langs de Meiseselaan, waarnaar de MIVB in haar advies verwijst en dat de reden vormt voor een verzoek tot verplaatsing van de oversteekplaats voor voetgangers op de A12 ter hoogte van de Boxerweg, bevindt zich nog maar pas in de fase van denkoefening en schets. Ook andere sites komen in aanmerking en de uitkomst van een eventuele aanvraag van vergunning voor de genoemde plaats lijkt zeer onzeker. De procedure van vergunningsaanvraag voor een dergelijk project zal een effectenstudie vereisen en de integratie van de Boxerweg, een verbindingsweg, in het kader van dit project lijkt mogelijk. Het gaat immers om kleine inrichtingen die desgevallend gemakkelijk kunnen worden aangepast om te worden opgenomen in de aanleg van de omgeving van de tramstelplaats.

- nagaan of de rotonde Dikke Linde kan functioneren met de hierboven genoemde herstructurering en de toekomstige verbindingen in fase 2 in verband met het A12-project, om een optimaal beheer te garanderen van het autoverkeer op de genoemde rotonde;

De gevraagde herstructurering om 3 rijstroken te behouden op de Van Praetlaan brengt de goede werking van het wegencomplex bij de rotonde Dikke Linde niet in gevaar, noch voor fase 1 van het project, noch voor fase 2 van het project, zelfs indien het project voor de herstructurering van de A12 fundamenteel zou worden aangepast.

De rotonde Dikke Linde, ontworpen als een groot verkeersknooppunt in de vorm van een kruispunt met hoogteverschil en met een rotonde-ring, heeft veel speelruimte om de rijwegen aan te passen en tegelijk een optimale werking van dit kruispunt voor de verkeersstromen te garanderen.

- de verwante projecten parkway-A12 en het toekomstige tram-busknooppunt Heembeek zo goed mogelijk op elkaar afstemmen en zowel de plannen als de timing voor uitvoering aanpassen;
- de aanleg van het deel van de Vuurkruisenlaan tussen de Oorlogskruisenlaan en de Heembeekstraat herzien door de perimeter uit te breiden tot het geheel van de laan en op die manier een doorlopende en coherente aanleg voorstellen met integratie van de infrastructuur die noodzakelijk zijn voor de goede werking van de zogenaamde NOH-tram, zoals toegestaan door de stedenbouwkundige vergunning 04/PFD/1827328 en door de gemachtigde ambtenaar ter kennis gebracht op 10/11/2022;

De perimeter van deze vergunningsaanvraag wordt aangepast om er de omgeving van de traminfrastructuur van de pool Heembeek in op te nemen. De inrichting van deze omgeving werd ontwikkeld in nauw overleg tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit en garandeert de samenhang en de goede verwevenheid van de twee projecten (parkway 21 en NOH-tram).

De coördinatie van de uitvoeringsfasen tussen het NOH-tramproject en het parkway 21-project zal onvermijdelijk afhangen van de datum van afgifte van de vergunning voor dit project. De MIVB beschikt al over haar vergunning en organiseert vandaag al de start van haar werf voor uitvoering van de werken.

Wat betreft de goede coördinatie van deze twee bouwplaatsen valt op te merken dat, om de capaciteit van de R21 te handhaven, de omleiding van het verkeer van de Vuurkruisenlaan naar de Van Praetlaan er moet komen vóór de uitvoering van de werken van de MIVB ter hoogte van de pool Heembeek.

Verwijzend naar het effectenrapport (hoofdstuk 3) werd een hypercoördinatiezone van de bouwplaatsen gecreëerd voor de zone 'Neder-Over-Heembeek'. De afgifte van de vergunningen voor bouwplaatsen op de openbare weg in deze NOH-zone zal dus afhankelijk zijn van een uitgebreid proces van coördinatie van de bouwplaatsen in de hele zone.

2.2 FietsGEN

- de fietspaden in de 'Fiets Plus'-assen verbreden tot minimaal 2,50 meter voor eenrichtingsfietspaden en tot 4 meter of meer indien nodig voor tweerichtingsfietspaden om te voldoen aan de normen voor de breedte van fietspaden voor het FietsGEN;

Wat betreft de fietsinfrastructuur *FietsGEN* die aanvankelijk was gepland langs de Van Praetlaan, valt op te merken dat deze voorwaarde in tegenspraak is met de eerste voorwaarde die werd geformuleerd in het eensluidend advies van de overlegcommissie, die als doel heeft het project te herstructureren om drie rijstroken te behouden op de Van Praetlaan en te kiezen voor een wegprofiel dat inzonderheid geschikt is voor vrachtwagens en uitzonderlijke konvoeien.

De aanpassing van het project met het oog op het behoud van drie rijstroken op de Van Praetlaan gaat inderdaad ten koste van de aanleg volgens de aanbevolen dimensies van het FietsGEN. De weg, tussen de bomenrij en de omheiningsmuur van het koninklijk domein, is immers niet breed genoeg om plaats te bieden voor zowel 3 rijstroken voor auto- en vrachtwagenverkeer als een fietspad.

Langs de Vilvoordsesteenweg, in de projectzone, wordt het bestaande tweerichtingsfietspad (ca. 2,8 meter breed) verbreed tot 4 meter. Deze verbreding komt er echter niet bij het Texaco-benzinestation vanwege de vereiste breedte van de rijbaan voor het autoverkeer.

2.3 Parkeren op de openbare weg

- de inrichting van bepaalde parkeerzones herzien en aanpassen om conflicten tussen verschillende gebruikers te beperken, met name in bochten, bijvoorbeeld op het kruispunt van de Braambosjeslaan en de Vuurkruisenlaan;

De parkeerhammen op de kruispunten Braambosjeslaan en Papenhoutlaan werden geschrapt op de plannen van de vergunningsaanvraag.

2.4 Verlichting

- voorzien in reflectie op het zwarte netwerk en ervoor zorgen dat de apparatuur wordt voorzien van de goede lichtbronnen om te vermijden dat alle verlichtingsapparatuur schade berokkent aan de fauna en flora langs de perimeter van het project;

De geplande openbare verlichting houdt rekening met het zwarte netwerk. Ze geeft slechts zeer weinig blauw licht af en enkel de rijweg, het fietspad en het voetpad worden verlicht.

Dankzij de ledverlichting kan het licht veel beter worden gericht dan met HID-lampen.

Er is geen reflectie in de vazen zoals het geval is bij de huidige verlichtingstoestellen.

Er is geen lichtemissie in opwaartse richting.

2.5 Stedenbouw/erfgoed

- de rooilijnen aanpassen aan de nieuwe heraanleg van de A12 en de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan, rekening houdend met het feit dat sommige rooilijnen in rechte niet langer actueel zullen zijn en beter zullen zijn aangepast om het gewestelijk en het gemeentelijk openbaar domein alsook het beheer en het onderhoud ervan van elkaar te onderscheiden;

Er zal bij Urban een aanvraag worden ingediend tot actualisering van de rooilijnen in rechte in functie van de plannen van de vergunning die zal worden afgegeven en conform een akkoord tussen de gewestelijke en de gemeentelijke overheden. Er zal ook een actualisering worden doorgevoerd wat betreft het kadaster.

- de kunstwerken tussen de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan integreren en valoriseren en ervoor zorgen dat ze onder de aandacht worden gebracht;

De structurele en landschappelijke inrichtingen van het parkway-project zullen toelaten de 'grote brug' onder de Van Praetlaan, die voor de verbinding zorgt met het Koninklijk Paleis, visueel vrij te maken en te valoriseren.



Dit kunstwerk evenals het kunstwerk van de waterkerskwekerij zullen echter worden opgenomen in het domein dat Leefmilieu Brussel beheert en liggen dus buiten de interventiezone van het project.

Ook de Leopoldtunnel, met de tramlijn, ligt buiten de interventiezone van het project.

- de landschappelijke integratie van de voetgangers- en fietsersbrug bij de rotonde Dikke Linde en/of de architectonische expressie ervan verbeteren om deze brug beter te integreren in het omringende stadslandschap;

Het project werd aangepast volgens twee assen om de goede integratie van de brug in het landschap te verzekeren: het architecturaal ontwerp en de landschappelijke omkadering van het kunstwerk.

Op bouwkundig vlak:

- de engineeringstudies werden voortgezet om zowel de ondersteunende elementen van de brug als de brug zelf verder te verfijnen. Het werk op bouwkundig vlak laat toe een project voor te stellen van een brug die tegelijk fijn, sober en zeer kwaliteitsvol is. Deze voetgangers- en fietsersbrug is werkelijk een vrij discreet kunstwerk dat is ontworpen om te worden opgenomen in zijn zeer groene en boomrijke landschappelijke omgeving en dat naar verwachting geen afbreuk zal doen aan de landschappelijke aard van de site, zonder visuele indringing ten aanzien van de beschermde sites en gebouwen.

De brug is opgehangen aan een enkele boog, waarvan de afmetingen vergelijkbaar zijn met die van een grote boom, met een diameter tot 1 m op het breedste punt. De hangboog is een uniek element

waarvan het ontwerp bijdraagt tot de esthetische kwaliteit van de constructie. Het is een veelzijdig element met een evoluerende geometrie die een sculptuur op zich vormt. Er zijn weinig ophangingen; ze zijn direct gelast aan de ziel van de boog en schuin geplaatst.

Een van de opmerkelijke kenmerken van de constructie is de extreme dunheid van het wegdek, dat aan de randen een kant van 20 cm breed heeft. Het dunne wegdek zal in grote mate bijdragen tot de esthetische kwaliteit en de goede integratie van de constructie in het landschap. De balustrades zijn, in dezelfde geest, ontworpen om visueel uiterst licht te zijn, met een iets prominenter reling die het wegdek accentueert.

In de geest van de harmonieuze integratie van de constructie in haar bijna uitsluitend groene omgeving is de keuze van de oppervlaktebehandeling belangrijk. Daarom stellen we voor om het geheel van de staalconstructie uit te voeren in cortenstaal. Het roestige oppervlak zorgt voor een genuanceerde kleur en voor een textuur die zeer harmonieus samengaat met de natuurlijke plantenelementen, ongeacht het seizoen en de groenschakeringen van het gebladerte.

- Op landschappelijk vlak ontwikkelt het gewijzigde project de beoogde aanplantingen ter bekleding van de taluds van uitgravingen en aanaarding die verbonden zijn met de bouw van de voetgangers- en fietsersbrug. De geplande aanplantingen houden rekening met het feit dat er al heel wat bomen staan in het hart van de rotonde en hebben bijgevolg als doel een vrij open karakter te behouden, met vrije uitzichten naar de inrichtingen in de directe omgeving alsook naar de zeer mooie perspectieven voor wandelaars op de opmerkelijke elementen van het gebouwde erfgoed (Japanse Toren en Atomium) en de al even opmerkelijke groene omgeving. Het grootste deel van de heraangelegde zones zal worden beplant met lage vegetatie (gras, bloemenweiden, wadi's) met hier en daar wat beplanting en struikgewas om het talud te verfraaien en in te passen in de algemene landschapsarchitectuur.

De typologie van de aanplantingen zal worden uitgevoerd in de logica en de continuïteit van de landschapsinrichting van de parkway zoals nader bepaald in de beschrijvende nota van het project.

Daaraan worden twee bijzondere sierelementen toegevoegd: een grootbloemige magnolia en een liquidambar, beide geplaatst bij de voetgangers- en fietsersbrug.

- ervoor zorgen dat de voor de nieuwe pleintjes gebruikte materialen dezelfde tint hebben, antislip zijn en vlak zijn zoals aanbevolen in het Voetgangersvademecum;

Het voor de bekleding van de pleintjes voorgestelde materiaal is gespleten porfier in een roodachtige kleur (bruin, paars en grijs).

Hetzelfde materiaal zal worden gebruikt voor zowel de voetpaden als de niet-voetpaden, maar het legpatroon is verschillend: de voetpaden zullen bestaan uit rijen rechthoekige tegels (met drie formaten van verschillende breedtes en variabele lengtes) en de niet-voetpaden worden voorgesteld in 'opus romana'-patroon.

In het bestek voor de werkzaamheden zullen de eisen inzake vlakheid van de oppervlakken worden gespecificeerd overeenkomstig de aanbevelingen van het Voetgangersvademecum.

- geen nagels gebruiken ter afbakening van de zone voor fietsers op de nieuwe pleintjes;

In plaats van de aanvankelijk geplande nagels wordt een eenvoudige markering met thermoplastische oogjes voorgesteld.

2.6 PBM

- elke voetgangersoversteekplaats voorzien van noppentegels overeenkomstig artikel 5 van Titel VII van de GSV en ze aanbrengen tot aan de natuurlijke geleidelijnen (gevels);

De plannen zijn hier en daar aangepast om de noppentegels door te trekken tot aan de geleidelijnen van de inrichtingen.

Tijdens de uitvoeringsfase zal Brussel Mobiliteit erop toezien dat de eventuele nodige aanpassingen worden aangebracht om de conformiteit van de geleidings- en waakzaamheidssystemen voor personen met een visuele handicap te waarborgen.

2.7 Landschapsinrichting en regenwateropvang

- een analyse maken van het feit of het opportuun is oversteekplaatsen voor kleine fauna te creëren en habitats voor die kleine fauna te integreren;

Het project zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de ecologische continuïteit, versterkt de groene corridor over de hele lengte van het stuk Van Praet, ontsluit de lange beboste groenstrook die momenteel is gelegen tussen de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan en voegt bovendien een randstrook toe. Daar worden wadi's en aanplantingen aangelegd die de biodiversiteit en de milieus met hoge biologische waarde moeten bevorderen. In die zin biedt het project een positief antwoord op de onderstaande voorwaarde om voor de kleine fauna gunstige habitats en biotopen te integreren.

Wat betreft de ecologische verbindingen voor kleine fauna laat de doorgang van de *Grote Brug* onder de Van Praetlaan toe om de parkway en de hele beboste strook van de Van Praet te verbinden met deze vijver van het koninklijk domein. Deze infrastructuur bestaat al en er moet voor worden gezorgd dat de ecologische doorlaatbaarheid van de opening voor kleine fauna behouden blijft.



De analyse van de wenselijke ecologische verbindingen in het kader van het project brengt een wenselijke verbinding aan het licht op het niveau van de door de stad Brussel ontwikkelde ecowijk in het 'GGB 4', tussen de Oorlogskruisenlaan en de Vilvoordsesteenweg. Het richtplan van aanleg van het GGB 4 voorziet inderdaad in een groene ruimte met vochtige gebieden recht tegenover de parkway.



De mogelijkheid om een ecotunnel onder de weg aan te leggen zou nuttig kunnen blijken, voornamelijk wat betreft de voorjaarstrek van amfibieën, indien in de zone van de ecowijk van het GGB 4 vochtige gebieden worden gecreëerd. De aanleg van een dergelijke inrichting zou echter vereisen dat aan beide kanten van de rijweg een rand wordt aangebracht om te vermijden dat de diertjes de weg oversteken maar naar de ecotunnel worden geleid. Dit zou ten koste gaan van de algemene doorlaatbaarheid van beide kanten voor kleine landdieren.

Hoe dan ook vereist de aanleg van een ecotunnel op dit niveau een gezamenlijke planning van de verschillende partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van beide zijden van de rijweg. Dat kan op een later tijdstip gebeuren en de huidige aanvraag hypothekeert een dergelijke aanleg niet. Integendeel, ze schept gunstige voorwaarden om een dergelijke inrichting in overweging te nemen.

- het begroeide/beplante karakter van de omgeving van de schaatspiste versterken en, indien mogelijk, de ondoordringbare/half doordringbare ruimte aanzienlijk verminderen ten gunste van doordringbare ruimte;

De aanleg van de schaatspiste op de plaats van de huidige busterminus Heembeek werd aanzienlijk aangepast met als doel de beplante ruimten te ontharden en te intensiveren, de speel- en rustplaatsen te diversifiëren en het regenwaterbeheer te verbeteren.

Over bijna de helft van de oppervlakte wordt de weg- en kade-infrastructuur afgebroken om inzonderheid plaats te maken voor regentuinen, een gebruikersvriendelijke graszone en een speelplein voor jonge kinderen.

De aan het project doorgevoerde aanpassing zorgt voor een uitbreiding van de leeftijdsgroep voor wie de speelinfrastructuur is bestemd alsook van het onthaal van de ouders die de kinderen begeleiden.

- oplossingen aanreiken om de al dan niet accidentele infiltratie van verontreinigende stoffen te voorkomen;

Alle infiltratiegebieden zijn gepland in de vorm van een wadi, een regentuin of een infiltrerend overstromingsgebied. In alle gevallen, en in overeenstemming met de aanbevelingen van Leefmilieu Brussel en de 'waterfacilitator' (deskundige consultant die bijstand verleent op het gebied van geïntegreerd regenwaterbeheer), wordt het afvloeiend water opgevangen in verzakkingen die het regenwater opvangen en laten insijpelen. Deze infiltratiezones hebben een functie van sanering van het insijpelend water. Ze zijn voorzien van een bovenlaag van filterende beplante grond en staan wijd open voor de vrije lucht en zijn blootgesteld aan UV-straling.

In geval van accidentele verontreiniging kan die verontreiniging worden beperkt tot de kuilen die worden gevormd door de wadi's en regentuinen. De filterende oppervlaktelaag vertraagt het doordringen van de verontreiniging in de bodem en bevordert de vereiste interventie ter sanering.

Het project omvat geen afvoerkanalen of zinkputten die het risico zouden inhouden dat de verontreinigende stoffen in de ondergrond en het grondwater terechtkomen.

- een wijziging van de opvang en de afvoer van regenwater bestuderen voor de rotonde Dikke Linde en de Van Praetlaan om te streven naar waterbeheer in de hele perimeter;

Het ontwerp werd aangepast om infiltratiezones op te nemen in de vollegrondzones van de rotonde Dikke Linde:

Op verschillende plaatsen onderaan de taluds van het voetgangers- en fietserspad worden infiltratiezones gecreëerd. Het gaat om inrichtingen van het type 'infiltratiewadi', maar de verzakking is beperkt. Deze wadi's worden voorzien van ondergrondse steenslag die fungeert als opslag- en infiltratiemassief voor het regenwater.

Ook de taluds zullen worden voorzien van infiltrerende etagelijnen met steenslag.

Het water op de rijweg wordt afgeleid naar een uniek opslag- en infiltratiebekken dat wordt aangelegd op het laagste punt van het profiel van de rijweg. Dit storm- en infiltratiebekken, met een oppervlakte van ca. 300 m², moet een retentiecapaciteit van 150 m³ hebben. Ook hier voorziet de aanleg in een beperkte verzakking, een filterende beplante laag over het hele oppervlak en steenslag voor infiltratie.

- rekening houden met de referentie voor honderdjarige neerslag om de minimaal te beheren volumes te bepalen;

Het project is zeer voluntaristisch op het vlak van regenwaterbeheer en beoogt dat al het regenwater kan infiltreren in de parkway-zones.

De dimensioneringsstudies van de wadi's, de regentuinen en hun infiltratiebedden zullen tijdens de uitvoeringsfase worden gespecificeerd overeenkomstig de infiltratiekenmerken van de bodems waarop het project betrekking heeft. De berekeningen en de controle op de uitvoering van de systemen voor de opvang en de infiltratie van het regenwater zullen worden uitgevoerd door een gespecialiseerd bureau dat onafhankelijk is van de aannemer aan wie de werkzaamheden zullen worden toevertrouwd.

Met het oog op een harmonieuze en geïntegreerde ontwikkeling van deze wadi's en regentuinen in de parkway impliceert het feit rekening te houden met de honderdjarige neerslag dat de vergunningsaanvraag lokaal moet worden gewijzigd om er een overstromingsgebied met grote capaciteit in op te nemen, i.e. in het onderste gedeelte van het project, ter hoogte van de Oorlogskruisenlaan.

Dit stormbekken met een capaciteit van ca. 1.000 m³, ontworpen voor uitzonderlijke regenval, is geïntegreerd in de inrichting van de groene ruimte en omvat een licht verlaagde zone die onder normale omstandigheden bestemd is voor de vrije beoefening van spel en sport. Het is bedoeld om overtollig afvloeiend water op te vangen, ter versterking van de langs de hele parkway aangelegde wadi's en regentuinen.

- het regenwater van alle in het kader van dit project heringerichte oppervlakken ter plaatse beheren;

Samen met een aanzienlijke ontharding van de weggedeelten is de optimalisering van het beheer van het regenwater in situ een van de doelstellingen van het project, die in de huidige gewijzigde vergunningsaanvraag nog wordt versterkt met, inzonderheid, de bovengenoemde elementen: de recuperatie en infiltratie van afvloeiend water binnen de rotonde Dikke Linde; de aanleg van regentuinen ter hoogte van de schaatspiste; de aanvullende aanleg van regentuinen en wadi's ter hoogte van de pleintjes en de aanleg van een overstromingsgebied in het laagste gedeelte van het project.

Op de pleintjes en voorpleinen die grenzen aan de tuinen van het Chinese Paviljoen, werden de inrichtingen in de bermen en hun directe omgeving aangepast om in de lagere delen wadi's en regentuinen te integreren met als doel het afvloeiend water van deze verharde oppervlakken op te vangen en te laten infiltreren.

De ingrepen ter uitbreiding van de voetpaduitstulpingen langs de Vuurkruisenlaan worden uitgevoerd met waterdoorlatende straatstenen (cellenbeton) met gesloten voegen, met een klassiek uitzicht en klassieke afmetingen (20x20), geplaatst op een fundering en een niet-gestabiliseerd (doorlatend) zandbed.

- indien tijdens de bouwfase grondwater moet worden opgepompt, moet ervoor worden gezorgd dat het verzamelde water pas in laatste instantie naar de riolering wordt teruggevoerd;

Betreft de bouwfase. Voor de uitvoering van het project zijn geen diepe ondergrondse ingrepen nodig.

2.8 Uitrustingen

- later een vergunning aanvragen voor de guinguette in de ruimte van de schaatspiste;

De gewijzigde vergunningsaanvraag bevat niet langer de mogelijkheid om een guinguette te creëren.

- het aanbod van buitenvoorzieningen aanvullen met: een agoruimte, een skatepark, tafeltennistafels en een speeltuin, een drinkwaterfontein en elektrische oplaadpunten voor fietsen;

De gewijzigde vergunningsaanvraag omvat aanvullende sport- en vrijetijdsvoorzieningen die zijn afgestemd op de plaatselijke behoeften:

De schaatspiste, voornamelijk bestemd voor een publiek van 6-12 jaar, heeft een 'rollerdrome' die het hoofdcircuit vormt evenals een schaatsplatform buiten het circuit dat meer bedoeld is voor beginners of voor begeleid schaatsen. De voorziening is gericht op de vrijetijdsbehoeften van gezinnen en de gelijktijdige bezetting door kinderen van verschillende leeftijdsgroepen. Zo is er een speelplein voor de jongste kinderen (1-6 jaar) gepland naast het schaatscircuit.

De site van de schaatsbaan is ook uitgerust met een waterfontein en openbare toiletten.

Het project omvat geen skatepark zoals bepaald in de bovengenoemde voorwaarde. Een dergelijke installatie vereist een grote grondinname en verharding van de bodem, over enkele honderden vierkante meters, wat niet echt past in het parkway-project. Bovendien zijn er andere skateparkfaciliteiten in de buurt (bv. Sk8 Port in Neder-Over-Heembeek, een gloednieuwe en vrij opmerkelijke faciliteit).

Het project ontwikkelt een tweede sport- en recreatiesite ten zuiden van de pool Heembeek. Deze site omvat een compact multisportterrein en een veld voor vrij spel en sport. Dit grasveld is aangelegd als een lichte kuip (overstromingsgebied bij uitzonderlijke regenval) waarbij de taluds aan de rand zijn gevaloriseerd voor de verfraaiing en de functionaliteit van de ruimte.

In dit deel van de site voorziet het project ook in een speelplein met voorzieningen voor kinderen van 6 tot 12 jaar en twee niet-verwijderbare tafeltennistafels.

Onder de voorzieningen die in deze gewijzigde vergunningsaanvraag worden voorgesteld, voorziet het project in een fitnessparcours met 12 verschillende fitnessvoorzieningen die langs het voetgangers- en fietspad van de parkway zijn opgesteld.

De plaatsing van oplaadpunten voor elektrische fietsen lijkt niet aangewezen en wordt niet voorgesteld in het kader van de parkway. Brussel Mobiliteit overweegt dit soort infrastructuur in de openbare ruimte te ontwikkelen, maar in het kader van meer globale projecten voor intermodale knooppunten.

2.9 Koninklijke Schenking

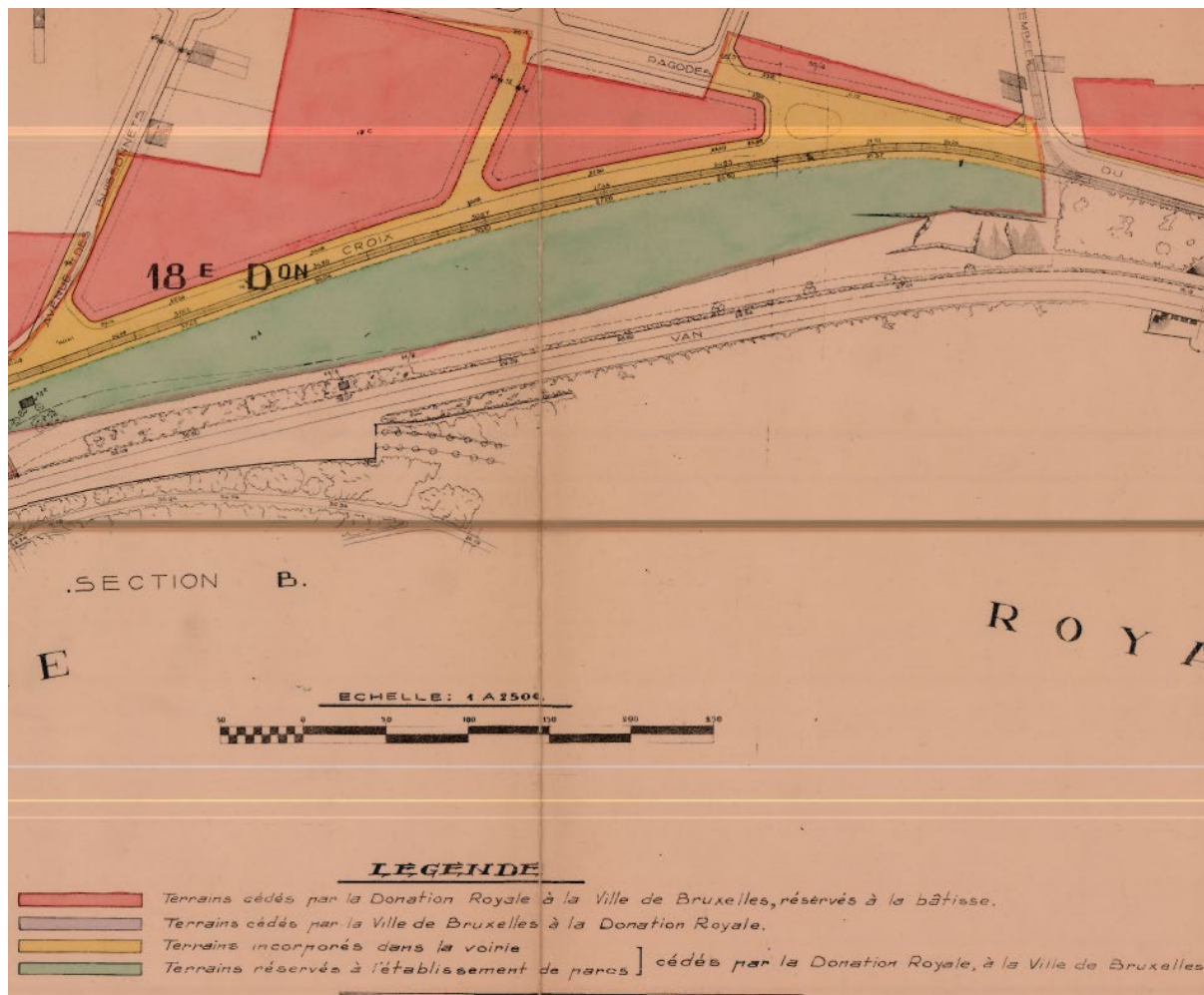
- het project toetsen aan de overeenkomst van 1949 tussen de stad en de Koninklijke Schenking, waarin onder meer is bepaald dat het gebied van de zone Heembeek uitsluitend voor beplanting wordt bestemd.

Het project lijkt niet in strijd te zijn met deze overeenkomst die, zoals blijkt uit onderstaande kaart, bepaalt dat de groene zone (waar het grootste deel van het huidige busstation zich bevindt) is gereserveerd voor de aanleg van parken. Artikel 7 van de overeenkomst bepaalt dat de grond wordt gereserveerd voor

sierbeplanting; de grond mag niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Uittreksels uit de overeenkomst en de bij de overeenkomst gevoegde kaart staan hieronder.

Sinds de totstandkoming van deze overeenkomst blijkt uit de bestaande situatie dat de tramsporen, een deel van de R21 en de bustermibus in deze groene zone zijn aangelegd.

Het onderhavige project maakt deel uit van het exclusieve gebruik van het park en de in de overeenkomst voorgeschreven sierbeplanting.



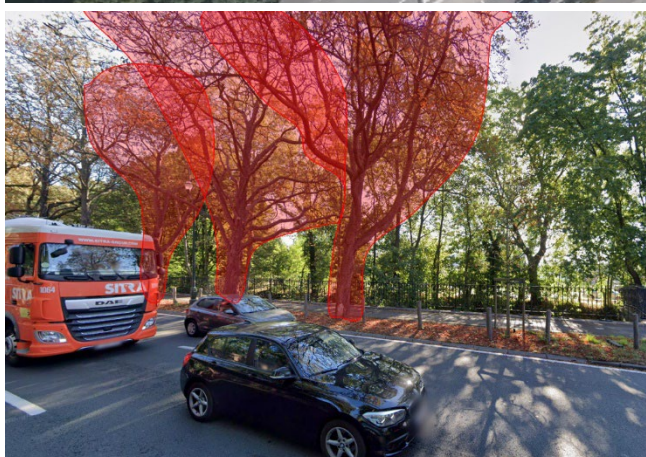
Art. 7.- Les terrains s'étendant entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu, depuis le Pavillon Chinois jusqu'à la rue de Heembeek, figurés par une teinte verte au plan annexé aux présentes, seront réservés à des plantations décoratives; les terrains dont il s'agit ne pourront recevoir aucune autre affectation.

3 Effecten van projectwijzigingen

Dit hoofdstuk is een correctie/addendum bij het effectenrapport van de oorspronkelijke vergunningsaanvraag. Het richt zich rechtstreeks, domein per domein, op de effecten van de veranderingen die door het project worden aangebracht.

3.1 Stedenbouw en landschap

- De ontwikkeling van de rotonde begint op dertig meter met de uitlijning van kastanjabomen van de Van Praetlaan om de verbreding van de wegen mogelijk te maken die nodig zijn voor het goed functioneren van het kruispunt. Zo moeten drie oude kastanjabomen van de uitlijning worden gekapt en twee jonge kastanjabomen worden verplaatst. Ook een vierde oude kastanjeboom op de scheidingsdriehoek tussen Van Praetlaan en Vilvordsesteenweg moet eveneens gekapt worden.



Locatie op luchtfoto en fotografische illustraties van de 4 te kappen kastanjabomen

- Het aangepaste project zorgt voor een goede landschappelijke inpassing van de voormalige busterminalsite van Heembeek, omgebouwd tot rolschaatspiste, dankzij de demineralisatie van een groot deel van het berijdbare gebied ten behoeve van de aanplanting van 7 complementaire bomen en de ontwikkeling van regentuinen.

- Het aangepaste project zorgt voor een goede landschappelijke integratie van de Dikke Linde voetgangersbrug dankzij het ontwerp van de structuur; de zachte modellering van de grond en dankzij complementaire aanplantingen die gunstig zijn voor de landschappelijke integratie van de loopbrug
- De installatie van veel kinderspeelpleinen, kleine fitnessfaciliteiten en een multisportveld 'Agoraspace' zal een landschappelijke impact hebben op de ontwikkeling van de groene ruimtes van de parkway. Het project is echter van plan om met de aanplantingen te spelen en deze kleine speeltuin- en sportinfrastructuur te integreren in het algehele landschap van de parkway.

3.2 Mobiliteit

Wat het wegverkeer betreft, zal nuttig worden verwezen naar de bijgevoegde aanvullende studies over vrachtwagens en dynamische microsimulaties van het verkeer.

Het aangepaste project verbetert de functionaliteit van de wegen dankzij de aanleg van een nieuwe rotonde bij het knooppunt Van Praet-Vilvordsesteenweg. Deze nieuwe kruispuntorganisatie zorgt nog steeds voor het behoud van de verkeerscapaciteit op de R21 en op de Vilvordsesteenweg, maar biedt ook de mogelijkheid om de Van Praetlaan aan de stadsingang rechtstreeks te verbinden met het oostelijk deel van de weg Vilvoorde, wat de bereikbaarheid van het havengebied tussen de Van Praetbrug en Vilvoorde en het volledige zuidwestelijke deel van Neder-Over-Heembeek bevordert.

Wat fietsroutes betreft, heeft het aangepaste project een aanzienlijke negatieve impact op de RER-fiets, omdat het niet langer de duplicatie van het fietspad op de Van Praetlaan omvat, aanvankelijk gepland om een aparte tweerichtingsstraat voor fietsers te organiseren. Alleen het huidige fietspad (2.8m breed) wordt gebruikt voor de organisatie van de tweerichtingsfietsers op deze schakel van fietsverbinding.

Wat de parking betreft, verwijdert het aangepaste project 9 plaatsen in de zone van de Vuurkruisenlaan. Het parkeerstand van het project respecteert dus het saldo van het aantal openbare parkeerplaatsen in de woonwijk (+ 1 plaats) en impliceert een verlies van 22 parkeerplaatsen in het parkgebied.

3.3 Fauna en flora

Het totale saldo van het kappen/planten van bomen van het project wordt enigszins gewijzigd:

Op de Van Praetlaan zijn 4 nieuwe kapwerkzaamheden nodig, terwijl een aanvankelijk geplande kap in de rij kastanjabomen van deze laan niet meer nodig is.

Het aangepaste project omvat extra boomaanplantingen en voorstiet ook om 18 zuilvormige bomen te transplanteren die oorspronkelijk gepland waren om te kappen. Deze bomen, gevormd door regelmatig snoeien, worden gekenmerkt door een dicht netwerk van takken die een schuilplaats en broedgebied vormen dat gunstig is voor avifauna.



Illustratie van getransplanteerde zuilvormige bomen

In totaal voorziet het gewijzigde project in de kap van 156 bomen (waarvan meer dan 2/3 kleine zuilvormige haagbeuken (+/- 4 m) en de aanplanting van 154 nieuwe bomen van gediversifieerde soorten. 24 bomen worden verplant.

Aanvullende regentuinen zijn ook gepland in de aangepaste versie van het project en zullen de ontwikkeling van diverse natuurlijke en semi-natuurlijke omgevingen helpen verbeteren.

3.4 Regenwaterbeheer

Het aangepaste project versterkt de geplande mechanismen om het regenwaterbeheer te verzekeren (stormbuffering en regenwaterinfiltratie). De belangrijkste aanpassingen betreffen: de terugwinning en infiltratie van afstromend water binnen de rotonde van Dikke Linde; de ontwikkeling van regentuinen bij de rolschaatspiste; de complementaire ontwikkeling van regentuinen en wadi's op het niveau van de percelen en de ontwikkeling van een overstromingsgebied met een capaciteit van meer dan 1000 m³ in het onderste deel van het project.

3.5 Akoestiek

Het behoud van de drie rijstroken op de Van Praetlaan impliceert het verlaten van de lage muur die aanvankelijk langs deze laan was gepland en bedoeld was om de verspreiding van het weglawaai naar de parkweg en naar de woonwijken van Neder-Over-Heembeek te beperken.

Het gewijzigde project zal daarom minder gunstig zijn voor geluidsreductie dan de oorspronkelijke versie van het project. Niettemin behoudt het het belangrijkste voordeel in termen van vermindering van het weggeluid en voortvloeiend uit de afgelegen ligging van het verkeer en snelheidsverlaging (die effectief zal worden dankzij de introductie van 'sectieradar').

3.6 Bodem en reliëf

De realisatie van het stormbekken in het onderste deel van de Parkway past het reliëf van het terrein enigszins aan. Zo ontstaat ter hoogte van de Vilvoordesesteeweg en de Oorlogskruisenlaan een bassin door de uitgraving van grond van ongeveer 1 meter diep over een groot gebied dat momenteel weggebied ligt. De randen van deze uitgraving van aarde worden behandeld in zachte dijk en keermuur en zitting om dit bassin te integreren in de algehele aanleg van de parkruimte, in deze vrije ruimte voor spel en sport.

3.7 Mens

Het project is aangepast om speeltuinen, sport- en recreatiegebieden te integreren en zo de wijk speciale openbare ruimtes te bieden die zijn uitgerust voor recreatie en ontspanning.

3.8 Bouwplaats

De afwezigheid van interventie op het lange gedeelte van de Van Praetlaan zal het mogelijk maken om de totale duur van de werken aanzienlijk te verkorten (4 tot 6 maanden minder).

De herstructurering van het knooppunt Van Praet-Vilvoordesesteeweg tot rotonde is echter een element van het aangepaste project dat de impact van de bouwplaats op één van de meest gevoelige weggebieden zal verlengen en verergeren. Wel zal de inrichting van de bouwplaats ervoor zorgen dat de twee richtingen autoverkeer van de R21 en de Vlvoorde permanent behouden blijven.
