

36 9/12

STIB

Rue Royale 76
1000 Bruxelles



MIVB

Koningstraat 76
1000 Brussel

**Aménagement d'une bande réservée aux bus et cyclistes
rue Jacques de Lalaing sur le territoire de la Ville de Bruxelles**

**Aanleg van een bus- en fietsstrook in de Jacques de Lalaingstraat
op het grondgebied van de Stad Brussel**

VILLE DE BRUXELLES

STAD BRUSSEL

**DEMANDE DE PERMIS
D'URBANISME**

**AANVRAAG VAN
STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING**

26.09.2012

espaces mobilités

Table des matières

1.	Introduction	2
1.1.	Objet de la demande de permis d'urbanisme	2
1.2.	Composition du dossier	2
2.	Présentation du projet	3
2.1	Localisation	3
2.2	Statut et hiérarchie des voiries et circulation	4
2.3	Lignes de transport public	5
2.4	Itinéraires cyclables régionaux	6
2.5	Reportage photos	7
2.6	Situation existante	9
2.7	Objectifs du projet	14
2.8	Description générale du projet	14
2.9	Dispositions et prescriptions légales et réglementaires	15
3.	Rapport d'incidence	17
4.	Résumé non technique	28
5.	Documents de synthèse	30
6.	Annexe	35

Inhoudstafel

1.	Inleiding	2
1.1.	Voorwerp van de stedenbouwkundige vergunning	2
1.2.	Onderdelen van het dossier	2
2.	Voorstelling van het project	3
2.1	Ligging	3
2.2	Statuut en hiërarchie van de wegen	4
2.3	Openbaarvervoerlijnen	5
2.4	Gewestelijke fietsroutes	6
2.5	Fotoreportage	7
2.6	Huidige situatie	9
2.7	Doelstellingen van het project	14
2.8	Algemene beschrijving van het project	14
2.9	Wettelijke en reglementaire bepalingen en voorschriften	15
3.	Effectenrapport	17
4.	Niet-technische samenvatting	28
5.	Samenvattende documenten	30
6.	Bijlage	35

30 7/15

1. Introduction

1.1. Objet de la demande de permis d'urbanisme

La demande de permis d'urbanisme porte sur une section de la rue Jacques de Lalaing, entre la rue de Trèves et la chaussée d'Etterbeek, sur le territoire de la Ville de Bruxelles.

Il s'agit de l'aménagement d'un site réservé aux bus et cyclistes.

Le projet comporte la réfection de la couche d'usure de la chaussée en asphalte et la suppression du stationnement.

1.2. Composition du dossier

Le dossier se compose des documents repris ci-dessous :

- ☐ Formulaire de demande de permis d'urbanisme relative à des actes ou travaux d'infrastructure
- ☐ Présentation du projet
- ☐ Documents de synthèse
- ☐ Plan terrier et coupe éch : 1/200 – EM-523.03

Le présent dossier présente d'abord les documents généraux se rapportant à :

- ☐ La localisation
- ☐ Le statut et la hiérarchie des voiries
- ☐ Les lignes de transports publics
- ☐ Les itinéraires cyclables régionaux
- ☐ Le reportage photographique.

Ensuite les points suivants sont développés :

- ☐ Situation existante
- ☐ Objectif du projet
- ☐ Description du projet
- ☐ Prescriptions légales et réglementaires

Le rapport d'incidences, le document de synthèse (plans 1/500) et les annexes figurent à la fin du dossier.

1. Inleiding

1.1. Voorwerp van de stedenbouwkundige vergunning

De stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gedeelte van de Jacques Lalaingstraat tussen de Trierstraat en de Etterbeeksesteenweg, op het grondgebied van de stad Brussel.

Er wordt hier een aparte rijstrook voor bussen en fietsers aangelegd.

Het project omvat de herstelling van de toplaag van de rijbaan in asfalt en de verwijdering van de parkeerstrook.

1.2. Onderdelen van het dossier

Het dossier bestaat uit onderstaande documenten:

- ☐ Formulier van stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor infrastructuurwerken of –handelingen
- ☐ Voorstelling van het project
- ☐ Samenvattingen
- ☐ Grondplan en doorsnede op schaal 1/200 - EM-523.03

Onderhavig dossier geeft eerst de algemene documenten met betrekking tot:

- ☐ De ligging
- ☐ Het statuut en de hiërarchie van de wegen
- ☐ De bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- ☐ De gewestelijke fietsroutes
- ☐ Een fotoreportage.

In een tweede fase worden volgende zaken voort uitgediept:

- ☐ De huidige situatie
- ☐ Doelstelling van het project
- ☐ Beschrijving van het project
- ☐ Wettelijke en reglementaire voorschriften

Aan het eind van het dossier bevinden zich het effectenrapport, de samenvatting (plannen op schaal 1/500) en de bijlagen.

2. Présentation du projet

2.1 Localisation

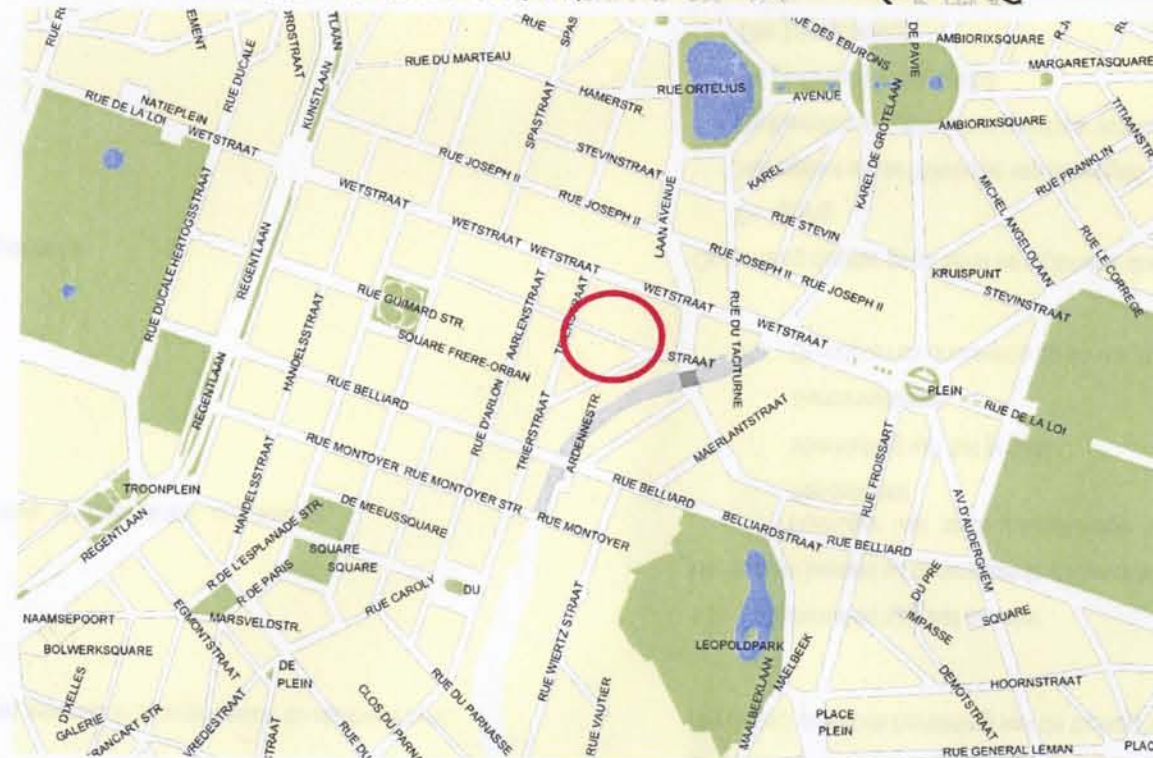
La rue J. de Lalaing est située sur la commune de la Ville de Bruxelles entre la chaussée d'Etterbeek et la rue de Trèves.



2. Voorstelling van het project

2.1 Liggio

De J. de Lalaingstraat ligt op het grondgebied van de stad Brussel, tussen de Etterbeeksesteenweg en de Trierstraat.



2.2. Statut et hiérarchie des voiries

La carte ci-dessous présente la hiérarchie de l'ensemble des voiries du quartier.

La petite ceinture, la rue Belliard et la rue de la Loi, dont une partie est en tunnel, sont reprises au PRD (carte 5) comme voiries métropolitaines.

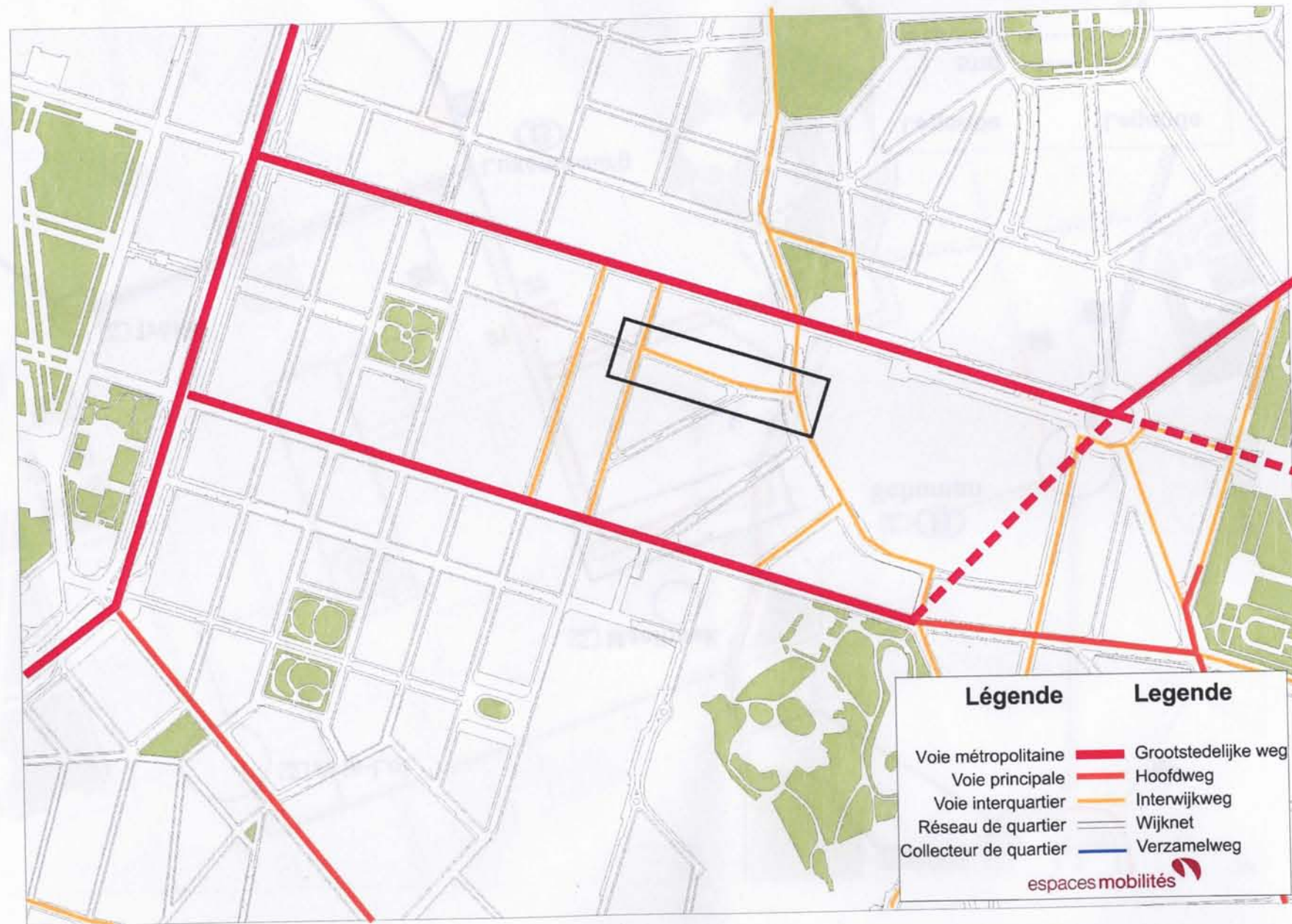
La voirie concernée par la demande de permis d'urbanisme est une voie interquartier à sens unique de la rue de Toulouse vers la rue de Trèves. Entre la rue de Toulouse et la chaussée d'Etterbeek la rue est à double-sens.

2.2. Statuut en hiërarchie van de wegen

De kaart hieronder beschrijft de hiërarchie van de wegen in de wijk.

De kleine ring, de Belliardstraat en de Wetstraat, waarvan een deel in een tunnel, zijn in het GewOP (kaart 5) opgenomen als grootstedelijke wegen.

De straat waarvoor de vergunning aangevraagd wordt is een interwijkenweg met eenrichtingsverkeer; vanaf de Toulousestraat naar de Trierstraat. Tussen de Toulousestraat en de Etterbeeksesteenweg kan het verkeer in beide richtingen rijden.



2.3 Lignes de transport public

La carte ci-dessous présente les différentes lignes de transport public qui desservent actuellement le quartier.

La section concernée de la rue de Lalaing est empruntée par les lignes STIB 12, 21, 27, 64 et par la ligne TEC E.

Au PRD (carte 6), cette section est reprise comme ligne de bus à améliorer.

La rue est également empruntée par des piétons qui rejoignent la gare Schuman (escalier chaussée d'Etterbeek).

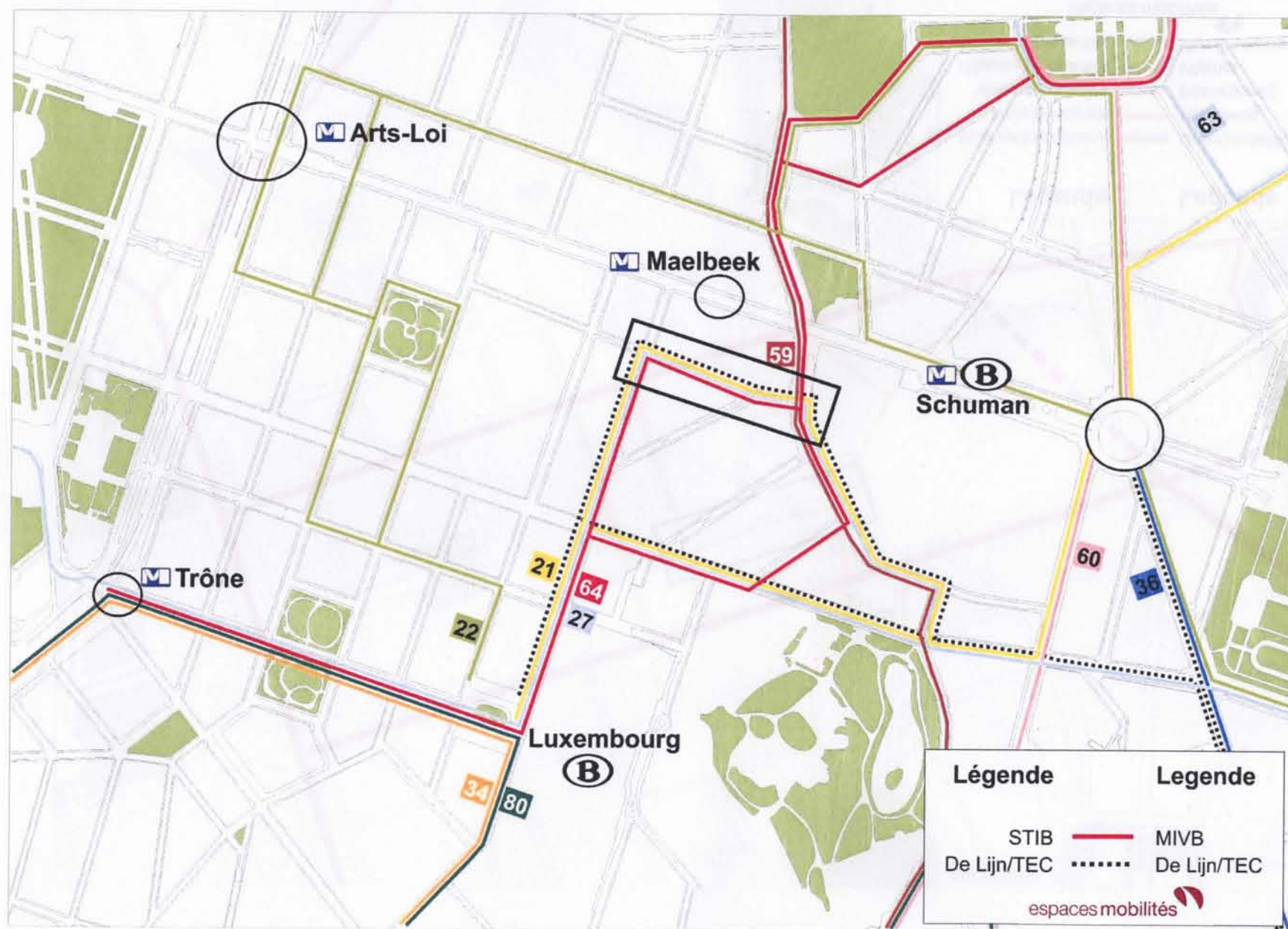
2.3 Openbaarvervoerlijnen

Op de kaart hieronder staan de verschillende openbaarvervoerlijnen die momenteel de wijk aandoen.

In het gedeelte van de Lalaingstraat in kwestie stoppen de MIVB-lijnen 12, 21, 27 en 64, plus buslijn E van de Waalse vervoersmaatschappij TEC.

Volgens het GewOP (kaart 6) moet de vlotheid van het busverkeer in deze sectie dringend verbeterd worden.

Deze straat wordt ook gebruikt door voetgangers op weg naar het Schumanstation (trap Etterbeeksesteenweg).



2.4 Itinéraires cyclables régionaux

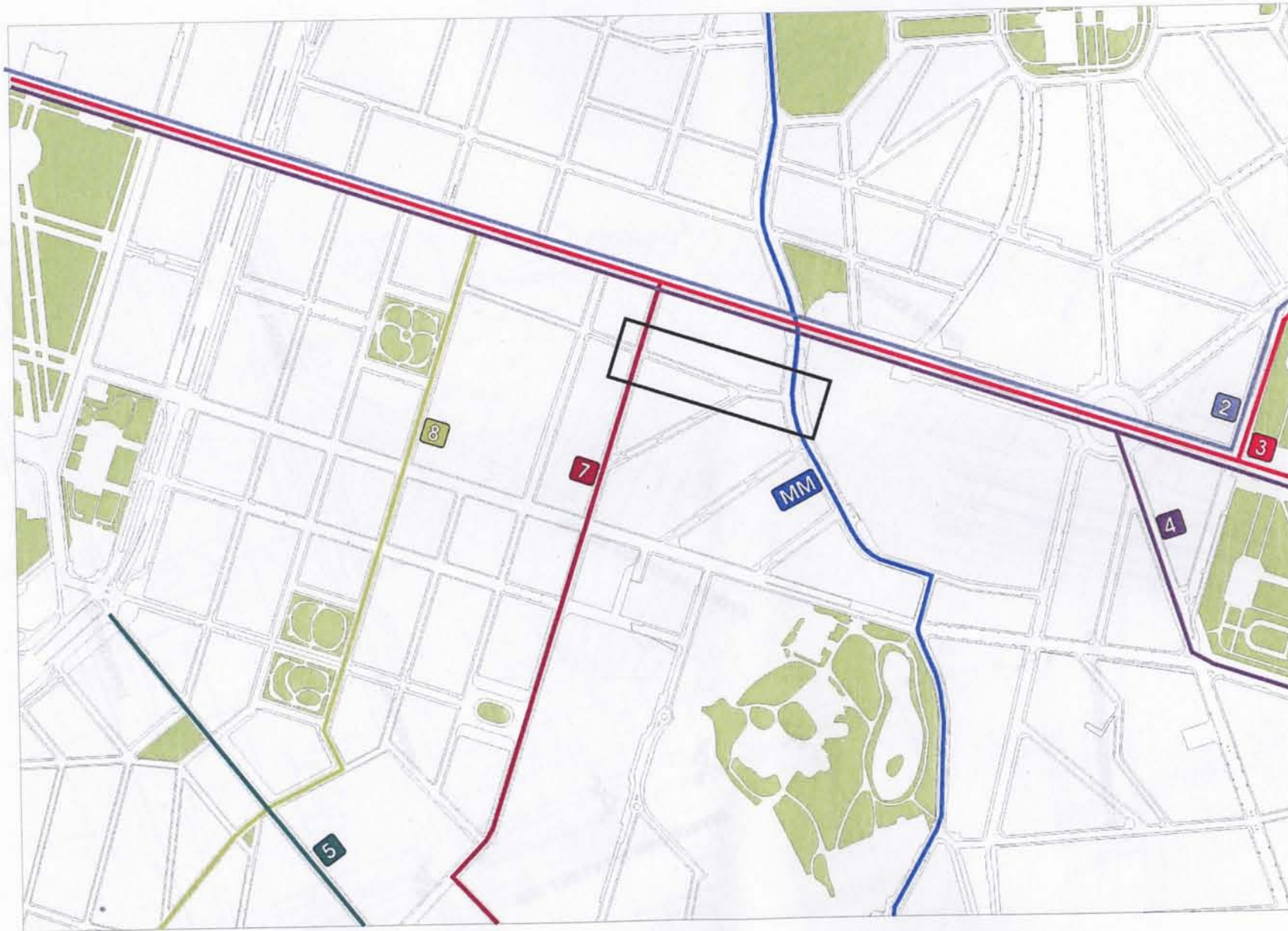
La carte ci-dessous présente les itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui traversent le site et le longent.

La rue J. de Lalaing fait partie du réseau cyclable régional. Elle permet la connexion entre l'ICR MM, qui suit la vallée du Maelbeek, et les ICR 7 (rue de Treves) et ICR 8 (rue de la Science) ainsi qu'avec les pistes cyclables de la rue de la Loi ICR 2/3/4.

2.4 Gewestelijke fietsroutes

Onderstaande kaart geeft de gewestelijke fietsroutes (GFR) weer die doorheen of langs de site lopen.

De J. de Lalaingstraat maakt deel uit van het gewestelijk fietsnet. Zij zorgt voor de verbinding tussen de GFR MM, langs de Maelbeekvallei, met enerzijds de GFR 7 (Trierstraat) en 8 (Wetenschapsstraat) en anderzijds de GFR's 2, 3 en 4 in de Wetstraat.







2



1
4

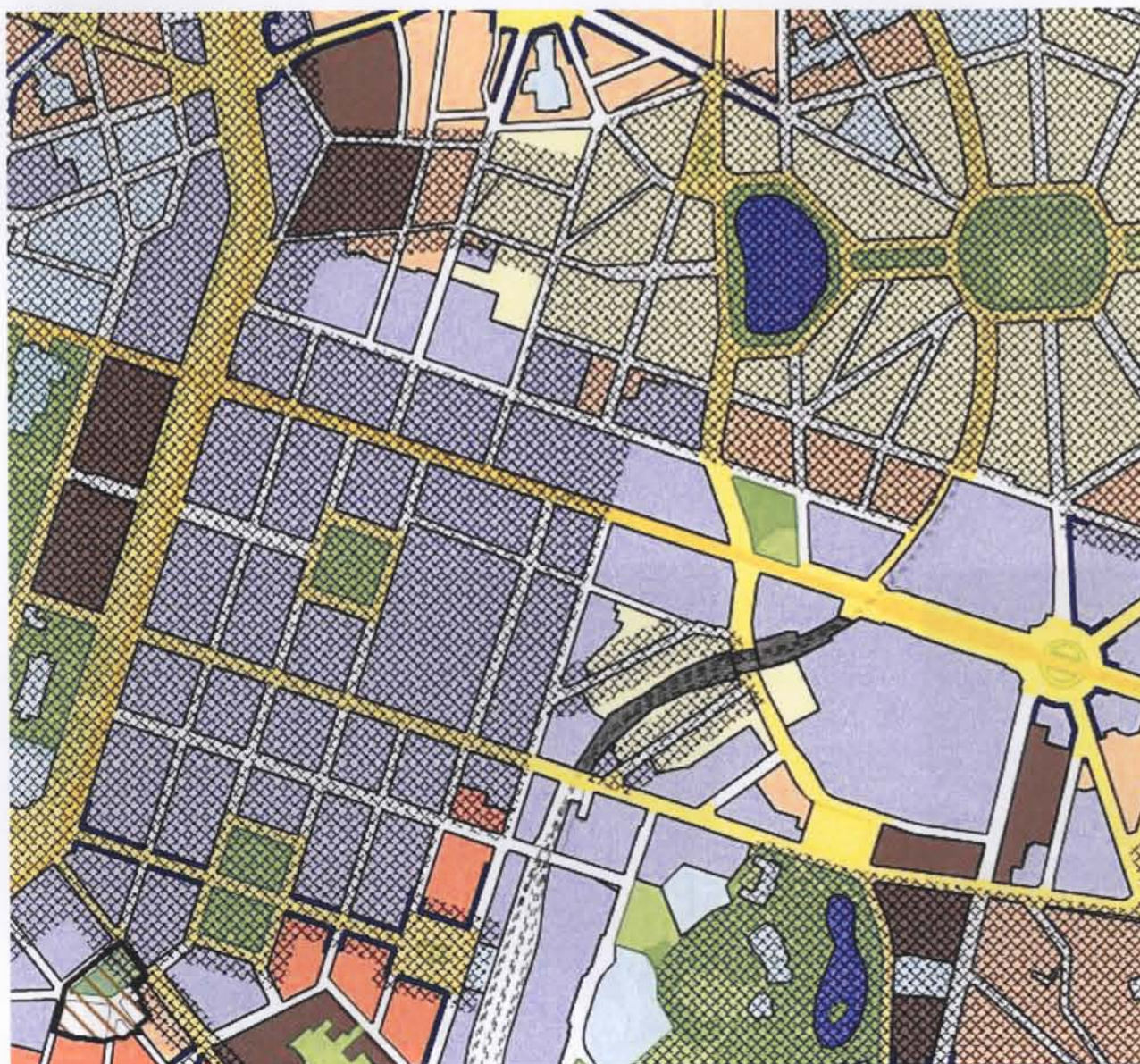


5



6

2.6 Situation actuelle



Source/Bron : BruGis

2.6 Huidige situatie

G	Winkelgalerijen Galeries commerciales
P	Transitparkeerplaats Parking de transit
•	Punten van wisselend gemengd karakter Points de variation de mixité
[Cross-hatch pattern]	Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement
[Grid pattern]	Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg Zones d'intérêt régional à aménagement différé
[Yellow box]	Structurerende ruimten Espaces structurants
[Blue box]	Linten voor handelskern Liserés de noyau commercial
[White box]	Bestemmingen Affectations
[Blue box]	Water Eau
[Light yellow box]	Woongebieden met residentieel karakter Zones d'habitation à prédominance résidentielle
[Orange box]	Typische woongebieden Zones d'habitation
[Red box]	Gemengde gebieden Zones mixtes
[Dark red box]	Sterk gemengde gebieden Zones de forte mixité
[Pink box]	Stedelijke industriegebieden Zones d'industries urbaines
[Dark blue box]	Gebieden voor havenactiviteiten en vervoeren Zones d'activités portuaires et de transports
[Purple box]	Administratiegebieden Zones administratives
[Light blue box]	Gebieden van collectief belang of van openbare diensten Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public
[Grey box]	Spoorweggebieden Zones de chemin de fer
[Green box]	Groengebieden Zones vertes
[Dark green box]	Groengebieden met hoogbiologische waarde Zones vertes de haute valeur biologique
[Light green box]	Parkgebieden Zones de parcs
[Green box with 'K.R.' text]	Koninklijk domein Domaine royal
[Dark green box]	Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht Zones de sports ou de loisirs de plein air
[Green box]	Begraafplaatsgebieden Zones de cimetières
[Dark blue box]	Bosgebieden Zones forestières
[Light green box]	Landbouwgebieden Zones agricoles
[Yellow box with diagonal lines]	Gebieden van gewestelijk belang Zones d'intérêt régional
[Dashed box]	Grondreservegebieden Zones de réserves foncières



Source/Bran : BruGis

espaces mobilités

-  Monument
Monument

Bescher - definitief besluit
Classement - arrltid finitif

Bescher - aanvang procedure
Classement - ouverture de procedure

Bewarlijst - definitief besluit
Sauvegarde - arrltid finitif

Bewarlijst - aanvang procedure
Sauvegarde - ouverture de procedure
-  Geheel Ensemble

Bescher - definitief besluit
Classement - arrltid finitif

Bescher - aanvang procedure
Classement - ouverture de procedure

Bewarlijst - definitief besluit
Sauvegarde - arrltid finitif

Bewarlijst - aanvang procedure
Sauvegarde - ouverture de procedure
-  Landschap Site

Bescher - definitief besluit
Classement - arrltid finitif

Bescher - aanvang procedure
Classement - ouverture de procedure

Bewarlijst - definitief besluit
Sauvegarde - arrltid finitif

Bewarlijst - aanvang procedure
Sauvegarde - ouverture de procedure
-  Archeologie
Site arcMologique
-  Vrijwaringzone
Zone de protection
-  Defintief besluit
Arrltid finitif
-  Aanvang procedure
Ouverture de procedure
-  Vrijwaringzone Unesco
Zone de protection de l'Unesco
-  Inventaris
Inventaire
-  Landschap Site
-  Monument
Monument

SITUATION ACTUELLE :

Bâti et fonctions

Le bâti est composé d'un côté de maisons individuelles (côté impair) et de l'autre d'immeubles de bureau situés en retrait.

La chaussée comporte actuellement une seule bande de circulation en sens unique, bordée de stationnement du côté des maisons. Il n'y a pas de stationnement du côté pair où se trouvent les entrées de garages des immeubles de bureau. Ces accès aux garages se situent en contrebas de la voirie.

Le trottoir du côté impair (maisons) est très confortable (2.6m) tandis que le trottoir côté bureaux est plus étroit (1.8m). Ils sont en bon état. Le trottoir bordant les maisons est en pavés platine avec bordures de béton tandis que le trottoir côté bureaux est en pavés de béton, sans doute avec fondations renforcée pour le passage des véhicules, et bordures béton.

La rue Jacques de Lalaing se trouve en partie (entre Toulouse et Etterbeek) en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement. Toute la rue se situe au cœur d'une zone administrative et est longée par une zone d'habitation à prédominance résidentielle (côté impair de la rue, rue de Toulouse, ...)

La rue Jacques de Lalaing est en partie intégrée dans le PPAS n°05 – 01 « quartier Maelbeek ». Elle est également longée par une zone de potentiel archéologique comprenant tout l'îlot Trèves/Toulouse/Lalaing, nommé « Hof van Toulouse ».

L'ensemble d'hôtels de maîtres des n°53, 55 et 57 de la rue de Trèves (au coin avec la rue Jacques de Lalaing) est classé depuis le 04/04/1996, cet ensemble a un périmètre de protection qui s'étend le long d'une partie de la rue Jacques de Lalaing. Enfin dans la rue de Toulouse à proximité du carrefour avec la rue Jacques de Lalaing, on trouve un bâtiment classé le 09/07/1992, il s'agit de l'atelier/habitation du peintre Parmentier.

Fonction en matière de mobilité

La rue de Lalaing est une voirie à double sens entre la chaussée d'Etterbeek et la rue de Toulouse, elle est à sens unique à partir de la rue de Toulouse vers la rue de Trèves.

Cette rue est empruntée par une circulation auto dense qui remonte de la chaussée d'Etterbeek vers le quartier Léopold. La congestion s'installe à la pointe du matin et la file qui se forme dans la rue "remonte" jusqu'au carrefour de la chaussée d'Etterbeek y provoquant régulièrement des bouchons.

Cette situation pénalise fortement la circulation de 5 lignes de bus: quatre lignes de la STIB (12, 21, 27 et 64) et une ligne TEC (E). La rue de Lalaing est un point noir du réseau de la STIB. Aux heures de pointe (07:00- 09:30 et 16:00 – 18:30) Les bus avancent à la vitesse du pas (et encore!) dans la rue de Lalaing alors qu'en dehors de ces périodes, ils atteignent une vitesse moyenne de 14 à 18 km/h (voir les schémas ci-après).

Les bus faisant halte à l'arrêt situé en bas de la rue gênent le passage des autres véhicules.

La rue constitue également un itinéraire piéton vers la gare Bruxelles Schuman et un itinéraire cycliste vers le quartier européen.

HUIDIGE TOESTAND:

Bebouwing en functies

Langs de oneven kant van de straat staan eengezinswoningen en langs de andere kant zien we kantoorgebouwen, met een achteruitbouwzone.

De rijbaan telt momenteel slechts één rijstrook, voor eenrichtingsverkeer, met daarnaast een parkeerstrook, langs de kant van de huizen. Langs de oneven kant, met garage-inritten voor de kantoorgebouwen, zijn geen parkeerplaatsen. Deze garage-inritten liggen iets lager dan de rijbaan.

Het trottoir langs de oneven kant (kant van de huizen) is zeer royaal (2.6 m), terwijl dat langs de kantoorkant smaller is (1.8 m). Beide trottoirs verkeren in goede staat. Het trottoir langs de huizen is in platte kasseisteen ('platines'), en afgezet met betonnen boordstenen, terwijl het trottoir langs de kantoorzijde in betonnen straatstenen is, waarschijnlijk met een versterking voor de doorgang van voertuigen, en afgezet met betonnen boordstenen.

De Jacques de Lalaingstraat bevindt zich voor een deel (tussen Toulouse en Etterbeek) in een gebied van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing. De volledige straat bevindt zich in het hart van een administratief gebied en wordt begrensd door een woongebied met vooral een residentiële functie (oneven kant van de straat, Toulousestraat,...).

Voor een deel bevindt de straat zich in BBP nr. 05 – 01 « wijk Maalbeek ». Ook ligt zij naast een gebied met archeologisch potentieel, nl. het volledige blok Trierstraat/Toulousestraat/de Lalaingstraat, dat luistert naar de naam « Hof van Toulouse ».

De herenhuizen op de nrs. 53, 55 en 57 van de Trierstraat (op de hoek met de Jacques de Lalaingstraat) zijn allen beschermd sinds 04/04/1996. Rond dit geheel bevindt zich een perimeter voor de bewaring van het erfgoed die zich uitstrekt langs een deel van de Jacques de Lalaingstraat. In de Toulousestraat ten slotte bevindt zich vlakbij het kruispunt met de Lalaingstraat een gebouw dat beschermd is sinds 09/07/1992, met name het atelier annex woning van de schilder Parmentier.

Mobiliteitsfunctie

De Lalaingstraat is een weg met tweerichtingsverkeer tussen de Etterbeeksesteenweg en de Toulousestraat, en met eenrichtingsverkeer vanaf de Toulousestraat richting Trierstraat.

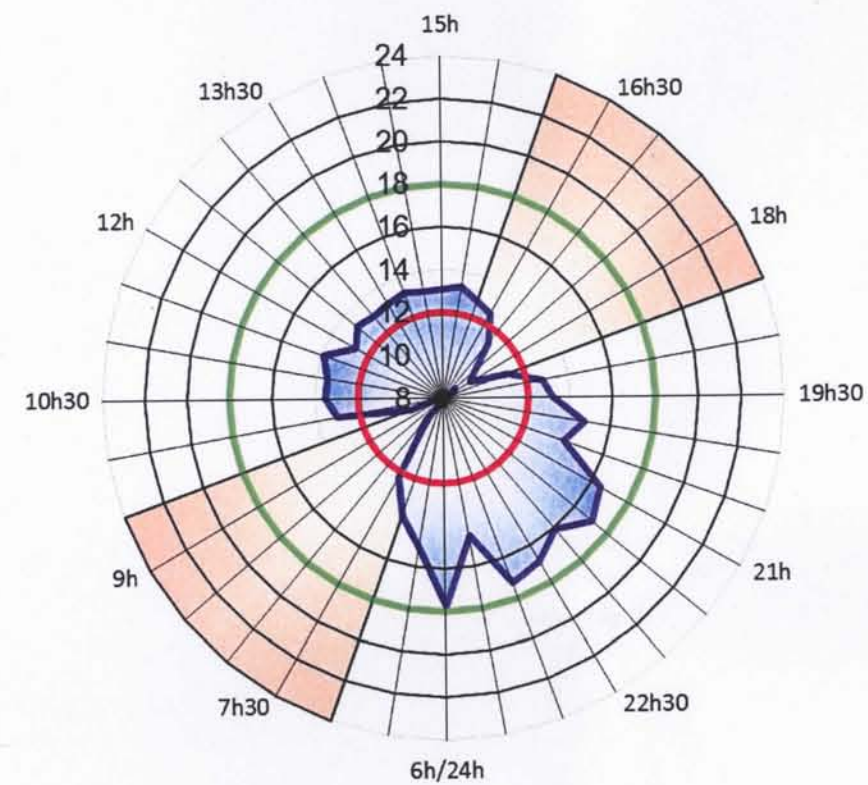
In de straat rijden veel auto's die van de Etterbeeksesteenweg naar de Leopoldwijk gaan. Tijdens de ochtendspits loopt het verkeer hier vast, met een file in de straat die zich uitstrekt tot aan het kruispunt met de Etterbeeksesteenweg, waardoor er regelmatig verkeersopstoppen ontstaan op deze steenweg.

Een situatie die ook zeer nadelig is voor de doorstroming van de 5 buslijnen : 4 MIVB-lijnen (12, 21, 27 en 64) en 1 TEC-lijn (E). De de Lalaingstraat vormt dan ook een zwart punt binnen het MIVB-net. In de spitsuren (07:00 – 09:30 en 16:00 -18:30) rijden de bussen stapvoets in de de Lalaingstraat (en dan nog !) Buiten deze periodes bereiken ze een snelheid van 14 à 18 km/u. (zie schema's hieronder)

De bussen die stoppen aan de halte beneden in de straat bemoeilijken de doorgang voor de andere voertuigen.

In de straat loopt ook een voetgangerstraject naar het station Brussel Schuman en een fietsroute naar de Europese wijk.

Vitesse des Bus 21,27,64 (km/h) : rue Jacques de Lalaing
(Toulouse - Trèves),
16/04/2012 → 29/06/2012, jours de semaine, horaire jaune



% de véhicules atteignant 12 km/h

Période	%
Pointe matin (7-9)	55,4%
Creux (9-16)	69,6%
Pointe soir (16-18)	57,9%
Soirée (21-24)	93,3%

Les matériaux

Trottoirs :

- ☐ Côté maisons en très bon état (Pavés platine, bordures et filets d'eau béton)
- ☐ Côté bureaux matériaux variés tel que pavés béton et dalles de béton 30*30, bordures en béton – bon état avant les chantiers immobiliers.

Chaussée :

- ☐ Asphalte en état moyen (trous, ...)

Mobilier :

- Potelets et poubelle en fonte type Ville de Bruxelles (h=95cm)

Materialen

Trottoirs :

- ☐ Langs de kant van de huizen in zeer goede staat (platines, boordstenen en betonnen watergoten)
- ☐ Langs de kantoor kant zeer verscheiden materialen zoals betonnen straatstenen en betonnen tegels 30*30, boordstenen in beton, in goede staat vóór de werken van de immobiliën maatschappijen.

Rijbaan :

- ☐ Toestand asfalt van middelmatige kwaliteit (gaten, ...)

Meubilair :

- Paaltjes en vuilnisbak in gietijzer type Stad Brussel (h=95cm)

2.7 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Faciliter le passage des bus (5 lignes) dans une section souvent congestionnée
- Permettre aux cyclistes d'emprunter la rue dans les deux sens en sécurité (ICR)
- Améliorer le cheminement piéton vers la gare Schuman

Les travaux pour la STIB seront également l'occasion de :

- Diminuer le problème de congestion dans le bas de la rue en déplaçant l'arrêt de bus.
- Modérer les vitesses auto en dehors des heures de pointe. (coussins berlinois)

2.8 Description générale du projet

- Le projet de réaménagement de la rue entre Toulouse et Trèves consiste à doubler la voie de circulation d'un site réservé aux bus et cyclistes ce qui amène à supprimer le stationnement du côté des maisons et à réduire le trottoir côté maisons de 2,60m à +/-1,80m. Le trottoir du côté des bureaux est maintenu.
- Dans le bas de la rue entre la chaussée d'Etterbeek et la rue de Toulouse, les 2 sens de circulation sont maintenus et une bande bus est ajoutée. Le trottoir côté impair est rétréci de 2,05m à 1,75m, du côté pair il est rétréci de +/-80 cm tout en conservant une largeur minimale de 1,50 m (la largeur varie).
- Deux coussins berlinois sont prévus au droit du n°33, afin de limiter les vitesses, l'un dans la bande de circulation automobile et l'autre sur le site bus.
- Une bande cyclable suggérée (doubles chevrons car ICR) est aménagée le long du trottoir côté maisons; il permet aux cyclistes de descendre la rue. Les cyclistes remontent la rue en empruntant le site réservé.
- L'arrêt de bus actuellement situé dans la section à double sens (n°40) sera déplacé, au début de la section de la rue Jacques de Lalaing au-delà de la rue de Toulouse vers Trèves, afin que les bus à l'arrêt ne gênent plus la circulation automobile.

Matériaux :

Trottoirs :

- Pavés platine côté maisons (ragréage uniquement le long des bordures déplacées)
- Pavés béton rouges au niveau de l'arrêt de bus + dalles PMR

Bordures :

- Béton (abaissées au droit des accès carrossables et des traversées + 2cm)

Filets d'eau:

- Béton

Chaussée :

- Asphalte – couche d'usure

2.7 Doelstellingen van het project

De doelstellingen van het project zijn:

- Een vlottere doorstroming voor de bussen (5 lijnen) op een sectie waar het verkeer vaak vast zit
- Fietzers de mogelijkheid bieden de straat veilig in beide richtingen te gebruiken (GFR)
- Een comfortabeler voetgangerstraject naar het station Schuman

De werken van de MIVB zullen ook volgende problemen aanpakken:

- De verkeersopstoppen beneden in de straat verminderen door een verplaatsing van de bushalte.
- De snelheid van de auto's buiten de spitsuren afremmen. (Berlijnse kussens)

2.8 Beschrijving van het project

- Het project van heraanleg van de de Lalaingstraat tussen de Toulouse- en de Trierstraat houdt in dat er een bus- en fietsstrook toegevoegd wordt aan de rijbaan, waardoor de parkeerstrook langs de kant van de huizen verdwijnt en het trottoir langs de kant van de huizen van 2,60 m breed versmald wordt tot +/- 1,80 m. Het trottoir langs de kantoor kant wordt behouden.
- Beneden in de straat, tussen de Etterbeekse Steenweg en de Toulousestraat, wordt het tweerichtingsverkeer gehandhaafd en komt er een busstrook bij. Het trottoir langs de oneven kant wordt versmald van 2,05 m naar 1,75 m, het trottoir langs de even kant wordt +/- 80 cm smaller, waarbij steeds een minimumbreedte van 1,50 m behouden wordt (wisselende breedte).
- Er worden twee Berlijnse kussens voorzien ter hoogte van nr. 33, als snelheidsremmers, één op de strook voor het autoverkeer en het andere op de busstrook.
- Een fietssuggestiestrook is voorzien (dubbele chevrons want GFR) naast het trottoir aan de kant van de huizen. Zo kunnen de fietsers naar beneden rijden. Om naar boven te fietsen kunnen ze van de busbaan gebruik maken.
- De bushalte die zich momenteel bevindt op het stuk met tweerichtingsverkeer (nr. 40) wordt verplaatst naar het begin van het deel van de Lalaingstraat na de Toulousestraat richting Trierstraat zodat de stilstaande bussen aan de halte het autoverkeer niet langer hinderen.

Materialen :

Trottoirs :

- Platines (platte kasseistenen) langs de kant van de huizen (alleen herstelling langs de verplaatste boordstenen)
- Rode betonstraatstenen ter hoogte van de bushalte + tegels voor PBM

Boordstenen :

- Beton (verlaagd ter hoogte van de inritten en oversteekplaatsen + 2cm)

Watergoten:

- Beton

Rijbaan :

- Asfalt – toplaag

2.9 Dispositions et prescriptions légales et réglementaires

Les dispositions et prescriptions légales et réglementaires applicables sont :

- ☐ Le code bruxellois de l'aménagement du territoire, ratifié par l'Ordonnance du 13 mai 2004 ;
- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 septembre 2002 arrêtant le Plan Régional de Développement ;
- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol ;
- ☐ le Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles
- ☐ le plan particulier d'affectation du sol concernant le site du projet : PPAS n°05 – 01 « Quartier Maelbeek »
- ☐ le plan de lotissement non-périmé couvrant éventuellement le site du projet : néant
- ☐ les règlements communaux d'urbanisme et de police de la commune concernée ;
- ☐ le règlement régional d'urbanisme entré en vigueur le 3 janvier 2007;
- ☐ le plan IRIS II des déplacements approuvés par le Gouvernement le 09 septembre 2010
- ☐ l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement, complété par les articles restés encore en vigueur, de l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative au permis d'environnement, modifié par l'ordonnance du 23 novembre 1993 et ses arrêtés d'application ;
- ☐ l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA ;
- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement ;
- ☐ l'Ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués (MB : 24/06/2004) ;
- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 fixant la liste des activités à risque (MB : 20/01/2005) ;
- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 décembre 2004 déterminant les normes de pollution du sol et des eaux dont le dépassement justifie la réalisation d'une étude de risque (MB : 09/02/2005) ;
- ☐ les arrêtés d'application de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relative à l'évaluation préalable des incidences de certains projets dans la Région de Bruxelles-Capitale, modifiée par les ordonnances du 15 juillet 1993, et du 23 novembre 1993 et abrogée par l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 juin 1997;
- ☐ le programme national belge de réduction des émissions de CO₂ décidé le 6 juin 1991 par le Conseil des Ministres et approuvé par les Gouvernements régionaux en juin 1994 et par le Conseil des Ministres le 1er juillet 1994;
- ☐ l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et ses arrêtés d'application;
- ☐ la loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public;
- ☐ les normes concernant la protection contre l'incendie: S21/201, S21/202, S21/203, S21/204, S21/207 et S21/208;
- ☐ l'arrêté royal du 7 juillet 1994 (MB 26/4/95) fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire, telles qu'adaptées ou complétées par les a.r. du 4 avril 1996, du 18 décembre 1996 et du 19 décembre 1997 (MB 30/12/97);
- ☐ les réglementations et codes de bonne pratique relatifs aux raccordements aux réseaux de distribution d'eau, gaz et électricité et téléphone;
- ☐ la loi du 26 mars 1971 relative à la protection des eaux de surface contre la pollution, et ses arrêtés d'application, dont l'A.R. du 3 août 1976 portant règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface

2.9 WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN EN VOORSCHRIFTEN DIE VAN TOEPASSING ZIJN

De wettelijke en reglementaire bepalingen en voorschriften van toepassing zijn:

- ☐ Het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening, bekrachtigd door de Ordonnantie van 13 mei 2004;
- ☐ Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 september 2002 tot goedkeuring van het gewestelijk ontwikkelingsplan;
- ☐ het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het gewestelijk bestemmingsplan;
- ☐ het gemeentelijk ontwikkelingsplan van de Stad Brussel
- ☐ het bijzonder bestemmingsplan dat eventueel betrekking heeft op de site van het project: BBP nr. 05 – 01 « Wijk Maelbeek »
- ☐ het niet vervallen verkavelingsplan dat eventueel betrekking heeft op de site van het project: nihil
- ☐ de gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen en het politiereglement van de betrokken gemeente;
- ☐ de gewestelijke stedenbouwkundige verordening die op 3 januari 2007 van kracht werd;
- ☐ het IRIS II-plan van de verplaatsingen dat door de regering op 09 september 2010 werd goedgekeurd;
- ☐ de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen, aangevuld door de artikelen die nog van kracht zijn, de ordonnantie van 30 juli 1992 betreffende de milieuvergunningen, gewijzigd bij ordonnantie van 23 november 1993 en haar toepassingsbesluiten;
- ☐ de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA;
- ☐ het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen;
- ☐ de ordonnantie van 13 mei 2004 betreffende het beheer van verontreinigde bodems (BS: 24/06/2004);
- ☐ het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 9 december 2004 tot vaststelling van de risicoactiviteiten (BS: 20/01/2005);
- ☐ het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 december 2004 tot vaststelling van de bodem- en waterverontreinigingsnormen bij overschrijding waarvan een risicostudie moet worden uitgevoerd (BS: 09/02/2005) ;
- ☐ de toepassingsbesluiten van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 30 juli 1992 betreffende de voorafgaande effectenbeoordeling van bepaalde projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gewijzigd bij de ordonnances van 15 juli 1993 en van 23 november 1993 en opgeheven door de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 5 juni 1997;
- ☐ het nationaal Belgisch programma ter vermindering van de CO₂-uitstoot, waartoe door de ministerraad op 6 juni 1991 werd beslist en dat door de gewestministers in juni 1994 en door de ministerraad op 1 juli 1994 werd goedgekeurd;
- ☐ de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving en haar toepassingsbesluiten;
- ☐ de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang door gehandicapten tot gebouwen toegankelijk voor het publiek;
- ☐ de brandveiligheidsnormen: S21/201, S21/202, S21/203, S21/204, S21/207, S21/208;
- ☐ het koninklijk besluit van 7 juli 1994 (BS 26/4/95) tot vaststelling van de basisnormen voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen, gewijzigd of aangevuld bij de besluiten van 4 april 1996, 18 december 1996 en 19 december 1997 (BS 30/12/97);
- ☐ de regelgevingen en codes van goede praktijk met betrekking tot de aansluitingen op de water-, gas-, elektriciteits- en

ordinaires, dans les égouts publics ou dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales;

- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 septembre 2001 relatif à la protection des eaux de surface contre la pollution causée par certaines substances dangereuses ;
- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2005 remplaçant l'annexe II de l'arrêté ci-dessus ;
- ☐ la loi du 26 mars 1971 relative à la protection des eaux souterraines;
- ☐ l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets et ses arrêtés d'application;
- ☐ les règlements et codes de bonne pratique relatifs aux chantiers et travaux, ainsi que la nouvelle charte «Chantiers propres»;
- ☐ l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale;
- ☐ l'arrêté du G.R.B.C. du 16 mars 1995 relatif au recyclage obligatoire de certains déchets de construction ou de démolition, la circulaire ministérielle du 9 mai 1995 relative à la réutilisation de débris dans les travaux routiers et d'infrastructure (M.B. 22/9/95);
- ☐ l'arrêté royal du 29 décembre 1988 déterminant les conditions sectorielles de déversement des eaux de surface ordinaires et dans les égouts publics des eaux usées provenant des établissements du secteur de l'amiante;
- ☐ l'arrêté royal du 29 décembre 1988 concernant la prévention et la réduction de pollution de l'air par l'amiante;
- ☐ l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 octobre 1993 relatif aux déchets d'amiante;
- ☐ les prescriptions générales du RGPT, Titre 3, Chap. IV, section 2 et Titre 2 Chap. III art 148 decies 2.5. et les arrêtés modificatifs du 15 décembre 1978, 28 août 1986 et 22 juillet 1991.

telefoondistributie;

- ☐ de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging en haar toepassingsbesluiten, waaronder het KB van 3 augustus 1976 houdende algemeen reglement voor het lozen van afvalwater in de gewone oppervlaktewateren, in de openbare riolen en in de kunstmatige afvoerwegen voor regenwater;
- ☐ het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 september 2001 betreffende de bescherming van het oppervlaktewater tegen de verontreiniging veroorzaakt door bepaalde gevaarlijke stoffen;
- ☐ het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 30 juni 2005 tot vervanging van de bijlage II van bovengenoemd besluit;
- ☐ de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de grondwateren;
- ☐ de ordonnantie van 7 maart 1991 betreffende de preventie en het beheer van afvalstoffen en haar toepassingsbesluiten;
- ☐ de regelgevingen en codes van goede praktijk met betrekking tot de werven en werken, evenals het nieuwe charter 'Propere werven';
- ☐ de ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie en de organisatie van de werven op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- ☐ het besluit van het MBHG van 16 maart 1995 betreffende de verplichte recyclage van bepaald bouw- of slooppafval, de ministeriële omzendbrief van 9 mei 1995 betreffende het hergebruik van puin voor wegen- en infrastructuurwerken (BS 22/9/95);
- ☐ het koninklijk besluit van 29 december 1988 tot vaststelling van de sectoriële voorwaarden voor de lozing, in de gewone oppervlaktewateren en in de openbare riolen, van afvalwater afkomstig van de sector van asbest;
- ☐ het koninklijk besluit van 29 december 1988 inzake voorkoming en vermindering van verontreiniging van de lucht door asbest;
- ☐ het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 14 oktober 1993 betreffende asbestafval;
- ☐ de algemene voorschriften van het algemeen arbeidsreglement, Titel 3, Hoofdstuk IV, afdeling 2 en Titel 2, Hoofdstuk III, artikel 148 decies 2.5. en de wijzigingsbesluiten van 15 december 1978, 28 augustus 1986 en 22 juli 1991.

3. Rapport d'incidences

3.1. Justification du projet, objectifs et calendrier de réalisation

L'objectif principal du projet est de faciliter le passage des bus dans une section où la circulation est difficile principalement aux heures de pointes.

Il s'agit également d'aménager la rue en SUL pour qu'elle soit praticable par les cyclistes dans les deux sens de circulation (passage d'un ICR).

De plus, les travaux pour la STIB seront l'occasion de diminuer la congestion (en déplaçant l'arrêt de bus) et les vitesses en dehors des heures de pointes.

Les traversées seront équipées du dispositif réglementaire pour les PMR.

Chantier

Le chantier débutera dès que possible après la délivrance du permis d'urbanisme et en tenant compte des chantiers immobiliers. La durée totale des travaux est estimée à 1 mois et demi.

Les travaux consistent en :

- ☐ Déplacement des bordures et ragréage du trottoir côté maisons
- ☐ Démolition des oreilles de trottoirs délimitant la zone de stationnement du côté habitations.
- ☐ Racleage et réfection de la couche d'usure de la chaussée en asphalte (min. 4cm)
- ☐ Réfection du trottoir côté bureaux au niveau du nouvel arrêt de bus (en fonction de l'avancement du chantier immobilier) et pose d'un abri si possible
- ☐ Déplacement des bordures du trottoir côté pair entre Toulouse et Etterbeek et ragréage du trottoir.
- ☐ Mise en place de 2 coussins berlinois
- ☐ Mise en œuvre de marquages

Aucun travail ne devra se faire durant la nuit et le week-end.

3.2. Synthèse des solutions envisagées

Cinq solutions ont été envisagées et évaluées selon les critères suivants : nombre de places de stationnement, aspect paysager, coût des travaux. Le principe de la circulation des bus est identique pour les 5 solutions. Les différences se situent sur les largeurs de chaussée et/ou trottoirs, sur le stationnement et sur l'éventualité d'une zone d'expropriation.

La solution 1 est celle qui a été considérée comme la plus satisfaisante :

Le raisonnement est le suivant:

3. Effectenrapport

3.1. Rechtvaardiging en doelstellingen van het project, werkplanning

Hoofddoel van het project is een betere doorstroming voor de bussen op een stuk weg waar het moeilijk rijden is, vooral tijdens de spitsuren.

Ook zal beperkt eenrichtingsverkeer in de straat ingevoerd worden zodat fietsers in beide richtingen kunnen rijden (doortocht van een GFR).

Deze werken voor de MIVB vormen tegelijk een mooie gelegenheid om de verkeersopstoppen te verminderen door de verplaatsing van de bushalte en om de rijsnelheid van het verkeer buiten de spitsuren af te remmen.

De oversteekplaatsen zullen uitgerust worden met de reglementaire voorzieningen voor PBM.

Werk

De werken starten zo snel mogelijk na het bekomen van de stedenbouwkundige vergunning en rekening houdend met de werken aan de gebouwen. De totale duur van de werken wordt geraamd op anderhalve maand.

De werken houden in:

- ☐ Verplaatsing van de boordstenen en herstelling van het trottoir langs de kant van de huizen
- ☐ Afbraak van de trottoirhoekverbredingen rond de parkeerstrook langs de kant van de huizen.
- ☐ Afschrapen en herstellen van de toplaag op de rijbaan in asfalt (min. 4cm)
- ☐ Herstelling trottoir langs de kantoor kant ter hoogte van de nieuwe bushalte (afhankelijk van de voortgang van de mobiele werkplaats) en plaatsing van een schuilhuisje indien mogelijk
- ☐ Verplaatsing van de boordstenen van het trottoir langs de even kant tussen Toulouse en Etterbeek en herstelling van het trottoir.
- ☐ Plaatsing van 2 Berlijnse kussens
- ☐ Aanbrengen van markeringen

Geen enkel werk dient 's nachts of in het weekend uitgevoerd te worden.

3.2. Overzicht van de bestudeerde mogelijke oplossingen

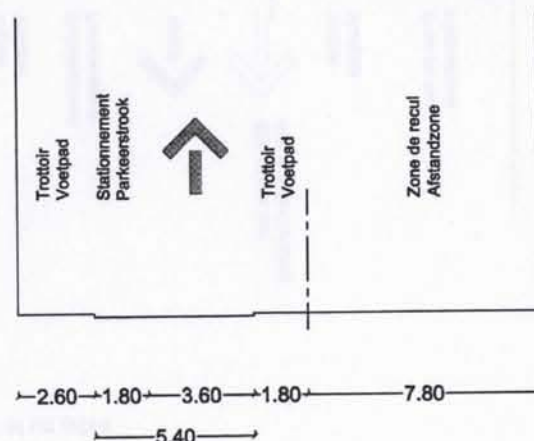
Er werden vijf mogelijke oplossingen getoetst aan volgende criteria: aantal parkeerplaatsen, landschappelijk aspect, kostprijs van de werken. Het principe van het busverkeer is identiek voor de 5 oplossingen. De verschillen situeren zich bij de breedtes van de rijbaan en/of de trottoirs, de parkeermogelijkheid en de eventuele noodzaak van onteigening.

Oplossing 1 werd beschouwd als de beste oplossing:

Hieronder de gevolgde redenering:

Solution	intention	conclusion
Solution 1	Sans exproprier une bande de terrain	Perte de tout stationnement Trottoir côté maison plus étroit mais OK
Solutions en expropriant		
Solution 2	Tout confort pour les piétons (trottoirs + larges)	Zone de recul très réduite (4m30) Procédure d'expropriation longue et coûteuse
chtruitbouwzone neSolution 3 = le projet	Confort OK pour les piétons et les cyclistes	Zone de recul réduite à 4m90. Procédure d'expropriation longue et coûteuse
Solution 4	Trottoir côté maisons rétréci	Zone de recul = 5m70. Moindre expropriation (coût diminué) mais moindre confort piétons. Procédure d'expropriation longue et coûteuse
Solution 5	Maintien trottoir côté maisons et suppression de tout stationnement	Perte du stationnement Moindre expropriation Procédure d'expropriation longue et coûteuse

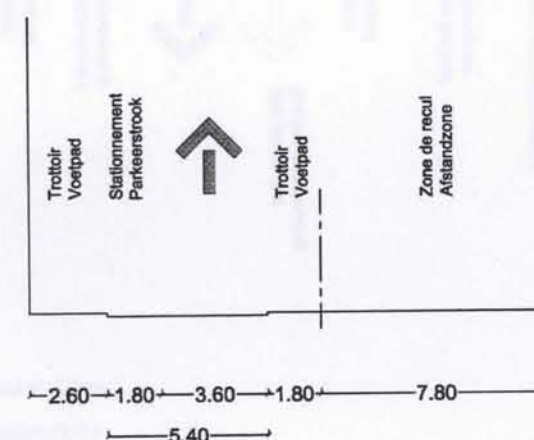
Situation existante :



- Largeur du trottoir côté maisons : 2,60m, côté bureau 1,80m
- Stationnement 1,80m côté maisons
- Bande de circulation de 3,6m → avec stationnement, chaussée de 5,4m
- Zone de recul 7,8m
- Jardinnet planté et un arbre

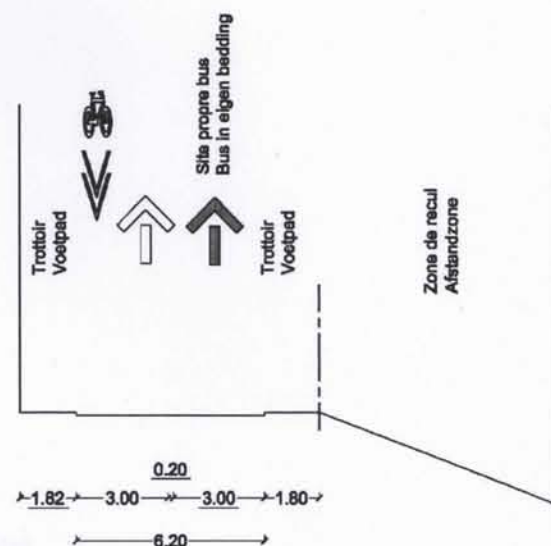
Oplossing	plan	conclusie
Oplossing 1	Zonder onteigening van een strook terrein	Verlies van alle parkeerplaatsen Trottoir langs kant van de huizenkant van de huizen
Oplossingen met onteigening		
Oplossing 2	Alle comfort voor de voetgangers (trottoirs breder)	Zeer beperkte achteruitbouwzone (4m30) Lange en dure onteigeningsprocedure
Oplossing 3 = het project	Comfort OK voor fietsers en voetgangers	Achteruitbouwzone beperkt tot 4m90. Lange en dure onteigeningsprocedure
Oplossing 4	Trottoir langs kant van de huizenkant van de huizen wordt smaller	Achteruitbouwzone = 5.70m . Minder onteigening (lagere kostprijs) maar minder comfort voor voetgangers.
Oplossing 5	Behoud trottoir langs kant van de huizenkant van de huizen en verwijdering van alle parkeerplaatsen	Verlies van parkeerplaatsen Minder onteigening Lange en dure onteigeningsprocedure

De huidige situatie:



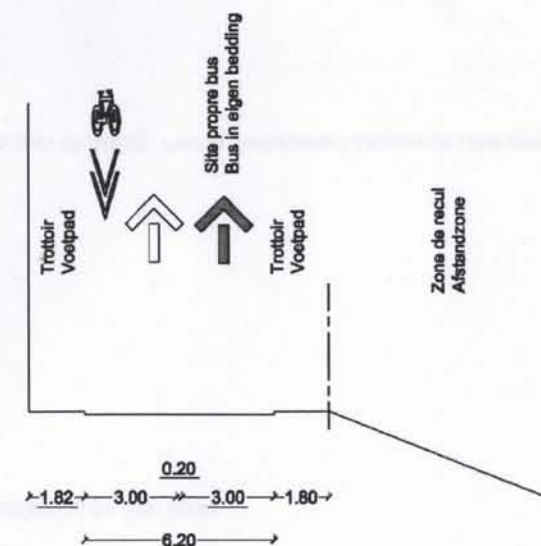
- Breedte van het trottoir langs de kant van de huizen : 2,60m, kantoor kant 1,80m
- Parkeerstrook van 1,80m langs de kant van de huizen
- Rijstrook van 3,6m → met parkeerstrook erbij, rijbaan van 5,4m
- Achteruitbouwzone 7,8m
- Klein plantsoen met beplanting en een boom

Solution 1



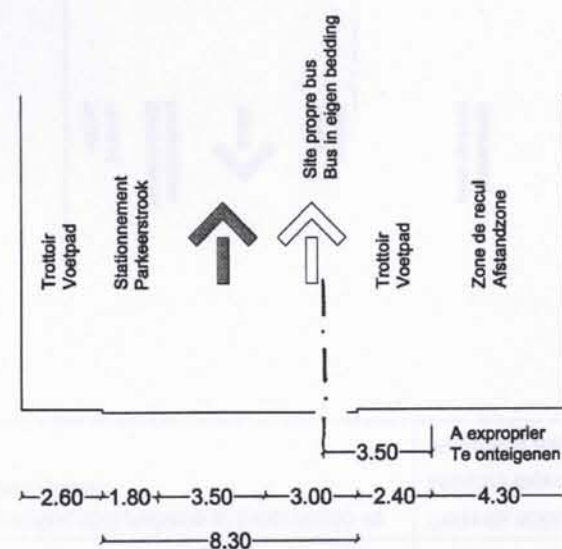
- ☐ Suppression totale du stationnement
- ☐ Diminution de la largeur du trottoir côté maison à 1,8m, maintien trottoir existant côté bureau
- ☐ Maintien du trottoir côté bureaux (1,80m)
- ☐ Bande de circulation et SUL de 3m et site bus de 3,20m → chaussée de 6,20m
- ☐ Zone de recul inchangée
- ☐ Maintien du jardinet planté et un arbre

Oplossing 1

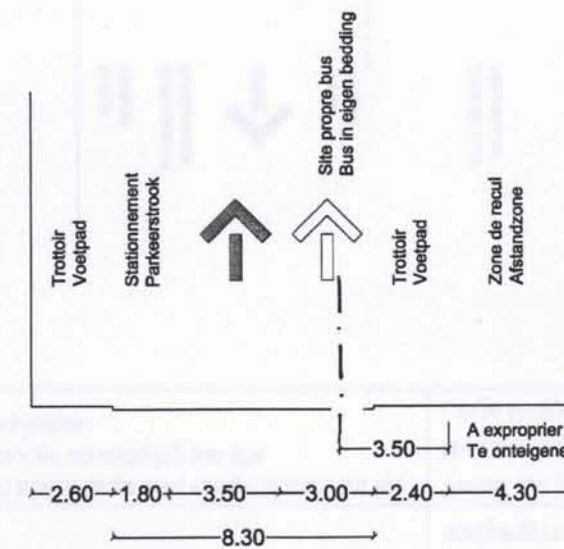


- ☐ Verdwijning van alle parkeerplaatsen
- ☐ Versmalling van het trottoir langs de kant van de huizen tot 1,8m, behoud van het trottoir langs de kantoor kant
- ☐ Behoud van het trottoir langs de kantoor kant (1,80m)
- ☐ Rijstrook en BEV van 3m en busstrook van 3,20m → rijbaan van 6,20m
- ☐ Achteruitbouwzone blijft ongewijzigd
- ☐ Behoud van klein plantsoen en boom

Solution 2

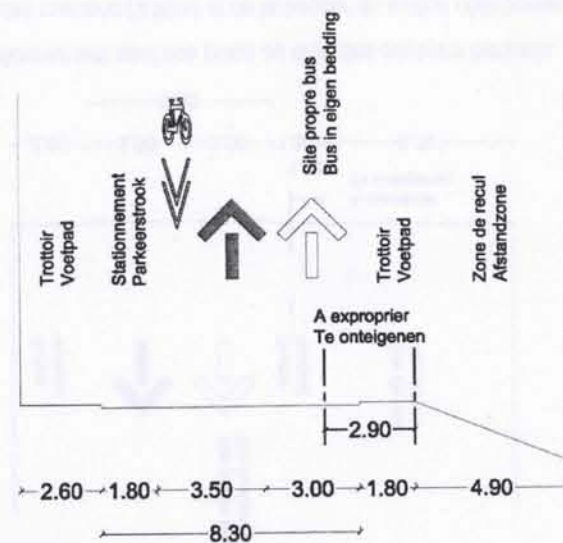


Oplossing 2



- Maintien du stationnement existant sauf une place au droit des coussins berlinois.
- Maintien trottoir existant côté maisons et augmentation de la largeur du trottoir côté bureau à 2,4m
- Bande de circulation et SUL de 3,5m et bande bus de 3m → avec stationnement, chaussée de 8,3m
- Bande de terrain de 3,5m à exproprier, zone de recul diminuée à 4,3m
- Pente accès garage à adapter
- Diminution de la largeur du jardinet planté et suppression d'un arbre

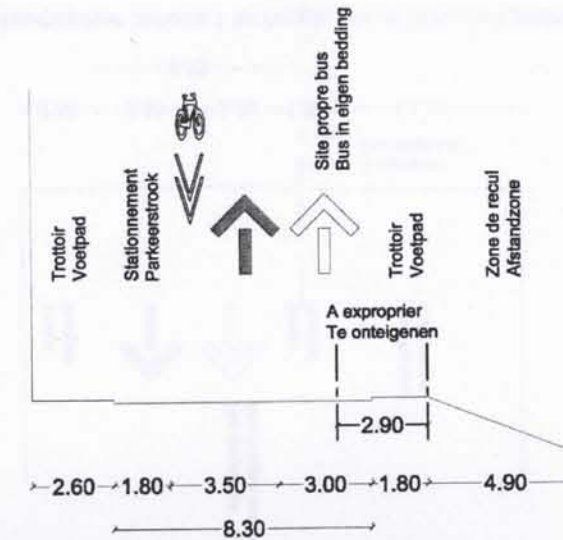
Solution 3



- Maintien du stationnement sauf une place au droit des coussins berlinois.
- Maintien trottoir existant côté maisons (2,60m) et de la largeur du trottoir côté bureau (1,80m)
- Bande de circulation et SUL de 3,5m et bande bus de 3m → avec stationnement, chaussée de 8,3m
- Bande de terrain de 2,9m à exproprier, zone de recul diminuée à 4,9m
- Pente accès garage à adapter
- Diminution de la largeur du jardinet planté et suppression d'un arbre

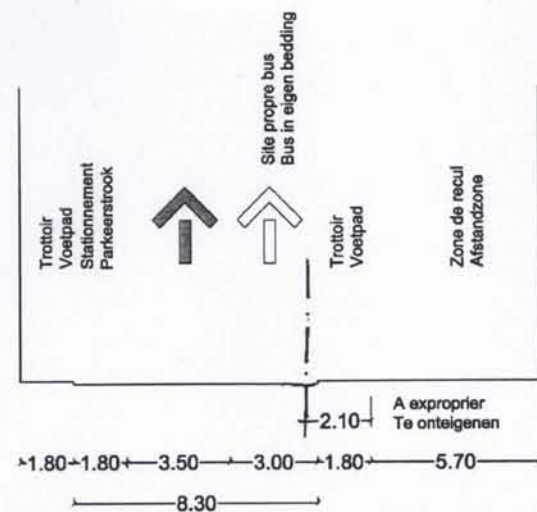
- Behoud van de bestaande parkeerstrook min 1 plaats ter hoogte van de Berlijnse kussens.
- Behoud van het trottoir langs de kant van de huizen en verbreding van het trottoir langs de kantoor kant naar 2,4m
- Rijstrook en BEV van 3,5m en busstrook van 3m → samen met parkeerstrook, rijbaan van 8,3m
- Strook terrein van 3,5m te onteigenen, Achteruitbouwzone verkleind tot 4,3m
- Aanpassing helling van garage-inrit
- Versmalling van klein plantsoen en verwijdering van boom

Oplossing 3



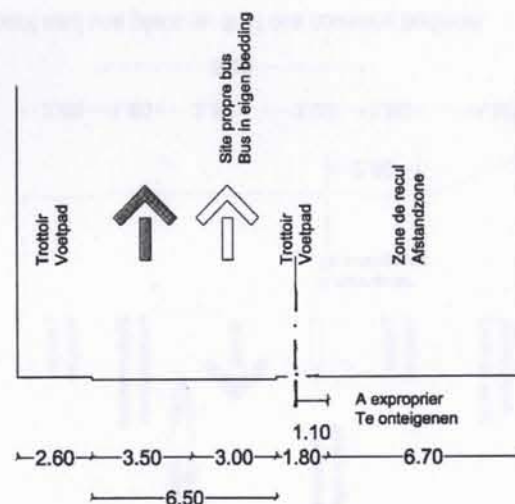
- Behoud van de parkeerstrook min 1 plaats ter hoogte van de Berlijnse kussens.
- Behoud van het trottoir langs de kant van de huizen (2,60m) en van de trottoirbreedte langs de kantoor kant (1,80m)
- Rijstrook en BEV van 3,5m en busstrook van 3m → samen met parkeerstrook, rijbaan van 8,3m
- Strook terrein van 2,9m te onteigenen, Achteruitbouwzone verkleind tot 4,9m
- Aanpassing helling garage-inrit
- Versmalling van klein plantsoen en verwijdering van boom

Solution 4



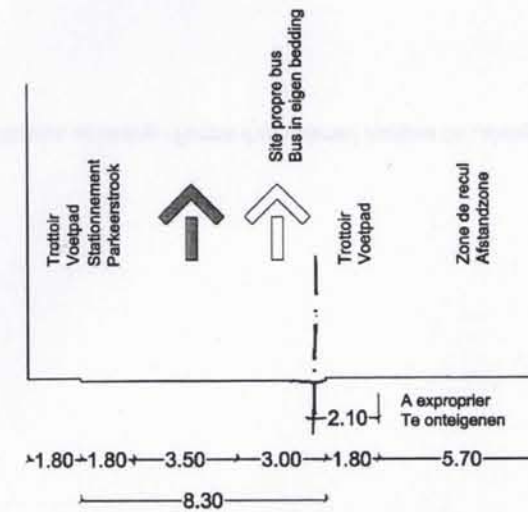
- Maintien du stationnement existant sauf une place au droit des coussins berlinois.
- Diminution de la largeur du trottoir côté maison à 1,80m, maintien de la largeur du trottoir existant côté bureau → trottoirs symétriques
- Bande de circulation et SUL de 3,5m et bande bus de 3m → avec stationnement, chaussée de 8,3m
- Bande de terrain de 2,1m à exproprier, zone de recul diminuée à 5,7m
- Pente accès garage à adapter
- Diminution de la largeur du jardinet planté et suppression d'un arbre

Solution 5



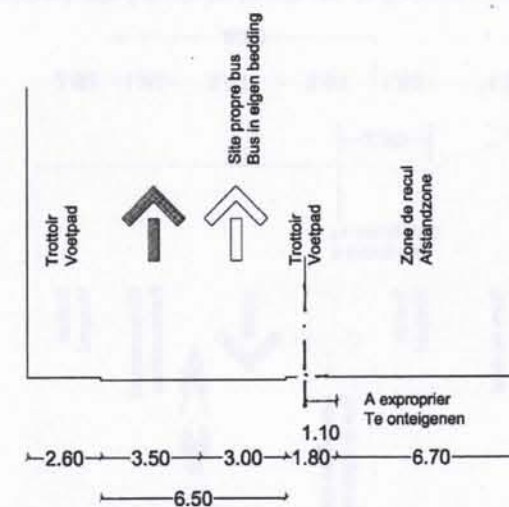
- Suppression totale du stationnement sauf une place au droit des coussins berlinois.
- Maintien trottoir existant côté maisons (2,60m) et de la largeur du trottoir côté bureau (1,80m)
- Bande de circulation et SUL de 3,5m et bande bus de 3m → 6,5m de chaussée
- Bande de terrain de 1,1m à exproprier, zone de recul diminuée à 6,7m
- Maintien de l'arbre

Oplossing 4



- Behoud van de parkeerstrook min 1 plaats ter hoogte van de Berlijnse kussens.
- Versmalling van het trottoir langs de kant van de huizen tot 1,80m, behoud van de trottoirbreedte langs de kantoor kant → symmetrische trottoirs
- Rijstrook en BEV van 3,5m en busstrook van 3m → samen met parkeerstrook, rijbaan van 8,3m
- Strook terrein van 2,1m te onteigenen, Achteruitbouwzone verkleind tot 5,7m
- Aanpassing helling garage-inrit
- Versmalling van klein plantsoen en verwijdering van boom

Oplossing 5



- Verwijdering van alle parkeerplaatsen behalve 1 ter hoogte van de Berlijnse kussens
- Behoud van trottoir langs kant van de huizen (2,60m) en van de trottoirbreedte langs kantoor kant (1,80m)
- Rijstrook en BEV van 3,5m en busstrook van 3m → 6,5m rijbaan
- Strook terrein van 1,1m te onteigenen, Achteruitbouwzone verkleind tot 6,7m
- Behoud van de boom

3.3 Incidences du projet

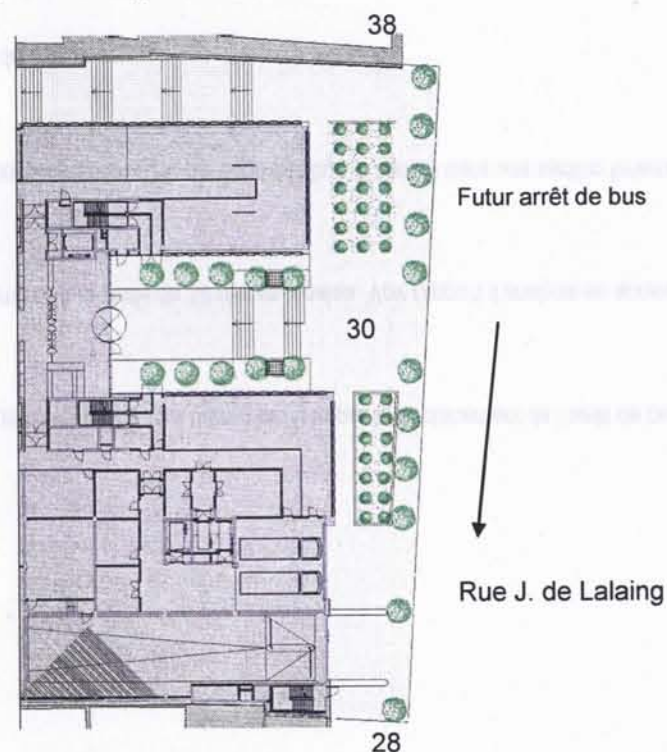
3.3.1 Incidences sur l'urbanisme et le paysage

Situation existante

voir chap 2.6 ci-avant

Situation future prévisible

Un projet de remise à neuf des bâtiments de bureaux par la S.A. Realex est en cours au n°30 de la rue J. de Lalaing cfr figure ci-dessous. Ce projet propose la plantation d'arbres en trottoir, étant donné la configuration de la rue et l'arrêt de bus qui sera placé devant le n°30, nous proposons de supprimer la plantation de ces arbres.



Situation projetée

La chaussée est élargie de 5,40m à 6,20m en supprimant le stationnement et en diminuant le trottoir côté maisons.

Chantier

rien de particulier à signaler

3.3.2 Incidences sur le patrimoine

Situation existante

voir chap. 2.6 ci-avant

3.3. Effecten van het project

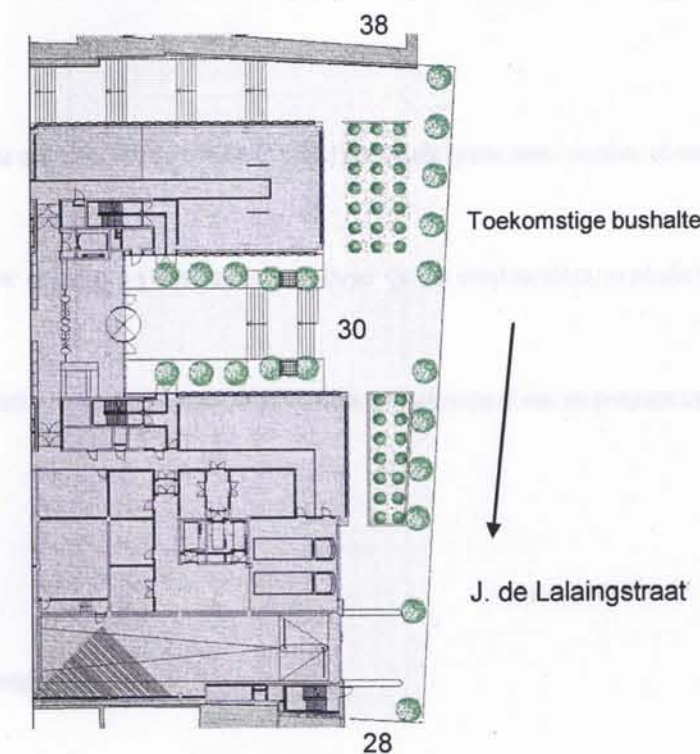
3.3.1. Effecten op het vlak van stedenbouw en landschap

Huidige situatie

Zie hoofdst. 2.6 eerder in dit dossier

Voorspelbare toekomstige situatie

Op nr. 30 van de de Lalaingstraat voert S.A. Realex renovatiewerken uit aan de kantoorgebouwen, cf. onderstaande illustratie. Bij dit project is de aanplanting van bomen op het trottoir gepland; gelet op de configuratie van de straat en de verplaatsing van de bushalte naar deze nr. 30 stellen we voor om de aanplanting van deze bomen te schrappen.



Geplande situatie

De rijbaan wordt verbreed van 5,40m naar 6,20m door de verwijdering van de parkeerstrook en een versmalling van het trottoir langs de kant van de huizen.

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.2.Effecten op het vlak van erfgoed

Huidige situatie

Zie hoofdst. 2.6 eerder in dit dossier

Situation projetée

Suppression des oreilles de trottoirs, diminution du trottoir côté maisons et réfection de la couche d'usure

Chantier

Rien de particulier à signaler

3.3.3 Incidences dans le domaine social et économique

Situation existante

voir chap. 2.6 ci-avant

Situation projetée

Incidences positives attendues de l'amélioration de l'offre en transport public et du réaménagement de l'espace public

Chantier

L'accès à la rue J. de Lalaing entre la chaussée d'Etterbeek et la rue de Trèves sera limité aux riverains durant toute la durée du chantier.

3.3.4 Incidences sur la mobilité

Situation existante

Voir les chap. 2.6 ci-avant

Situation projetée

Circulation automobile :

La circulation sera maintenue comme actuellement. Elle sera même facilitée par le déplacement de l'arrêt de bus au début du site réservé.

Stationnement :

Le stationnement sera entièrement supprimé c.-à-d. perte de 13 places légales. Voir rapport d'analyse en annexe au présent dossier.

Transports publics :

L'aménagement du site bus-vélo facilitera considérablement le passage des bus (5 lignes) dans une section fortement congestionnée.

Piétons :

Les trottoirs auront tous deux une largeur de 1,80m.

Cyclistes :

Les cyclistes seront autorisés à emprunter la voie dans les deux sens (SUL) afin de relier les différents ICR du quartier.

Le nouveau profil permettra en effet aux cyclistes de descendre la rue en roulant sur la chaussée du côté droit en sens inverse des voitures et de remonter la rue en empruntant le site réservé.

Geplande situatie

Afbraak van de hoekverbredingen van de trottoirs en versmalling van het trottoir langs de kant van de huizen plus herstelling van de toplaag.

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.3. Effecten op sociaal en economische vlak

Huidige situatie

Zie hoofdst. 2.6 eerder in dit dossier

Geplande situatie

Er worden positieve effecten verwacht van verbeterde aanbod van openbaar vervoer en de herinrichting van de openbare ruimte.

Werf

Tijdens de volledige duur van de werken mogen alleen nog de bewoners in de J. de Lalaingstraat tussen de Etterbeeksesteenweg en de Trierstraat.

3.3.4. Effecten op het vlak van de mobiliteit

Huidige situatie

Zie hoofdst. 2.6 eerder in dit dossier

Geplande situatie

Autoverkeer:

Het verkeer wordt behouden zoals vandaag. Het zal zelfs vlotter verlopen door de verplaatsing van de bushalte naar het begin van de busstrook.

Parkeermogelijkheid :

De parkeerstrook verdwijnt volledig, m.a.w. er zullen 13 plaatsen verloren gaan. Zie het analyserapport in bijlage bij dit dossier.

Openbaar vervoer :

De aanleg van de bus- en fietsstrook zal de doortocht van de bussen (5 lijnen) aanzienlijk vlotter laten verlopen op een overbelast stuk.

Voetgangers :

Beide trottoirs worden 1,80m breed.

Fietsers :

De fietsers zullen de straat in beide richtingen mogen gebruiken (BEV) om zo aan te sluiten op de verschillende GFR's in de wijk.

Door het nieuwe wegprofiel zullen de fietsers immers langs de ene kant tegen het verkeer in kunnen rijden en langs de

Chantier

Charroi généré

L'apport des engins de chantier et leur enlèvement à la fin des travaux se feront par les moyens classiques.

L'accès et le départ du chantier se feront principalement par les grands axes aux alentours : chaussée d'Etterbeek, rue Belliard, rue de la Loi, rue de Trèves. Les incidences du charroi seront donc limitées, ces axes supportant un tel charroi.

Circulation automobile – transports publics – cycliste

La circulation sera déviée par la rue de Toulouse dont le sens devra être inversé durant les travaux et le stationnement peut être limité.

Circulation des piétons :

L'accès des piétons aux immeubles riverains sera maintenu et un cheminement piéton sera assuré (du côté opposé aux travaux), et complété par une signalisation adéquate.

Incidence sur le stationnement :

Le stationnement en voirie est supprimé lors des travaux. Un accès aux garages sera maintenu autant que possible selon les phases. Momentanément pendant l'asphaltage l'accès sera interdit mais de très courte durée.

3.3.5 Incidences sur le sol et le réseau hydrographique

Situation existante

voir chap. 2.6 ci-avant

Situation projetée

Le réaménagement de voirie est sans incidence sur le sol et le réseau hydrographique.

Chantier

rien de particulier à signaler

3.3.6 Incidences sur les eaux usées, eaux pluviales et de distribution

Situation existante

voir chap. 2.6 ci-avant

Situation projetée

Le réaménagement de voirie est sans incidence sur les eaux usées, eaux pluviales et de distribution. Quelques avaloirs sont déplacés mais leur nombre reste identique.

Chantier

rien de particulier à signaler

andere kant via de fiets- en busstrook mee in de richting van het verkeer kunnen rijden.

Werf

Werkverkeer

De aanvoer van de bouwmachines en de afvoer aan het eind van de werken gebeurt met de klassieke middelen.

De wegen naar en van de werf zijn voornamelijk de grote verkeersassen in de omgeving : Etterbeeksesteenweg, Belliardstraat, Wetstraat, Trierstraat. De weerslag van het werkverkeer blijft dus beperkt, daar deze verkeersassen bestand zijn tegen dergelijk verkeer.

Autoverkeer – openbaar vervoer - fietsers

Het verkeer wordt omgeleid langs de Toulousestraat, waar de rijrichting zal worden gewijzigd voor de duur van de werken, en het parkeren kan beperkt worden.

Voetgangersverkeer :

De toegang voor de voetgangers tot de aangrenzende gebouwen blijft behouden en er wordt een veilig voetgangerstraject (aan de overkant van de werken) voorzien, samen met gepaste signalisatie.

Parkeren :

Er mag niet in de straat geparkeerd worden tijdens de werken. De garage-inritten zullen zoveel mogelijk toegankelijk blijven afhankelijk van de werkfase. Tijdens de asfalteringswerken zal de toegang tot de inritten verboden worden, maar dit voor slechts een zeer korte periode.

3.3.5. Effecten op de bodem en het hydrografisch netwerk

Huidige situatie

Zie hoofdst. 2.6 eerder in dit dossier

Geplande situatie

De heraanleg van de straat heeft geen gevolgen voor de bodem en het hydrografisch netwerk

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.6. Effecten op het afvalwater, regenwater en leidingwater

Huidige situatie

Zie hoofdst. 2.6 eerder in dit dossier

Geplande situatie

De heraanleg van de straat heeft geen gevolgen voor het afvalwater, het regenwater en het leidingwater. Een aantal straatkolken wordt verplaatst maar het aantal blijft hetzelfde.

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.7 Incidences sur la faune et la flore

voir chap. 2.6 ci-avant

Situation projetée

Le déplacement de l'arrêt de bus entraîne la possibilité de ne pas planter des arbres prévu dans le projet REALEX mais n'a pas d'incidence par rapport à la situation actuelle.

Chantier

Rien de particulier à signaler

3.3.8 Incidences sur l'énergie

Situation existante

Congestion du trafic dans la rue J. de Lalaing

Situation projetée

Le réaménagement de voirie vise à fluidifier la circulation générale et celle des transports publics en particulier, ce qui devrait avoir des incidences favorables sur la consommation d'énergie des transports.

Chantier

rien de particulier à signaler

3.3.9 Incidences sur l'air

Situation existante

Emissions de CO, NOX et de particules nocives dans la rue de Lalaing, liées à la congestion du trafic.

Situation projetée

Les nouveaux aménagements faciliteront nettement le passage des bus et diminuera partiellement la congestion automobile. Cela aura donc pour conséquence une diminution des émissions de CO, NOX et de particules nocives dans la rue J.de Lalaing.

Chantier

Rien de particulier à signaler

3.3.7. Effecten op fauna en flora

Zie hoofdst. 2.6 eerder in dit dossier

Geplande situatie

Door de verplaatsing van de bushalte worden er mogelijk geen bomen geplant zoals eerst voorzien bij het project REALEX, maar dit verandert niets ten aanzien van de huidige situatie.

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.8. Effecten op het energieverbruik

Huidige situatie

Dichtslibbend verkeer in de J. de Lalaingstraat

Geplande situatie

De heraanleg van de straat moet het verkeer in het algemeen en het openbaar vervoer in het bijzonder vlotter maken, wat normaal een gunstige weerslag heeft op het energieverbruik van de voertuigen.

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.9. Effecten op de lucht

Huidige situatie

Uitstoot van CO, NOX en stofdeeltjes in de Lalaingstraat als gevolg van de verkeersoverlast.

Geplande situatie

De nieuwe inrichting moet het busverkeer een stuk vlotter laten verlopen en zal de verkeersopstoppen voor een stuk verminderen. Met als gevolg minder uitstoot van CO, NOX en stofdeeltjes in de J.de Lalaingstraat.

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.10 Incidences sur le (micro)climat

Situation existante

Rien de particulier à signaler

Situation projetée

Rien de particulier à signaler

Chantier

Rien de particulier à signaler

3.3.11 Incidences sur l'environnement sonore et vibratoire

Situation existante

La congestion chronique dans la rue de Lalaing est source de bruit (véhicules à l'arrêt, klaxons, démarrage en côte des autos et bus ...).

Situation projetée

Le projet devrait améliorer la situation en réduisant la congestion dans cette rue et en facilitant le passage des bus.

Chantier

Le chantier nécessitera la mise en œuvre d'un matériel relativement léger; classique pour les travaux de voirie.

La STIB se conformera à la législation de la Région de Bruxelles-Capitale et s'inscrira dans le cadre de la démarche prévue dans la convention environnementale entre la STIB et l'IBGE en la matière.

3.3.12 Incidences sur l'être humain (complément)

Situation projetée

rien de particulier à signaler

Chantier

rien de particulier à signaler

3.3.13 Incidences sur les déchets

Situation projetée

Pas d'incidences particulières

3.3.10. Effecten op het microklimaat

Huidige situatie

Niets bijzonders te melden

Geplande situatie

Niets bijzonders te melden

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.11. Effecten op de geluidsomgeving en trillingen

Huidige situatie

De chronische verkeerscongestie in de Lalaingstraat brengt veel geluidsoverlast mee (remmende voertuigen, getoeter, optrekken van de auto's en bussen bij een helling...).

Geplande situatie

De situatie zou dankzij het project moeten verbeteren door de vermindering van de verkeersopstoppen in deze straat en de creatie van een vlottere doortocht voor de autobussen.

Werf

Het materiaal dat voor de werken ingezet moet worden is het klassieke, redelijk lichte materiaal voor wegenwerken.

.De MIVB zal zich houden aan de wetgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de afspraken ter zake die vastgelegd werden in de milieu-overeenkomst tussen de MIVB en het BIM.

3.3.12 Effecten op de mens (aanvulling)

Geplande situatie

Niets bijzonders te melden

Werf

Niets bijzonders te melden

3.3.13 Effecten op de afvalstromen

Geplande situatie

Geen bijzondere effecten

Chantier

Les matériaux de démolition seront évacués en respectant les règles d'application dans la Région de Bruxelles-capitale et une attention particulière sera mise en place afin de réutiliser un maximum de matériaux sur place.

3.3.14 Interactions entre ces domaines

Les incidences seront dans l'ensemble très positives que ce soit au niveau de la mobilité ou de la pollution.

Werf

De afbraakmaterialen worden verwijderd met inachtnahme van de voorschriften van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarbij getracht wordt om zoveel mogelijk materialen ter plaatse te hergebruiken.

3.3.14 Wisselwerking tussen deze domeinen

De effecten zijn over het geheel genomen zeer positief, zowel op het vlak van de mobiliteit als op het vlak van milieu.

4. Résumé non technique

4.1 Nature du projet et localisation

Il s'agit de l'aménagement d'un site réservé aux bus et aux cyclistes sur une section de la rue Jacques de Lalaing, entre la chaussée d'Etterbeek et la rue de Trèves.

Installation d'un SUL dans la section aménagée, située sur l'ICR MM.

4.2 Justification du projet et description de ses objectifs

Améliorer la fluidité des transports publics rue J. de Lalaing.

Permettre la liaison à vélo entre les différents ICR du quartier.

Améliorer le cheminement piéton (vers la gare Schuman)

4.3 Raisons du choix de la solution envisagée

La question de la mise en place du site bus + vélos a été envisagée dans ses différentes dimensions urbaines, sociales, esthétiques et de mobilité. Finalement les critères du choix ont été les suivants :

- ☐ Efficacité en termes de régularité des transports publics
- ☐ Offre de stationnement – perte de places mais limitée voir rapport en annexe
- ☐ Rapport qualité de l'espace public / coût des travaux
- ☐ Confort des divers usagers (piétons, cyclistes, ...)

4.4 Modifications et incidences du projet en matière de:

Circulation automobile :

Le projet contribue à désengorger la rue de Lalaing et à diminuer les vitesses hors heures de pointe (coussins berlinois).

Circulation des piétons :

Diminution du trottoir côté impair

Circulation des deux-roues :

Ils circuleront à double sens sur la section aménagée en SUL

Circulation des transports publics :

Amélioration conséquente de la circulation des bus dans la rue aménagée

Stationnement :

Perte de 13 places – voir analyse en annexe

4. Niet-technische samenvatting

4.1 Aard en ligging van het project

Het project betreft de aanleg van een bus- en fietsstrook op een deel van de Jacques de Lalaingstraat, tussen de Etterbeeksesteenweg en de Trierstraat.

Invoering van BEV op dit deel, dat deel uitmaakt van GFR MM.

4.2 Rechtvaardiging van het project en omschrijving van de doelstellingen

Vlotter openbaar vervoer in de J. de Lalaingstraat.

Creatie van een fietsverbinding tussen de verschillende GFR's in de wijk.

Verbetering van het voetgangerstraject (naar station Schuman)

4.3 Motivering gekozen oplossing

Bij de keuze voor een bus- en fietsstrook werd gekeken naar het belang ervan op stedenbouwkundig, sociaal, esthetisch en mobiliteitsvlak. Uiteindelijk hebben volgende criteria de keuze mee beïnvloed:

- ☐ Efficiëntie qua stiptheid van het openbaar vervoer
- ☐ Aanbod van parkeerplaatsen – beperkt verlies van plaatsen - zie rapport in bijlage
- ☐ Verhouding kwaliteit openbare ruimte/kostprijs van de werken
- ☐ Het comfort van de verschillende weggebruikers (voetgangers, fietsers, ...)

4.4 Wijzigingen en effecten van het project op het vlak van:

Het autoverkeer :

Het project vermindert de verkeersopstoppingen in de de Lalaingstraat en remt de rijsnelheid buiten de spitsuren af (Berlijnse kussens).

Het voetgangersverkeer :

Versmalling van het trottoir langs de oneven kant

Het fietsverkeer :

Fietsers zullen in beide richtingen mogen rijden op het stuk dat ingericht wordt als BEV

Het openbaar vervoer :

Een aanzienlijke verbetering van de doortocht van de bussen in de heraangelegde straat.

Het aanbod van parkeerplaatsen :

Verlies van 13 plaatsen – zie analyse in bijlage

Esthétique :

Rue rendue symétrique. Chaussée 6,2m et trottoirs 1,80m

Bruit et Pollution atmosphérique :

Réduction de la pollution et du bruit dans la rue de Lalaing par une circulation plus fluide

Le domaine économique et social :

Incidences positives attendues de l'amélioration de l'offre en transport public et du réaménagement de l'espace public, notamment réfection de la couche d'usure.

4.5 Le chantier

Le chantier débutera dès que possible après la délivrance du permis d'urbanisme et en tenant compte des chantiers immobiliers. La durée totale des travaux est estimée à 1 mois et demi.

La circulation de passage sera déviée durant le chantier; l'accessibilité locale sera maintenue par section, en fonction des phases de chantier. Un cheminement piéton sera assuré du côté des maisons avec une signalisation adéquate.

Aucuns travaux ne devront se faire durant la nuit et le week-end.

Les riverains seront dûment informés du phasage des travaux, de façon qu'ils puissent prendre leurs dispositions en temps voulu.

Esthetiek :

De straat wordt symmetrisch, met een rijbaan van 6,2 m en trottoirs van 1,80 m.

Lawaai en luchtverontreiniging :

Vermindering van het lawaai en de luchtverontreiniging in de Lalaingstraat dankzij vlotter verkeer.

Het sociaal en economisch domein :

Er worden positieve effecten verwacht van de verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer en de heraanleg van de openbare ruimte, met onder andere een vernieuwing van de toplaag.

4.5 De werf

Na het bekomen van de stedenbouwkundige vergunning en rekening houdend met de werven aan gebouwen zal zo snel mogelijk met de werken gestart worden. De totale duur van de werken wordt geraamd op anderhalve maand.

Alle doorgaand verkeer wordt omgeleid tijdens de werken, maar plaatselijk verkeer blijft mogelijk per sectie, in functie van de werkfasen. Langs de kant van de huizen wordt een voetgangersweg voorzien met afdoende signalisatie.

Geen enkel werk zal 's nachts of in het weekend uitgevoerd moeten worden.

De omwonenden worden goed ingelicht over de werkfasen zodat ze tijdig de nodige maatregelen kunnen treffen.

Formatted: Dutch (Belgium)

5. Documents de synthèse

5. Samenvattende documenten

LEGENDE

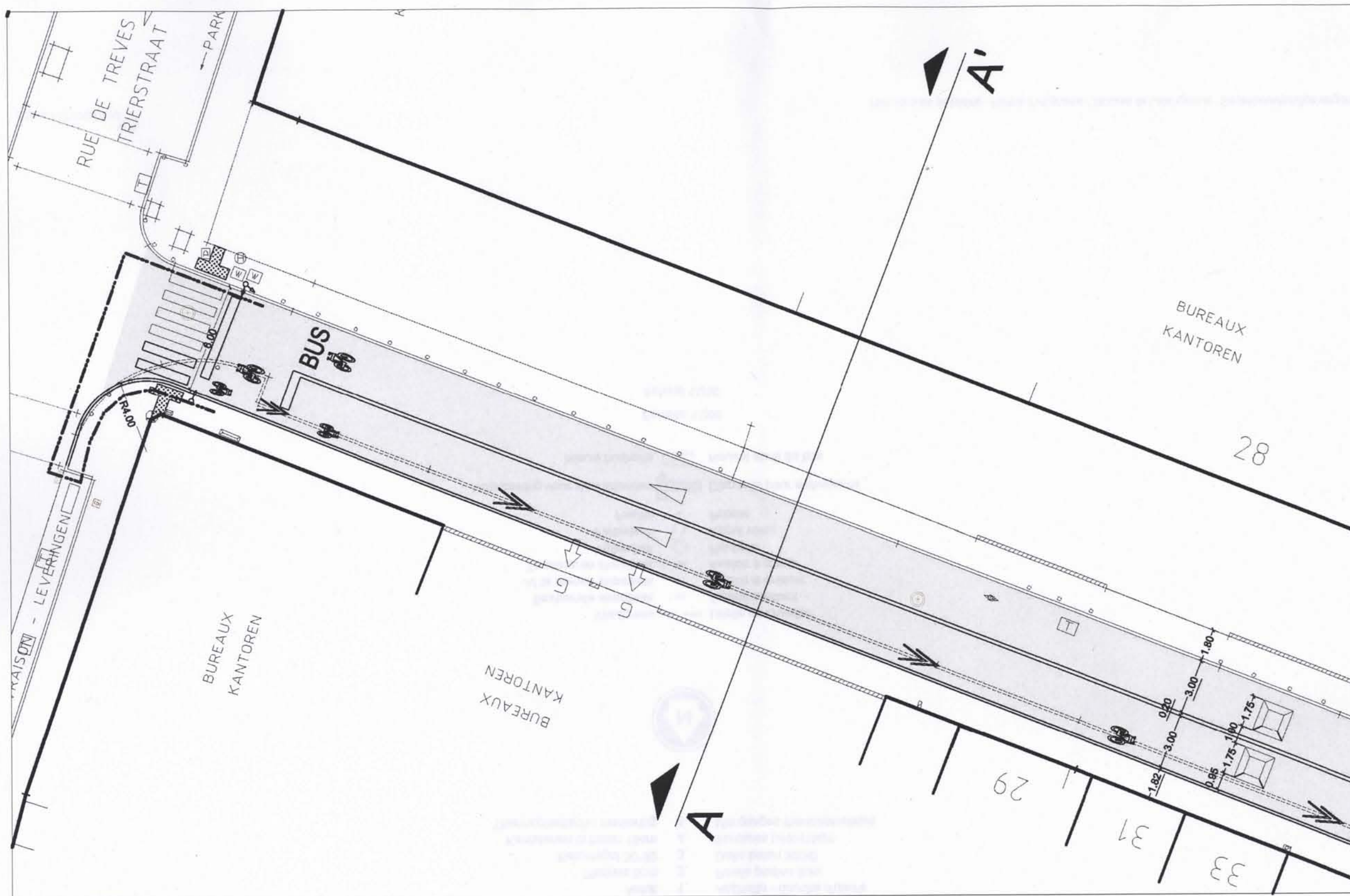
Asfalt	1.	Asphalte - couche d'usure
Platines 8cm	2.	Pavés platine 8cm
Betontegel 30*30	3.	Dalle béton 30/30
Kantstenen in beton 15cm	4.	Bordures béton 15cm
Thermoplastische marking	5.	Marquages thermoplastique

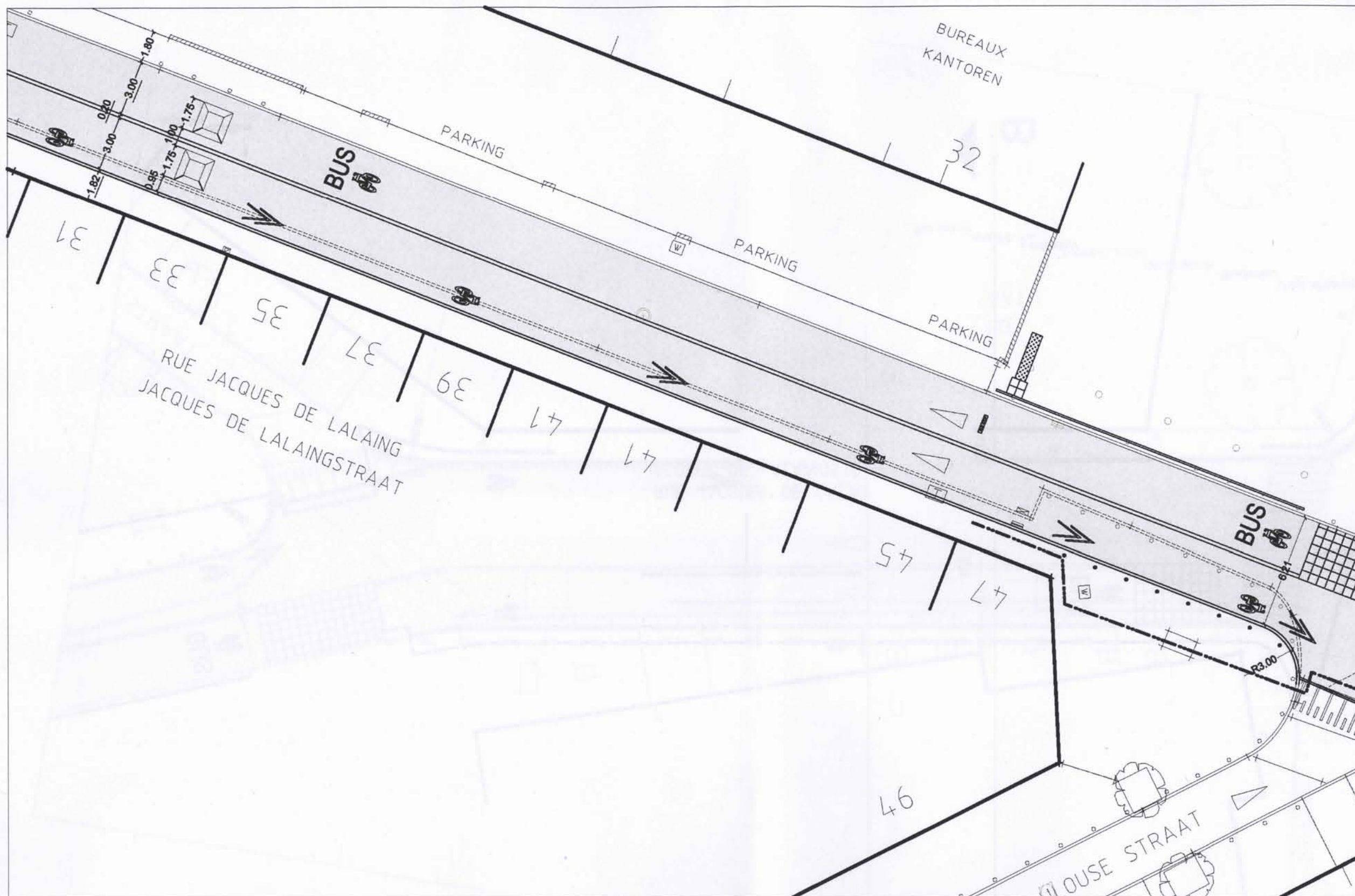


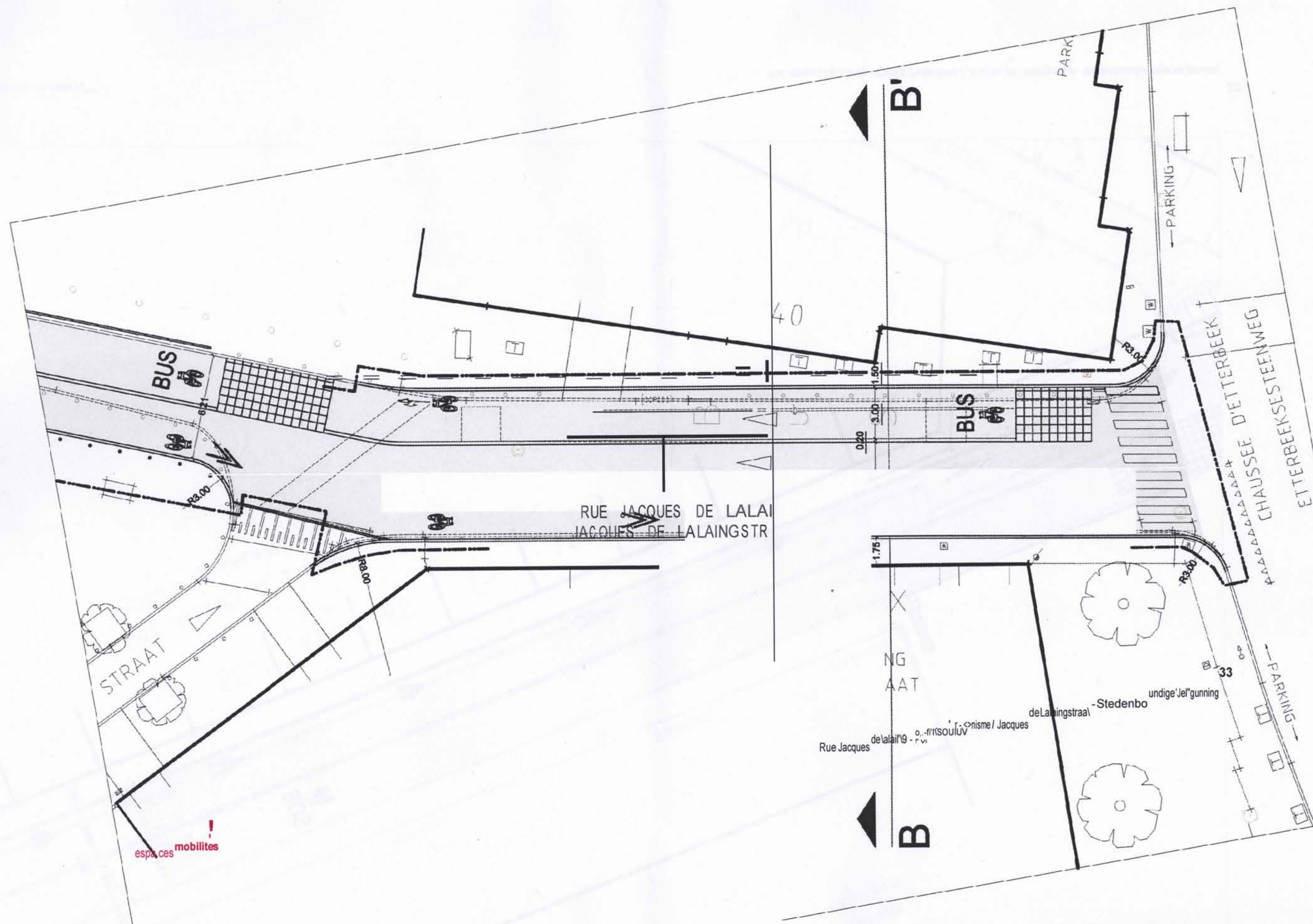
Werfgrens	— · —	Limite de chantier
Bestaande straatkolk	≡	Avaloir existant
Af te nemen straatkolk	⊞	Avaloir à enlever
Te plaatsen straatkolk	⊞	Avaloir à placer
Vuilnisbak	⊙	Poubelle
Fietssteun	⊥	Appui vélo
Paaltje	•	Potelet
Voorziening voor slechtzienden	⊞	Dispositif pour malvoyants
Nieuw bushalte	⊞	Nouvel abris de bus

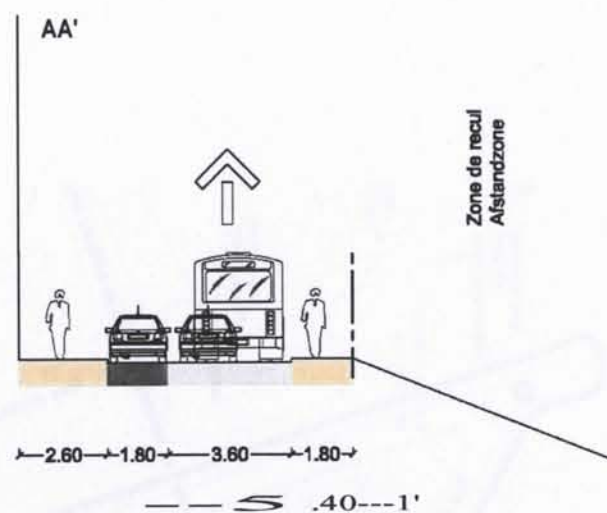
Echelle 1/200

Schaal 1/200

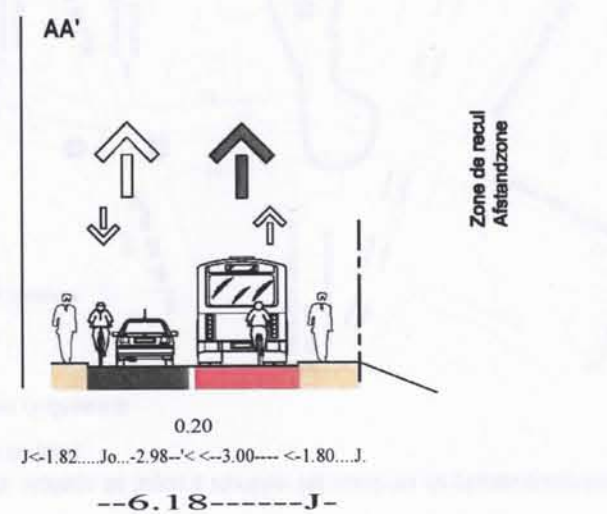




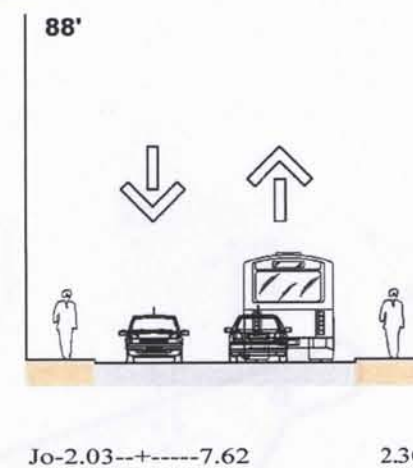




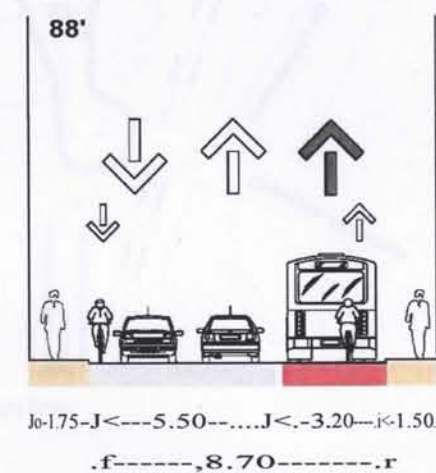
Rue Jacques de Lalaing
Situation existant



Jacques de Lalaingstraat
Projet / Project



Rue Jacques de Lalaing
Situation existant



Jacques de Lalaingstraat
Projet / Project

6 Annexe

Rapport du 17/01/2012:

Etude de stationnement dans les rues J. de Lalaing, de Trèves et de Toulouse

Objet de l'étude

Les relevés effectués visent évaluer les incidences de la suppression des places de parking dans la rue J. de Lalaing pour la création d'un site Bus.

Des relevés de stationnement ont été réalisés de façon à identifier les nombres de places occupées et les types d'utilisateurs (habitants, autres riverains, visiteurs de jour).

La zone d'étude est définie sur le plan ci-dessous



6 Bijlage

Rapport van 17/01/2012:

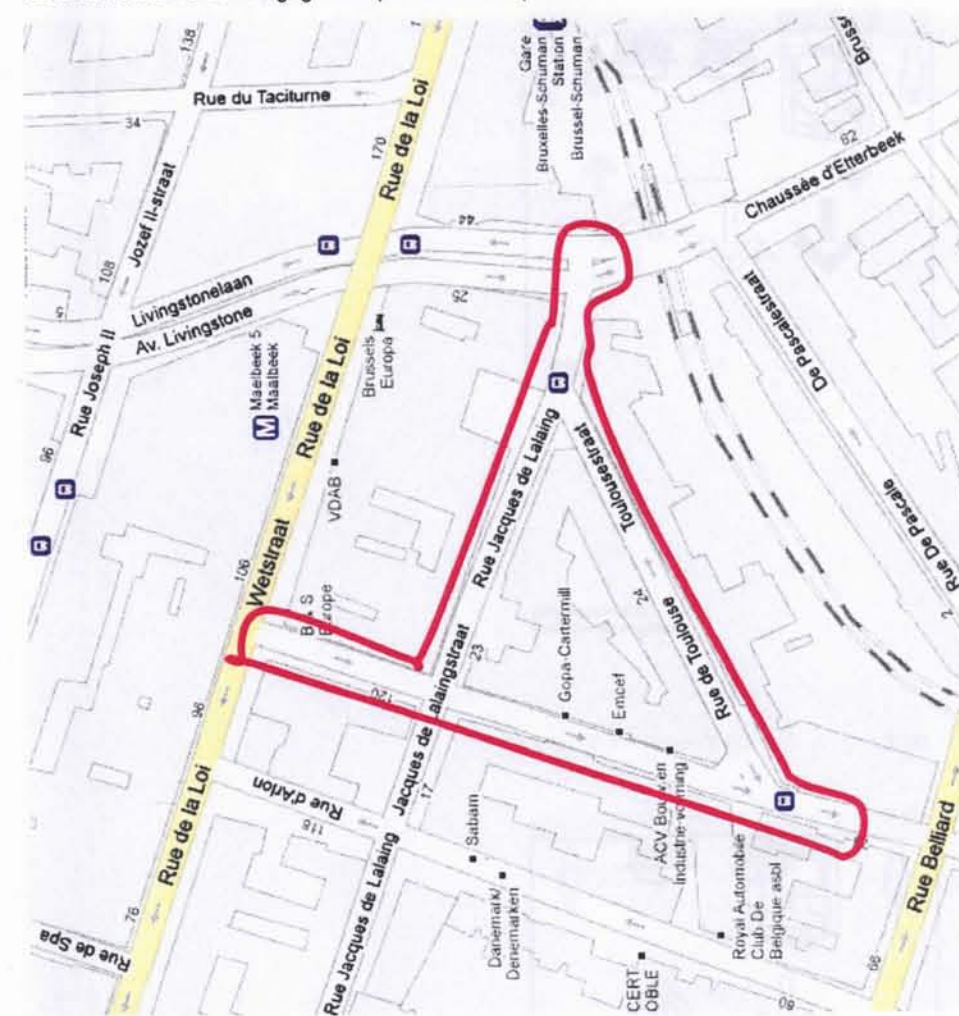
Studie van de parkeersituatie in de J. de Lalaing, Trier en Toulousestraat

Voorwerp van de studie

Deze studie wil de effecten onderzoeken van de verdwijning van parkeerplaatsen in de J. de Lalaingstraat voor de aanleg van een busstrook.

Ze gaat na hoeveel parkeerplaatsen er momenteel gebruikt worden en door wie (bewoners, andere omwonenden, bezoekers).

De studietone wordt weergegeven op onderstaand plan.



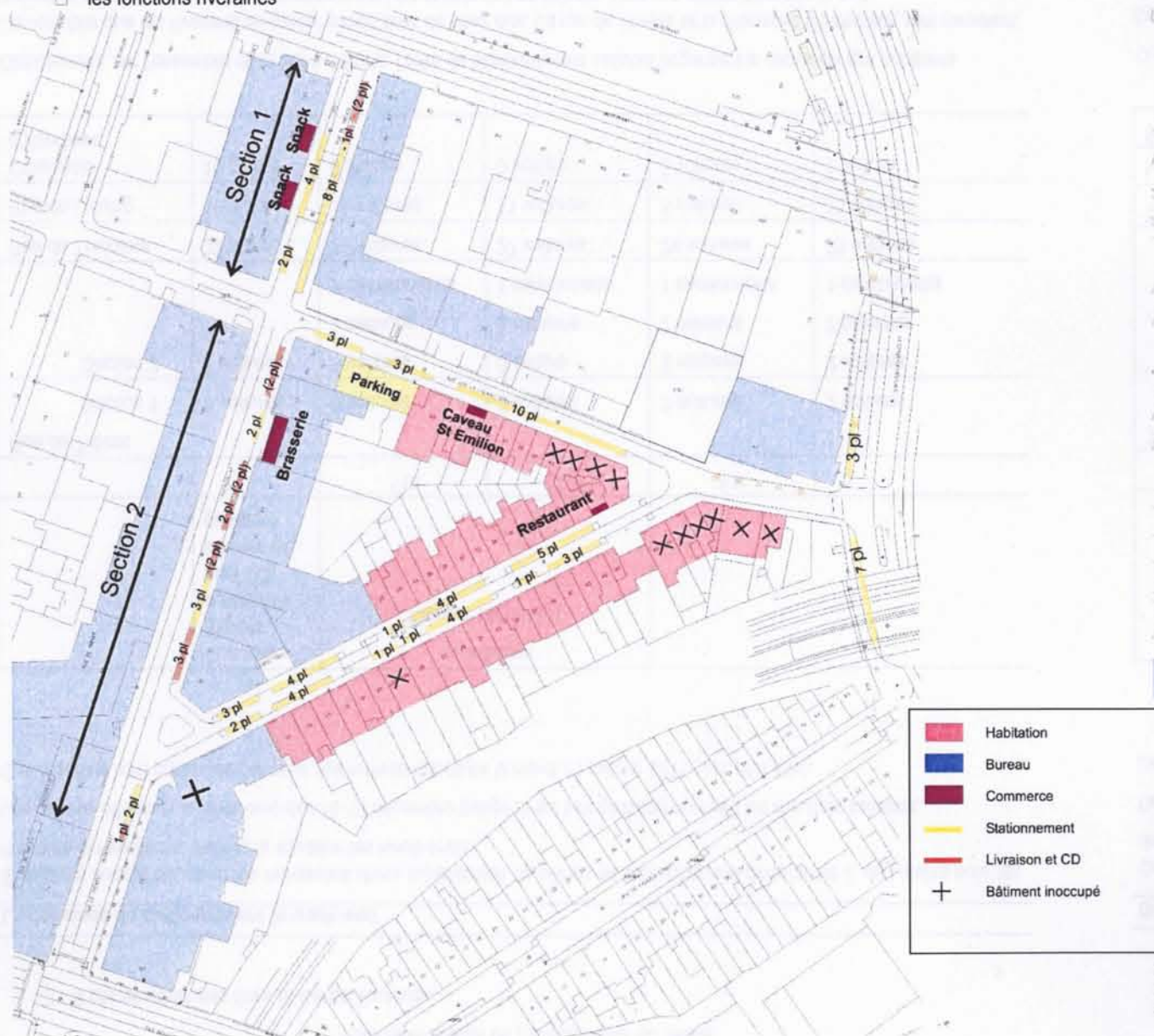
Les relevés ont été effectués:

- ☐ Le mardi 11 janvier 2011, jour de semaine "normal" à 07h00, 10h00, 15h00, 19h00 et 22h00
- ☐ Le samedi 18 décembre 2010 à 11h et 22h
- ☐ Le dimanche 19 décembre 2010 à 11h00 et 22h00

Les fonctions riveraines et l'offre de stationnement

Le plan de la figure 1 indique:

- ☐ Le nombre de places offertes dans chaque section de voirie
- ☐ les fonctions riveraines



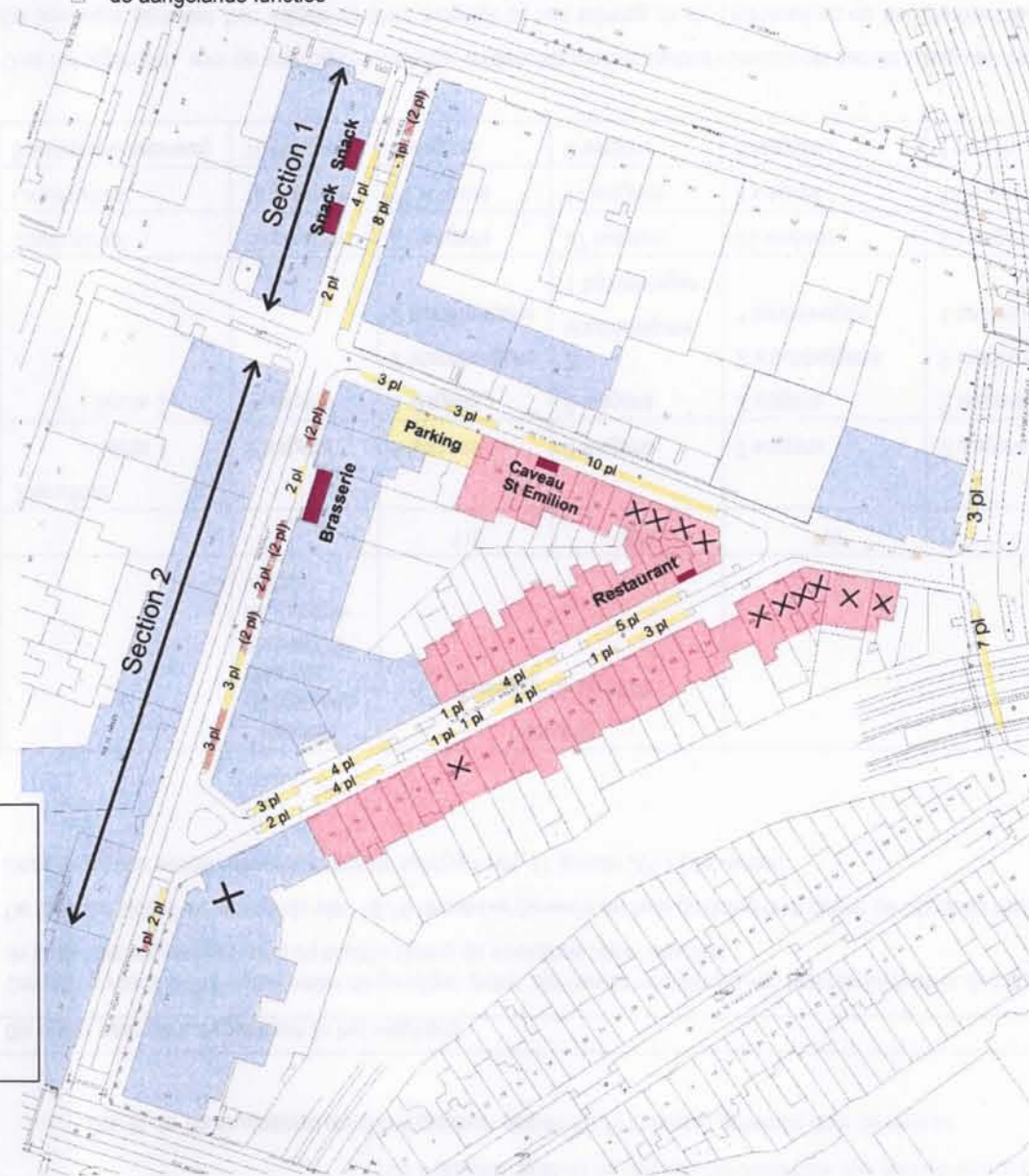
De tellingen werden uitgevoerd:

- ☐ Op dinsdag 11 januari 2011, een « normale » werkdag, om 07.00 h, 10.00 h, 15.00 h, 19.00 h en 22.00 h
- ☐ Op zaterdag 18 december 2010 om 11h en 22h
- ☐ Op zondag 19 december 2010 om 11.00 h en 22.00 h

De aangelande functies en het parkeeraanbod

Op het plan van afbeelding 1 zien we:

- ☐ Het aantal parkeerplaatsen dat aangeboden wordt in ieder deel van de straat
- ☐ de aangelande functies



A l'exception de la rue de Trèves où l'on trouve des emplacements réservés aux corps diplomatiques et à la livraison, toutes les places de stationnement sont payantes

Différents chantiers en cours réduisent temporairement l'offre de stationnement.

- Section 1 de la rue de Trèves : 6 places obstruées jour et nuit
8 places interdites en journée le jour du relevé.
- 6 places obstruées dans la rue de Toulouse

La demande de stationnement le week-end

S'agissant surtout d'évaluer les incidences d'une suppression de places de stationnement dans la rue J. de Lalaing pour les riverains, envisageons d'abord la situation les week-ends.

Les relevés effectués le week-end des 18-19 décembre (neige et sol très glissant) donnent les résultats suivants;

Ces résultats sont confirmés par ceux des relevés effectués le mardi 11 janvier 2011 (voir plus loin).

	Capacité (places autorisées hors CD, entrées de garages)	occupation Samedi 18/12/1010			
		11h	22h	11h	
Rue de Trèves					
Section 1	8 voitures	5 voitures	2 voitures	2 voitures	2 voitures
Section 2	7 voitures	5 voitures 2 camions 2 camionnettes	0 voiture 2 camions 1 camionnette	2 voitures 2 camions 1 camionnette	2 voitures 2 camions 1 camionnette
Rue de Toulouse	33 places	21 voitures	27 voitures	24 voitures	23 voitures
Rue de Lalaing	16 places	11 voitures	11 voitures	8 voitures	13 voitures
Chaussée d'Etterbeek	10 places	0 voiture	0 voiture	3 voitures	1 voiture

Globalement, sur l'ensemble de la zone d'étude, l'offre de stationnement satisfait largement la demande des habitants.

On constate que les riverains se garent assez près de chez eux. La rue de Trèves et la chaussée d'Etterbeek sont rarement occupées en soirée, ce qui peut s'expliquer par une crainte du vandalisme dans ces voiries désertes la nuit.

Met uitzondering van de Trierstraat, waar een aantal plaatsen voorbehouden zijn voor het diplomatiek corps en leveringen, zijn alle parkeerplaatsen betalend.

Een aantal werken in uitvoering zorgen voor een tijdelijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen.

- Sectie 1 van de Trierstraat : 6 plaatsen die dag en nacht in beslag genomen worden door de werken
Op 8 plaatsen gold op de dag van het onderzoek een parkeerverbod overdag.
- Ook in de Toulousestraat worden 6 plaatsen dag en nacht in beslag genomen door de werken

De vraag naar parkeerplaatsen in het weekend

Omdat we vooral willen weten welke de gevolgen zullen zijn van de verdwijning van parkeerplaatsen in de Lalaingstraat voor de bewoners, moeten we eerst de situatie tijdens de weekends nader bekijken.

De tellingen tijdens de weekends van 18-19 december (sneeuw en zeer gladde grond) geven de volgende resultaten;

Deze resultaten worden bevestigd door de tellingen van 11 januari 2011 (zie verder).

	Capaciteit (toegestane plaatsen zonder CD en garage-inritten)	bezetting Zaterdag 18/12/1010			
		11h	22h	11h	
Trierstraat					
Sectie 1	8 wagens	5 wagens	2 wagens	2 wagens	2 wagens
Sectie 2	7 wagens	5 wagens 2 vrachtwagens 2 bestelwagens	0 wagens 2 vrachtwagens 1 bestelwagen	2 wagens 2 vrachtwagens 1 bestelwagen	2 wagens 2 vrachtwagens 1 bestelwagen
Touloustraat	33 plaatsen	21 wagens	27 wagens	24 wagens	23 wagens
Lalaingstraat	16 plaatsen	11 wagens	11 wagens	8 wagens	13 wagens
Etterbeeksesteenweg	10 plaatsen	0 wagens	0 wagens	3 wagens	1 wagen

Over het algemeen, voor de volledige studiezone, voldoet het parkeeraanbod ruimschoots aan de vraag van de bewoners.

De bewoners parkeren hun wagen zo dicht mogelijk bij hun woning. In de Trierstraat en op de Etterbeeksesteenweg staat slechts zelden 's nachts een auto geparkeerd, waarschijnlijk uit vrees voor vandalisme op deze wegen die 's nachts verlaten zijn.

La demande de stationnement en journée

Les relevés des plaques des voitures effectués le mardi 11 janvier donnent les résultats suivants (hors rue de Trèves):

		7h	10h	15h	19h	22h
Toulouse						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
garage?	7					
garage?	8					
p	9					
travaux						
travaux						
travaux						
p	10					
p	11					
p	12					
p	13					
Toulouse						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
p	7					
travaux						
travaux						
p	8					
p	9					
p	10					
mini p	11					
p	12					
p	13					
p	14					
p	15					
p	16					
p	17					
p	18					
De Lalaing						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
p	7					
p	8					
p	9					
p	10					
p	11					
p	12					
p	13					
p	14					
p	15					
p	16					
p	17					
Etterbeek						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
p	7					
Totaal						
Total riverains		19	16	13	24	33
Total autres		33	30	29	15	0
Total libres		7	13	17	20	26
Total places		59	59	59	59	59

Durée
riverain
4 tranches horaires
3 tranches horaires
2 tranches horaires
1 tranche horaire
Libre

De façon générale on a constaté que peu de véhicules étaient munis de carte riverains ou de ticket valable. Celles qui affichaient la carte de stationnement (Bruxelles zone 6) ont été considérées comme riveraines. (en bleu sur les graphiques)

Les voitures garées à 22 h sont supposées être celles des riverains malgré l'absence de carte riverain.

Cette supposition n'a pas été faite pour le relevé du matin car on trouve à cette heure des voitures qui partent durant la journée et ne rentrent pas le soir.

NB: Le parking privé se trouvant rue de Lalaing, 29 n'est occupé que par 3 voitures en journée; il est tout à fait vide en soirée

De vraag naar parkeerplaatsen overdag

Het noteren van de autonummerplaten op dinsdag 11 januari leverde volgende resultaten op (zonder de Trierstraat):

		7h	10h	15h	19h	22h
Toulouse						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
garage?	7					
garage?	8					
p	9					
travaux						
travaux						
travaux						
p	10					
p	11					
p	12					
p	13					
Toulouse						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
p	7					
travaux						
travaux						
p	8					
p	9					
p	10					
mini p	11					
p	12					
p	13					
p	14					
p	15					
p	16					
p	17					
p	18					
De Lalaing						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
p	7					
p	8					
p	9					
p	10					
p	11					
p	12					
p	13					
p	14					
p	15					
p	16					
p	17					
Etterbeek						
p	1					
p	2					
p	3					
p	4					
p	5					
p	6					
p	7					
Totaal						
Total riverains		19	16	13	24	33
Total autres		33	30	29	15	0
Total libres		7	13	17	20	26
Total places		59	59	59	59	59

Durée
riverain
4 tranches horaires
3 tranches horaires
2 tranches horaires
1 tranche horaire
Libre

Een algemene vaststelling was dat slechts weinig voertuigen een geldig ticket of een bewonerskaart hadden. Zij die een parkeerkaart hadden voorliggen (Brussel zone 6) werden beschouwd als bewoners. (in het blauw op de grafieken)

De voertuigen die er nog geparkeerd stonden om 22 h worden beschouwd als voertuigen van de bewoners, ook al lag er geen bewonerskaart in.

Deze veronderstelling werd niet gemaakt voor de ochtendmeting omdat men op dat uur wagens heeft die in de loop van de dag vertrekken en 's avonds niet terugkeren.

NB: De private parking op nr. 29 van de Lalaingstraat wordt overdag slechts gebruikt door 3 wagens; 's avonds staat hij volledig leeg.

Données pour la rue de Trèves:

Section 1: 14 places toutes interdites en journée pour travaux mais quelques voitures néanmoins.
Section 2: Il reste des places libres mais des voitures sont garées sur les zones de livraison (pour éviter de payer une taxe de stationnement ?) et sur des emplacements CD.

	7h	10h	15h	19h	22h
Trèves - section 1					
Stationnement interdit livr					
du 10 au 11 /12					
de 7h à 17h					
liv					
cd					
p					
p					
p					
p					
p					
p					
p					
p					
conteneurs					
travaux					
travaux					
travaux					
travaux					
travaux					
travaux					
Total riverains	1	1	1	1	4
Total autres	4	1	1	4	3
Total libres (légal)	7	8	8	5	3
Total voitures	5	2	2	5	7
Total places légales	9	9	9	9	9
Trèves - section 2					
liv					
liv					
liv					
liv					
p					
p					
p					
liv					
liv					
cd					
cd					
liv					
liv					
p					
p					
p					
cd					
cd					
cd					
p					
p					
cd					
Total riverains	1	1	0	1	1
Total autres	5	14	12	9	1
Total libres (légal)	2	0	4	3	6
Total voitures	6	15	12	10	2
Total places légales	7	7	7	7	7

Le stationnement rue de Trèves est principalement utilisé en journée, et pour un stationnement de courte voire moyenne durée. Il s'agit de visiteurs essentiellement.

Constat supplémentaire, les zones de livraisons et les emplacements réservés au corps diplomatiques sont utilisés de manière illégale. Très peu de CD et de livraisons apparemment...

Les tarifs actuels sont les suivants:

- 1,5 euros / 1h
- 4 euros / 2h
- 7 euros / 3h
- 25 euros /demie journée

Gegevens voor de Trierstraat:

Sectie 1: 14 plaatsen die allemaal overdag verboden zijn wegens werken, maar toch met een aantal wagens hierop.
Sectie 2: nog een aantal vrije plaatsen maar er staan wagens geparkeerd op de leveringszones (om geen parkeergeld te moeten betalen ?) en op de plaatsen voor diplomatiek personeel.

	7h	10h	15h	19h	22h
Trèves - section 1					
Stationnement interdit livr					
du 10 au 11 /12					
de 7h à 17h					
liv					
cd					
p					
p					
p					
p					
p					
p					
p					
conteneurs					
travaux					
travaux					
travaux					
travaux					
travaux					
Total riverains	1	1	1	1	4
Total autres	4	1	1	4	3
Total libres (légal)	7	8	8	5	3
Total voitures	5	2	2	5	7
Total places légales	9	9	9	9	9
Trèves - section 2					
liv					
liv					
liv					
liv					
p					
p					
p					
liv					
liv					
cd					
cd					
liv					
liv					
p					
p					
p					
cd					
cd					
cd					
p					
p					
cd					
Total riverains	1	1	0	1	1
Total autres	5	14	12	9	1
Total libres (légal)	2	0	4	3	6
Total voitures	6	15	12	10	2
Total places légales	7	7	7	7	7

De parkeerplaatsen in de Trierstraat worden vooral overdag gebruikt en voor een korte gemiddelde tijd. Het betreft hier voornamelijk bezoekers.

Ook stellen we vast dat de leveringszones en de parkeerplaatsen voor het diplomatiek corps oneigenlijk gebruikt worden. Blijkbaar komen hier zeer weinig diplomaten en wordt er niet veel geleverd.

De huidige tarieven zijn:

- 1,5 euro / 1h
- 4 euro / 2h
- 7 euro / 3h
- 25 euro /halve dag

Conclusions

La suppression des 16 places rue de Lalaing pourrait être absorbée par les rues avoisinantes, compte tenu de la demande actuelle des riverains.

Si les logements vides étaient à nouveau habités, la pression sur le stationnement de nuit augmenterait. Des solutions sont sans doute à trouver dans une réorganisation des places CD et de livraisons dans la rue de Trèves. Répondent-elles toujours aux besoins ? Un renforcement du contrôle de stationnement en journée permettrait d'autre part de dissuader le stationnement ventouse.

Une remarque encore:

Dans la rue de Trèves, la suppression des 2 places situées devant l'immeuble 25-27 permettrait aux voitures de se mettre (beaucoup mieux) sur deux files en amont du carrefour Belliard, ce qui augmenterait le débit dans la rue de Trèves lorsque le feu au carrefour de la rue Belliard est vert et cela résoudrait des problèmes de remontées de files, parfois jusqu'au carrefour Lalaing. Les voitures et les bus seraient gagnants.

Conclusies

De verdwijning van de 16 parkeerplaatsen in de Lalaingstraat zou opgevangen kunnen worden door de omliggende straten, gelet op de huidige vraag van de bewoners.

Als de leegstaande woningen opnieuw bewoond zouden zijn zou de parkeerdruk 's nachts wel toenemen. Een oplossing dient waarschijnlijk gezocht te worden bij een reorganisatie van de CD-plaatsen en leveringszones in de Trierstraat; zijn deze parkeerplaatsen hier wel echt nodig? Een strengere controle op het parkeren overdag zou anderzijds de langparkeerders kunnen afschrikken.

Een laatste opmerking:

De verdwijning van 2 parkeerplaatsen voor het gebouw 25-27 in de Trierstraat zou de auto's de gelegenheid bieden om zich (veel gemakkelijker) in twee files te plaatsen voor het Belliardkruispunt, waardoor het debiet in de Trierstraat zou toenemen als het licht van het Belliardkruispunt groen is. Dit zou de problemen van filevorming, soms tot aan het kruispunt de Lalaing, kunnen oplossen. Zowel het autoverkeer als het busverkeer zouden hier bij winnen.

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100