

Dans le cadre de la procédure d'instruction du permis d'urbanisme relative au projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri, compris entre le Square de Meudon (non inclus) et le boulevard Brand Whitlock, l'administration communale de Woluwe-Saint-Lambert a pris l'initiative, compte tenu de l'ampleur du projet, de faire réaliser un rapport d'incidences par un bureau d'études externe.

L'objectif de cette étude était de déterminer les incidences globales du projet à l'échelle de l'ensemble du quartier. Ce document constitue une ressource utile à la bonne compréhension du projet et de ses impacts sur son environnement.

In het kader van de vergunningsprocedure voor het stedenbouwkundig project betreffende de heraanleg van de Georges Henrilaan, gelegen tussen het Meudonplein (niet inbegrepen) en de Brand Whitlocklaan, heeft het gemeentebestuur van Sint-Lambrechts-Woluwe, gelet op de omvang van het project, het initiatief genomen om een effectenrapport te laten opstellen door een extern studiebureau.

Het doel van deze studie was om de globale effecten van het project op schaal van de volledige wijk te bepalen. Dit document vormt een nuttige bron voor een goed begrip van het project en de impact ervan op zijn omgeving.



*Fait le 25/03/26 à Woluwe-Saint-Lambert
Opgemaakt op 25/03/2026 te Sint-Lambrechts-Woluwe*

*Philippe JAQUEMYNS ,
Échevin en charge de la gestion de l'espace public ,
Schepen voor het beheer van de openbare ruimte ,*



Geadresseerd aan:

Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe
Dienst Beheer van de openbare ruimte
Contactpersoon: Alexandre Laeckmann

EFFECTENRAPPORT

PROJECT VOOR DE HERAANLEG VAN DE GEORGES HENRILAN

Interne ref.: C1602

DEFINITIEVE VERSIE

06/02/2026

Studieverantwoordelijke:

strateg 

Strateg NV

Adolphe Lacomblélaan 69-71
Bus 8
1030 Schaarbeek
België

Contactpersoon:

Matthieu Bogaert
Studiedirecteur
Tel. +32 (0)2 738 78 83
m.bogaert@strateg.eu

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	6
1.1	VOORWERP VAN DE AANVRAAG	6
1.2	AUTEUR VAN HET EFFECTENRAPPORT	7
1.3	METHODEN VOOR EFFECTENBEOORDELING	7
1.4	ONDERVONDEN MOEILIKHEDEN.....	7
2	PRESENTATIE VAN DE SITE.....	8
2.1	LOCATIE VAN HET PROJECT.....	8
2.2	HISTORIEK VAN DE SITE	9
2.3	HUIDIGE WERKING VAN DE GEORGES HENRILAAN	9
2.4	ADMINISTRATIEVE, JURIDISCHE EN GRONDSITUATIE.....	12
2.4.1	Kadastrale percelen	12
2.4.2	Regelgevende en planologische context	13
3	REFERENTIESITUATIE	25
4	GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN HET PROJECT.....	26
4.1	MOTIVERING EN DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT.....	26
4.2	BESCHRIJVING VAN HET PROJECT.....	26
4.2.1	Per wegstuk.....	26
4.2.2	Globaal	34
5	WERKEN.....	38
5.1	PLANNING EN FASERING VAN DE WERKEN	38
5.2	LOGISTIEK VAN DE WERKEN	38
5.2.1	Regelgeving en praktische aspecten van de werken.....	38
5.2.2	Inname en toegangswegen van de werken	38
5.2.3	Aanvoer en afvoer van materialen	38
5.3	GELIJKTIJDIGHEID VAN DE WERKEN MET ANDERE WERKEN	39
6	ONDERZOCHE ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN	40
7	MILIEUANALYSE	43
7.1	MOBILITEIT	43
7.1.1	Geografisch gebied	43
7.1.2	Context	43
7.1.3	Analyse van het project	55
7.2	STEDENBOUW, LANDSCHAP EN ERFGOED	69
7.2.1	Geografisch gebied	69
7.2.2	Huidige situatie	69
7.2.3	Analyse van het project	75
7.3	SOCIAAL EN ECONOMISCH DOMEIN	88
7.3.1	Geografisch gebied	88
7.3.2	Context	88
7.3.3	Analyse van het project	90
7.4	GELUIDS- EN TRILLINGSOMGEVING	95
7.4.1	Geografisch gebied	95
7.4.2	Context	95
7.4.3	Analyse van het project	96
7.5	BODEM EN WATER.....	99
7.5.1	Geografisch gebied	99
7.5.2	Context	99
7.5.3	Analyse van het project	108
7.6	FLORA EN FAUNA.....	116
7.6.1	Geografisch gebied	116
7.6.2	Context	116
7.6.3	Analyse van het project	120
7.7	MENS	127
7.7.1	Geografisch gebied	127
7.7.2	Context	127
7.7.3	Analyse van het project	128
7.8	MICROKLIMAAT	129
7.8.1	Geografisch gebied	129

7.8.2	Context	129
7.8.3	Analyse van het project	130
7.9	LUCHT	131
7.9.1	Geografisch gebied	131
7.9.2	Context	131
7.9.3	Analyse van het project	132
7.10	ENERGIE	133
7.10.1	Geografisch gebied	133
7.10.2	Context	133
7.10.3	Analyse van het project	134
7.11	AFVALBEHEER	135
7.11.1	Geografisch gebied	135
7.11.2	Context	135
7.11.3	Analyse van het project	137
7.12	ANALYSE VAN DE BOUWPLAATS	138
7.12.1	Overzicht van de belangrijkste elementen van de bouwplaats	138
7.12.2	Mobiliteit	138
7.12.3	Stedenbouw, landschap en erfgoed	139
7.12.4	Sociaal en economisch domein	139
7.12.5	Geluids- en trillingsomgeving	139
7.12.6	Bodem en water	140
7.12.7	Flora en fauna	141
7.12.8	Mens	141
7.12.9	Microklimaat	142
7.12.10	Lucht	142
7.12.11	Energie	143
7.12.12	Afvalbeheer	143
7.13	INTERACTIES TUSSEN DE DOMEINEN	143
8	MAATREGELEN OM DE EFFECTEN TE BEPERKEN	144
9	NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING	146
9.1	VOORWERP VAN DE AANVRAAG	146
9.2	BELANGRIJKSTE ELEMENTEN VAN HET PROJECT	147
9.2.1	Kerncijfers van het project vanuit het oogpunt van mobiliteit	147
9.2.2	Toegankelijkheid en inclusie	147
9.2.3	Bestrating en identiteit van de laan	147
9.2.4	Regenwaterbeheer en ontharding	148
9.2.5	Vergroening en klimaatcomfort	149
9.3	MILIEUANALYSE	149
10	BIJLAGE: SAMENVATTING VAN DE ONDERZOEKEN NAAR DE PARKEERVRAAG IN DE GEORGES HENRILAAN	153

Lijst met afbeeldingen

Afbeelding 1: Illustratie van het project (achtergrondkaart: BruGIS).....	6
Afbeelding 2: Algemene locatie van de site van het project (achtergrondkaart: BruGIS)	8
Afbeelding 3: Uitzicht op de Georges Henrilaan vanaf de Brand Whitlocklaan (Gemeentemuseum van Sint-Lambrechts-Woluwe, collectie ansichtkaarten van Daniel Frankignoul) (bron: Irismonument)	9
Afbeelding 4: Werking van de Georges Henrilaan (bron: BruGIS).....	10
Afbeelding 5: Commercieel aanbod van de Georges Henrilaan (bron: hub.brussels, 2025)	10
Afbeelding 6: Georges Henrilaan en zijstraten (bron: STRATEC, december 2025)	11
Afbeelding 7: Federaal kadastraal percelenplan (bron: BruGIS)	12
Afbeelding 8: GBP (bron: BruGIS).....	13
Afbeelding 9: BBP (bron: BruGIS)	14
Afbeelding 10: GPDO (bron: BruGIS).....	15
Afbeelding 11: Gemeentelijk Mobiliteitsplan (bron: GemMP - Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe).....	16
Afbeelding 12: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS).....	18
Afbeelding 13: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS).....	18
Afbeelding 14: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS).....	20
Afbeelding 15: Project op wegstuk 1 (bron: aanvrager).....	28
Afbeelding 16: Project op wegstuk 2 – J.B. Degrooffplein (bron: aanvrager)	30
Afbeelding 17: Project op wegstuk 3 (bron: aanvrager).....	32
Afbeelding 18: Zoom op het project rond de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager).....	33
Afbeelding 19: Voor de laan gekozen standaardstraatstenen (bron: aanvrager).....	35
Afbeelding 20: Voorbeelden van referentieplanten voor het project (bron: aanvrager).....	37
Afbeelding 21: Voor de laan gekozen standaardbanken (bron: aanvrager).....	37
Afbeelding 22: Doorsnede van scenario's 1.A en 1.B (bron: AGORA)	40
Afbeelding 23: Doorsnede van scenario 2.C (bron: AGORA)	41
Afbeelding 24: Doorsnede van scenario 4.E (bron: AGORA)	41
Afbeelding 25: Doorsnede van scenario's 5.F en 5.G (bron: AGORA).....	42
Afbeelding 26: Modale aandelen voor 2018 van het verkeer in het Roodebeekgebied volgens het verkeersmodel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	43
Afbeelding 27: Modale herkomst en verdeling van winkelbezoekers (bepaald aan de hand van 336 enquêtes uitgevoerd in mei 2024) en voetgangersverkeer (bron: hub.brussels).....	44
Afbeelding 28: MWS-plan voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens in de buurt van de site (bron: MobiGIS).....	46
Afbeelding 29: Doorsnede van de Georges Henrilaan (bron: AGORA).....	46
Afbeelding 30: Kruispunt aan de ingang van de Georges Henrilaan (achtergrondkaart: BruGIS)	47
Afbeelding 31: Luchtfoto van het kruispunt rond de Meudonsquare (bron: BruGIS).....	47
Afbeelding 32: Kaart met online tellingen op de Georges Henrilaan en verkeersresultaten uit 2022 (bron: AGORA)	48
Afbeelding 33: Parkeerregels (bron: https://data.parking.brussels/)	49
Afbeelding 34: Bestaand parkeeraanbod	50
Afbeelding 35: Ligging van de site ten opzichte van de vervoersinfrastructuur (bron: MIVB).....	51
Afbeelding 36: MIVB-bushalte Degrooff (bron: Google Street View, mei 2024)	52
Afbeelding 37: Tabel met de bezoekersaantallen van de MIVB-haltes in 2019 (bron: AGORA)	52
Afbeelding 38: Routes voor actieve vervoerswijzen op de Georges Henrilaan (bron: BruGIS)	54
Afbeelding 39: CC'-doorsnede en bestaande helling.....	54
Afbeelding 40: Bestaande/geplande modeldoorsneden van de laan (bron: aanvrager)	55
Afbeelding 41: Schoolomgevingen – specifieke wegmarkeringen (bron: aanvrager)	56
Afbeelding 42: Wijziging van de snelheidsbeperking op het J.B. Degrooffplein (achtergrondkaart: aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning)	56
Afbeelding 43: Verkeerswijziging aan de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager).....	57
Afbeelding 44: Voorgestelde indeling van de parkeerplaatsen per soort (achtergrondkaart: aanvrager)	58
Afbeelding 45: Zoom op het J.B. Degrooffplein (bron: aanvrager).....	59
Afbeelding 46: Geplande plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit (bron: aanvrager)	60
Afbeelding 47: Locatie van de XL-fietsbox bij de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager)	61
Afbeelding 48: Locatie van de geplande leveringsplaatsen (bron: aanvrager)	61
Afbeelding 49: Busperrons bij de MIVB-halte Degrooff (bron: aanvrager).....	63
Afbeelding 50: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS).....	65
Afbeelding 51: Orthofoto 1930-1935 (bron: BruGIS)	69
Afbeelding 52: Hoeken van de Georges Henrilaan met de Erprinslaan en de Prekelindenlaan (bron: STRATEC, december 2025).....	70
Afbeelding 53: Onderbrekingen in de rooilijnen aan de noordkant van de Georges Henrilaan (bron: Google Street View).....	71
Afbeelding 54: Onderbrekingen in de rooilijnen aan de zuidkant van de Georges Henrilaan (bron: Google Street View 2024).....	71
Afbeelding 55: Profielen van de wegen die de Georges Henrilaan kruisen binnen de projectperimeter (achtergrondkaart: BruGIS, bronnen: Google Street View en STRATEC, december 2025)	72

Afbeelding 56: Elementen van het Brusselse architectonische erfgoed (bronnen: BruGIS, Google Street View en foto's uit de inventaris van het architectonische erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	74
Afbeelding 57: Voorgesteld plan voor het J.B. Degrooffplein (bron: aanvrager)	75
Afbeelding 58: Gepland uitzicht op het J.B. Degrooffplein, met het koninklijk instituut op de achtergrond (bron: aanvrager)	76
Afbeelding 59: Voorgesteld plan van de omgeving van de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager)	76
Afbeelding 60: Voorgesteld plan van het kruispunt van de Schrijnwerkerstraat en de Georges Henrilaan (bron: aanvrager)	77
Afbeelding 61: Aansluiting van de laan op de Brand Whitlocklaan (bron: aanvrager)	78
Afbeelding 62: Aansluiting van de laan op de zijstraten (bron: aanvrager)	78
Afbeelding 63: Voorbeelden van mogelijke aanpassingen aan de aansluitingen van de laan op de zijstraten (bron: aanvrager)	79
Afbeelding 64: Aansluiting van de laan op de Meudonsquare (bron: aanvrager)	79
Afbeelding 65: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS)	85
Afbeelding 66: Draaiboek Publieke Ruimte – Erfgoedelementen en -ensembles – Kaart (bron: BruGIS)	85
Afbeelding 67: Bestemmingen van het GBP (bron: BruGIS)	88
Afbeelding 68: Commercieel aanbod van de Georges Henrilaan (bron: hub.brussels, 2025)	89
Afbeelding 69: Analyse van het commerciële aanbod per wegstuk (bron: intentieverklaring)	90
Afbeelding 70: Draaiboek Publieke Ruimte – Wijk- en handelskernen – Kaart (bron: BruGIS)	92
Afbeelding 71: Blootstelling van de onderzochte site (in het zwart) aan verkeerslawaaï – Uittreksel uit het kadaster 2021 – L _{den} en L _n van het BHG (bron: Leefmilieu Brussel)	95
Afbeelding 72: Draaiboek Publieke Ruimte – Erfgoedelementen en -ensembles – Kaart (bron: BruGIS)	97
Afbeelding 73: Topografie van de site van de Georges Henrilaan (bron: https://nl-be.topographic-map.com/map-dczb3/Brussel/)	100
Afbeelding 74: Topografische niveaus en helling langs de dwarsdoorsnede van de projectperimeter (bron: vergunningsaanvraag)	100
Afbeelding 75: Lithologische doorsnede ter hoogte van het studiegebied (bron: geodata.environnement.brussels)	101
Afbeelding 76: Hoogte van het grondwaterpeil en stromingsrichting van het grondwater (bron: geodata.environnement.brussels)	102
Afbeelding 77: Diepte van het grondwaterpeil (bron: geodata.environnement.brussels)	102
Afbeelding 78: Inventaris van de bodemtoestand op de projectsite (bron: BruGIS)	103
Afbeelding 79: Overstromingsgevaarkaart – 2019 (bron: geodata.environnement.brussels)	104
Afbeelding 80: Locatie van de sonderingen voor de infiltratietests	105
Afbeelding 81: Uitvoering van de infiltratietests (bron: Solor)	105
Afbeelding 82: Doorlatendheidsschaal, bodemtype en infiltratiemogelijkheden	106
Afbeelding 83: Kaart van de nutsvoorzieningen in het studiegebied (bron: KLIM-CICC)	107
Afbeelding 84: Voorzieningen voor regenwaterbeheer van het project	110
Afbeelding 85: Presentatie van de geplande werken op het J.B. Degrooffplein	112
Afbeelding 86: Toevoer van regenwater naar de wadi	113
Afbeelding 87: Brussels ecologisch netwerk (bron: Atlas, geodata.environnement)	116
Afbeelding 88: Gebieden met een tekort aan publiek toegankelijk groene ruimten (bron: Leefmilieu Brussel)	117
Afbeelding 89: Locatie van het project ten opzichte van het blauwe en groene netwerk (bron: GPDO)	117
Afbeelding 90: Begroeiing van het projectgebied	118
Afbeelding 91: J.B. Degrooffplein (bronnen: Google Street View, mei 2024 en BruGIS, orthofoto 2024)	118
Afbeelding 92: Van Meyelmeierij (bron: BruGIS, orthofoto 2024)	119
Afbeelding 93: Kaart van diersoorten (bron: Atlas, geodata.environnement)	119
Afbeelding 94: Voorgesteld plan voor de begroeiing (bron: aanvrager)	120
Afbeelding 95: Voorbeelden van referentieplanten voor het project (bron: aanvrager)	122
Afbeelding 96: Zooms op het J.B. Degrooffplein (voor en na het project) (bronnen: BruGIS en aanvrager)	124
Afbeelding 97: Draaiboek Publieke Ruimte – Prioritaire beplanting – Kaart (bron: BruGIS)	126
Afbeelding 98: Heersende winden (bronnen: KMI (links), BruGIS (rechts))	129
Afbeelding 99: Kaart van hitte-eilanden in het BHG (bron: https://leefmilieu.brussels/)	130
Afbeelding 100: Luchtkwaliteit – Blootstelling aan zwarte koolstof tijdens de daluren (bron: Geodata Leefmilieu Brussel)	131
Afbeelding 101: Plan van de openbare verlichting in de huidige situatie	133
Afbeelding 102: Soorten verlichtingsarmaturen in de bestaande situatie (bron: foto's STRATEC, december 2025)	134
Afbeelding 103: Plan van de afvalvoorzieningen in de huidige situatie (bron: aanvrager)	135
Afbeelding 104: Model van de bestaande vuilnisbakken (bron: foto STRATEC, december 2025)	136
Afbeelding 105: Glasbollen (bron: foto STRATEC, december 2025)	136
Afbeelding 106: Locatie van de glasbollen in de voorgestelde situatie (bron: plan uit de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning)	137
Afbeelding 107: Belangrijkste beperkingen van de projectperimeter (bron: openbare vergadering van 17 december 2025)	144
Afbeelding 108: Illustratie van het project (achtergrondkaart: BruGIS)	146
Afbeelding 109: Voor de laan gekozen standaardstraatstenen (bron: aanvrager)	148
Afbeelding 110: Overzicht van het parkeeraanbod in de perimeter in 2020 (bron: STRATEC)	153

Afbeelding 111: Resultaten van de bezettingsgraad voor donderdag 5 maart 2020 en zaterdag 7 maart 2020 (bron: STRATEC).....	154
Afbeelding 112: Resultaten van de bezettingsgraad per wegstuk voor donderdag 5 maart 2020 en zaterdag 7 maart 2020 (bron: STRATEC)	154
Afbeelding 113: Parkeerbezetting in 2023 (bron: https://data.parking.brussels/).....	156
Afbeelding 114: Kaarten van de parkeerbezetting op donderdag 24 maart 2022 en zaterdag 26 maart 2022 (bron: AGORA).....	157

Lijst met tabellen

Tabel 1: Inrichtingsstrategie per type wegstuk en knooppunt uit het Draaiboek Publieke Ruimte	19
Tabel 2: Draaiboek Publieke Ruimte – alle filters die op het project van toepassing zijn	21
Tabel 3: Projecten die in aanmerking worden genomen voor de referentiesituatie	25
Tabel 4: Vergelijking van de bestaande situatie en het project vanuit het oogpunt van mobiliteit	34
Tabel 5: Tabellen met de voorgestelde oppervlakten per soort bestrating (bron: aanvrager).....	36
Tabel 6: Tabellen met de voorgestelde beplanting (bron: aanvrager)	36
Tabel 7: Bestaand parkeeraanbod	50
Tabel 8: Verandering in het aantal parkeerplaatsen binnen de projectperimeter (bron: aanvrager).....	59
Tabel 9: Verandering in het aantal fietsenstallingen binnen de projectperimeter (bron: aanvrager).....	60
Tabel 10: Draaiboek Publieke Ruimte – Netwerk openbaar vervoer – Aanbevelingen.....	66
Tabel 11: Draaiboek Publieke Ruimte – Erfgoedelementen en -ensembles – Aanbevelingen	85
Tabel 12: Draaiboek Publieke Ruimte – Specifieke perimeters – Aanbevelingen	86
Tabel 13: Draaiboek Publieke Ruimte – Wijk- en handelskernen – Aanbevelingen	92
Tabel 14: Draaiboek Publieke Ruimte – Schoolomgevingen – Aanbevelingen	93
Tabel 15: Resultaten van de infiltratietests (bron: Solor)	106
Tabel 16: Overzicht van de bomen in de huidige en voorgestelde situatie.....	121
Tabel 17: Aantal geregistreerde misdrijven 2021-2024 (bron: BISA).....	127
Tabel 18: Vergelijking van de bestaande situatie en het project vanuit het oogpunt van mobiliteit	147
Tabel 19: Tabellen met de voorgestelde oppervlakten per soort bestrating (bron: aanvrager).....	149
Tabel 20: Tabellen met de voorgestelde beplanting (bron: aanvrager)	149

1 INLEIDING

1.1 Voorwerp van de aanvraag

Dit effectrapport hoort bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning die de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft ingediend voor de heraanleg van de Georges Henrilaan tussen de middelste ring (Brand Whitlocklaan) en de Meudonsquare.

Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het project weer.



Afbeelding 1: Illustratie van het project (achtergrondkaart: BruGIS)

Deze heraanleg heeft tot doel verschillende tekortkomingen in de inrichting te verhelpen, zoals het comfort en de veiligheid van actieve weggebruikers, het waterbeheer en de geringe doorlatendheid van het gebied en de aantrekkelijkheid van de laan. Bijgevolg is er een heraanleg van gevel tot gevel gepland met de volgende ambities:

- zo breed mogelijke voetpaden voor voetgangers aanleggen;
- de rijbaan verbreden tot 6,3 m om de doorgang van bussen te garanderen;
- de verkeersomstandigheden voor fietsers verbeteren, hoewel een lineaire fietsvoorziening op de rijbaan niet mogelijk is;
- de doorlatendheid van de openbare ruimte vergroten (tot minimaal 10%);
- meer groen aanbrengen;
- de aantrekkelijkheid van de straat voor zowel handelszaken als woningen waarborgen;
- het aantal parkeerplaatsen met 34% verminderen.

Voor de vergunningsaanvraag is een stedenbouwkundige vergunning vereist, vergezeld van een effectenrapport, zoals gerechtvaardigd door punt 19 van bijlage B van het BWRO: “*alle verkeersinfrastructuren die een wezenlijke wijziging van het verkeersstelsel van het stuk weg en of van het omliggende net meebrengen voor zover deze niet bedoeld zijn in bijlage A, uitgezonderd de wijzigingen die beperkt zijn tot verbeteringen van het voetgangers- en fietsverkeer*”.

1.2 Auteur van het effectenrapport

De aanvrager heeft de opstelling van dit effectenrapport toevertrouwd aan het volgende adviesbureau:



Adolphe Lacomblélaan 69-71, bus 8

B-1030 Brussel, België

Tel. +32 2 738 78 73 – Fax: + 32 2 735 49 17

E-mail: stratec@stratec.eu – <http://www.stratec.eu>

Het adviesbureau STRATEC is erkend als auteur van effectenstudies in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (tot 22 oktober 2028).

Om deze erkenning te verkrijgen, heeft STRATEC de deskundigheid van zijn multidisciplinaire team en zijn jarenlange ervaring op het gebied van het uitvoeren van effectenstudies en het opstellen van effectenrapporten (30 jaar bestaan van het bureau en meer dan 200 referenties) voor diverse projecten (vervoersinfrastructuur, bruggen, openbaarvervoersdepots, woningbouwprojecten, kantoorprojecten, gemengde projecten, enz.), met name in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest (STRATEC beschikt ook over erkenningen voor Wallonië), aangevoerd.

1.3 Methoden voor effectenbeoordeling

Het rapport is gebaseerd op de inhoud van artikel 175/16 van het BWRO. Wat betreft bijlage F, vermeld in lid 7 van dit artikel, zijn alle relevante punten met betrekking tot dit project in het rapport opgenomen.

De beschrijving van de bestaande situatie is voornamelijk gebaseerd op een terreinverkenning van de bezoekbare delen, de bestaande bibliografie en de beschikbare gegevens in de gewestelijke databanken en luchtfoto's.

Het project is beschreven op basis van de plannen in de vergunningsaanvraag en de informatie die bij de aanvrager werd verkregen.

De effecten van het project voor deze bestaande situatie, waaraan de lopende projecten in de referentiesituatie worden toegevoegd, worden vervolgens kwalitatief geanalyseerd, met kwantificerende elementen indien beschikbaar.

1.4 Ondervonden moeilijkheden

Overeenkomstig bijlage F van het BWRO, 6°, geven we hieronder een overzicht van de ondervonden moeilijkheden en elementen die niet beschikbaar waren op het moment dat dit effectenrapport werd opgesteld:

Geen.

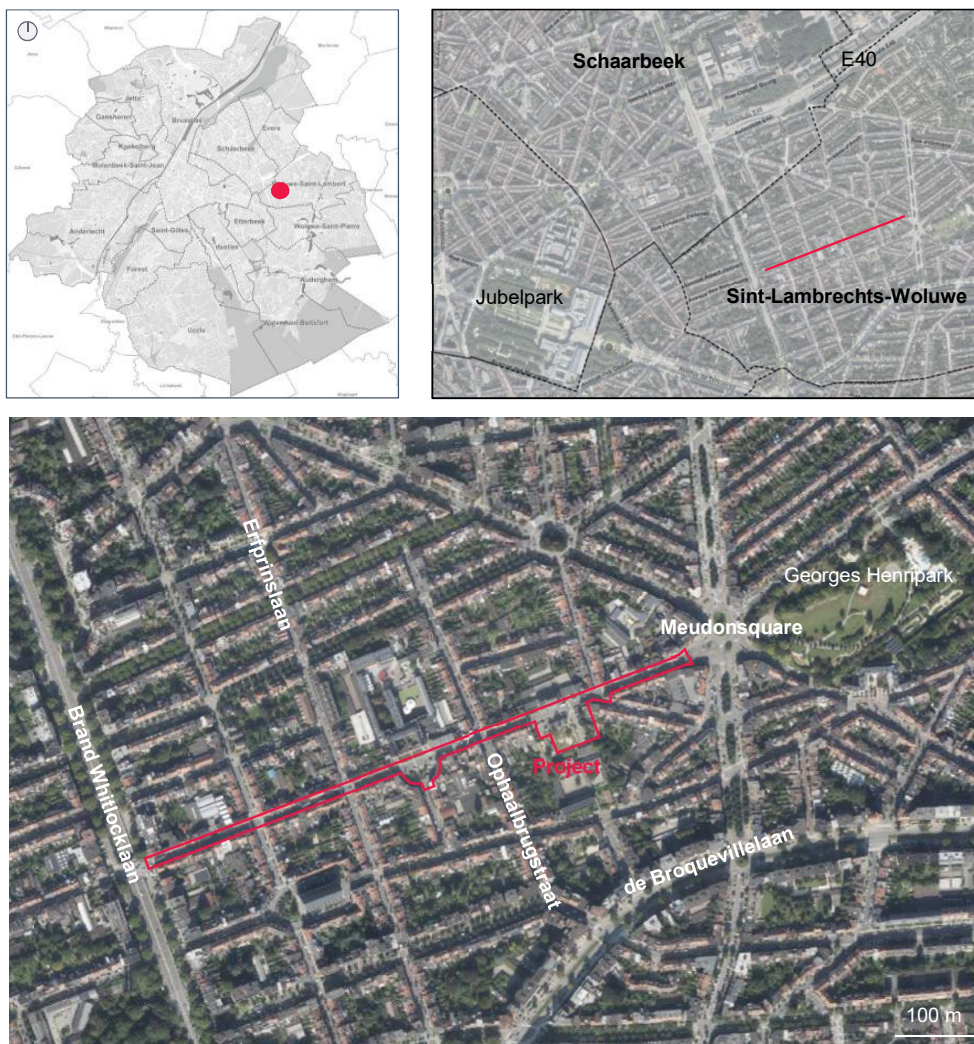
2 PRESENTATIE VAN DE SITE

2.1 Locatie van het project

Het project bevindt zich in de Georges Henrilaan, tussen het kruispunt met de Brand Whitlocklaan (middelste ring) en de rotonde van de Meudonsquare, op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en meer bepaald in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

Het wegstuk van de Georges Henrilaan waar de interventies plaatsvinden, is verdeeld in drie delen:

1. van de Brand Whitlocklaan tot de Erfprinslaan
2. van de Erfprinslaan tot de Ophaalbrugstraat, inclusief het J.B. Degrooffplein
3. van de Ophaalbrugstraat tot de Meudonsquare (met uitzondering van de square zelf omdat hij in het verleden al is heraangelegd)



Afbeelding 2: Algemene locatie van de site van het project (achtergrondkaart: BruGIS)

2.2 Historiek van de site

De laan werd aan het einde van de jaren 1870 aangelegd op basis van een overeenkomst uit 1867 (voor de aanleg van een 12 m brede laan) tussen twee families die eigenaar waren van aangrenzende grond. Eerst werd het gedeelte aangelegd dat de Linthoutstraat met het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden verbindt, daarna werd de laan in de jaren 1890 doorgetrokken tot aan de toenmalige nieuwe begraafplaats van Etterbeek. Het rooilijnplan van de laan werd definitief vastgesteld in 1901 en de weg werd opengesteld voor het verkeer tot aan het Roodebeekgehucht in 1902¹.



Afbeelding 3: Uitzicht op de Georges Henrilaan vanaf de Brand Whitlocklaan (Gemeentemuseum van Sint-Lambrechts-Woluwe, collectie ansichtkaarten van Daniel Frankignoul) (bron: Irismonument)

Vanaf het begin van de 20^e eeuw kreeg de Georges Henrilaan een commercieel karakter, met restaurants en brasseries op de belangrijkste kruispunten, met name bij de Brand Whitlocklaan.

Sinds de aanleg van deze verkeersader is het profiel niet fundamenteel veranderd. Alleen de verdeling van de ruimte tussen de verschillende vervoerswijzen is gewijzigd (met name door de toevoeging van parkeerstroken).

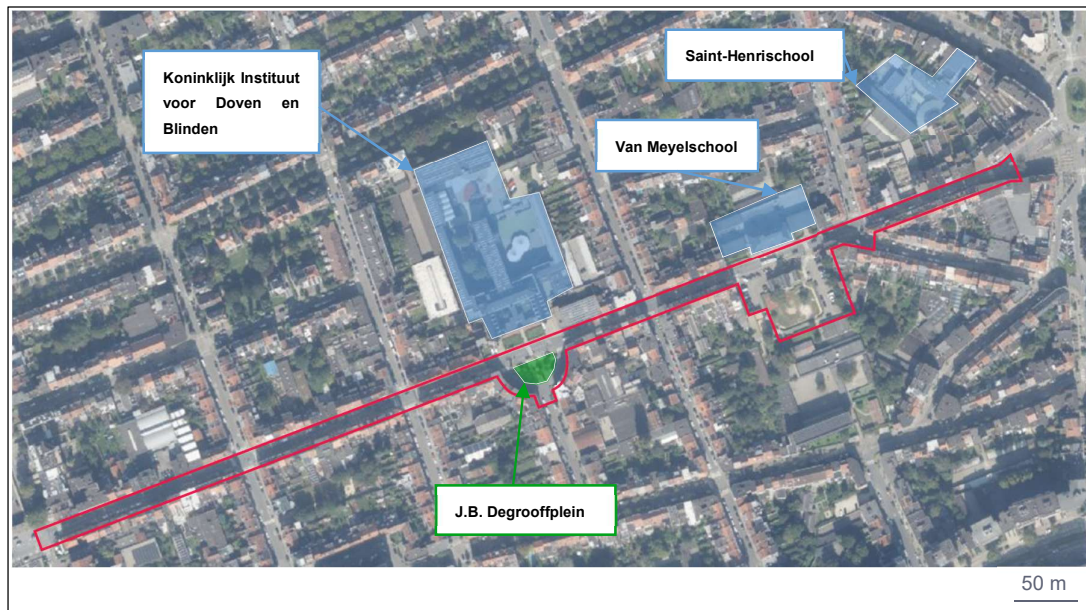
De inrichting van de Georges Henrilaan zoals we die vandaag kennen, is al vele jaren (in ieder geval sinds 1990) vrijwel onveranderd gebleven.

2.3 Huidige werking van de Georges Henrilaan

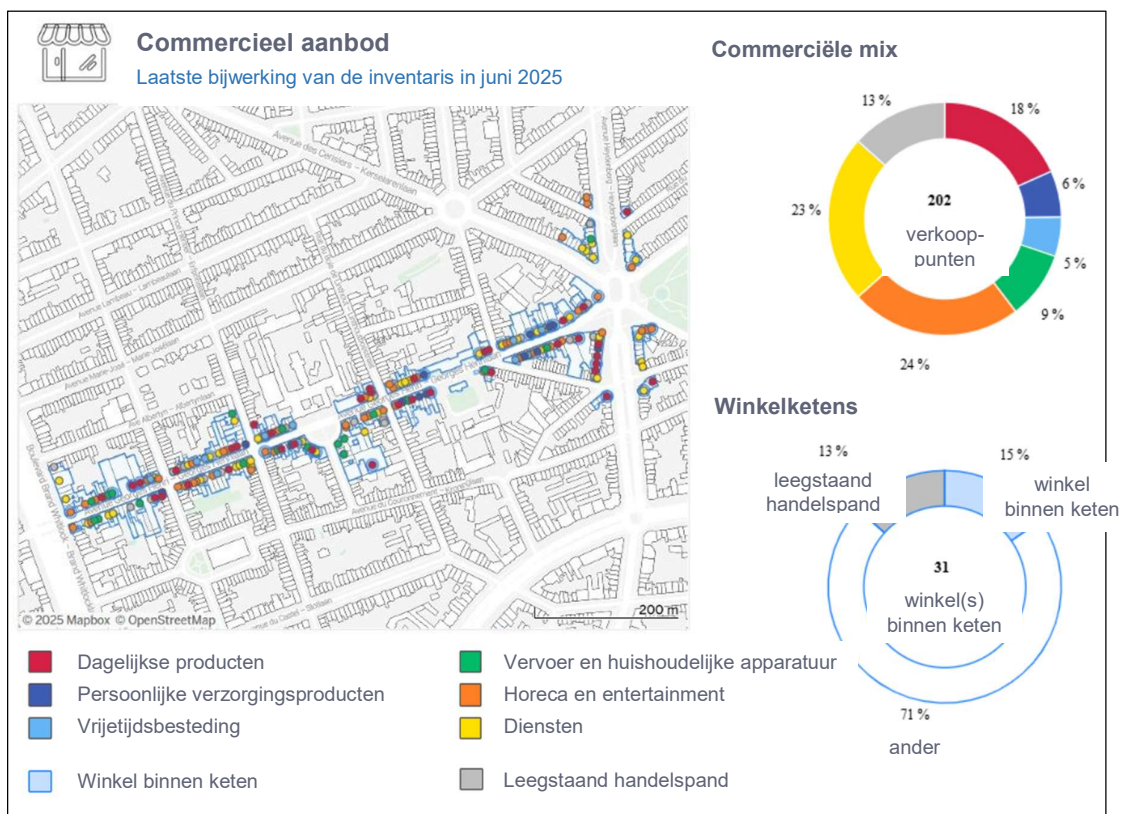
De Georges Henrilaan is een belangrijke verkeersader in Sint-Lambrechts-Woluwe.

De huidige functie van de laan wordt namelijk gekenmerkt door een sterke mix van gebruik en vervoerswijzen, ingebed in een dicht stedelijk weefsel met een overwegend commercieel en residentieel karakter, doorspekt met schoolvoorzieningen en openbare ruimten in de buurt.

¹ Bron: <https://monument.heritage.brussels/nl/streets/12000085>



Afbeelding 4: Werking van de Georges Henrilaan (bron: BruGIS)



Afbeelding 5: Commercieel aanbod van de Georges Henrilaan (bron: hub.brussels, 2025)

Wat de bebouwing betreft, bestaat de Georges Henrilaan voornamelijk uit kleine aaneengesloten opbrengsteigdommen met handelsruimten op de begane grond en woningen op de bovenverdiepingen. In de zijstraten staan voornamelijk typische Brusselse huizen, eveneens

aaneengesloten. Op de kruispunten met de andere lanen valt het bouwweefsel op door de aanwezigheid van gebouwen met afgeschuinde gevels.



Afbeelding 6: Georges Henrilaan en zijstraten (bron: STRATEC, december 2025)

Wat de ruimtelijke organisatie betreft, is de laan 12 m breed en ongeveer 1,1 km lang (waarvan ongeveer 770 m onder de perimeter van dit project valt), met aan weerszijden een parkeerstrook en een verhoogd voetpad. Het verkeer rijdt er in twee richtingen.

Wat de mobiliteit betreft, maakt de laan deel uit van het Gewestelijk Mobiliteitsplan “Good Move” als een “WIJK”-as voor het autoverkeer. Het gebruik van de laan wordt sterk beïnvloed door de aanwezigheid van scholen en door haar functie als verbinding tussen twee complexe knooppunten: het kruispunt met verkeerslichten van de Brand Whitlocklaan in het westen en de rotonde met meerdere takken van de Meudonsquare in het oosten.

Bovendien wordt de laan goed bediend door verschillende buslijnen en heeft ze in de directe omgeving een rechtstreekse aansluiting op het tramnetwerk. In het kader van het specialisatieschema van “Good Move” is de laan aangemerkt als “COMFORT”-as voor het openbaar vervoer.

Daarnaast biedt de laan in haar huidige werking actieve vervoerswijzen een centrale plaats. Ze is in het gewestelijk netwerk voor voetgangers aangemerkt als “PLUS”-as, wat wijst op een hoge concentratie van voetgangersstromen als gevolg van de aanwezigheid van handelszaken, schoolvoorzieningen en openbare ruimten. De voetpaden zijn over het algemeen doorlopend, maar onvoldoende breed (met inachtneming van de minimale breedte van 1,5 m, maar onvoldoende gezien het gebruik) en bieden gemiddelde toegankelijkheid. Voor personen met beperkte mobiliteit bedragen de hellingen minder dan 5%, behalve aan het begin van de laan ten westen van de bestudeerde perimeter.

Ten slotte is de laan voor fietzers aangemerkt als “WIJK”-as en niet voorzien van speciale fietsvoorzieningen, wat de aantrekkelijkheid en veiligheid van het fietsen op deze as, waar alle vervoerswijzen op de rijbaan naast elkaar bestaan, beperkt.

In haar huidige werking is de Georges Henrilaan een drukbezochte openbare ruimte, waar lokale mobiliteit, commerciële centraliteit, residentiële leefomgeving en voorzieningen voor collectief gebruik elkaar overlappen. Het overwicht van voetgangers en openbaar vervoer, in combinatie met een niet te verwaarlozen auto- en parkeerdruk, zorgt voor belangrijke uitdagingen op het vlak van de verdeling van de openbare ruimte.

2.4 Administratieve, juridische en grondsituatie

2.4.1 KADASTRALE PERCELEN

2.4.1.1 LOCATIE TEN OPZICHTE VAN DE KADASTRALE PERCELEN

De Georges Henrilaan is niet opgenomen in het kadastraal percelenplan vanwege haar status als openbare weg. Het project raakt echter wel aan de gemeentelijke privépercelen 150E47 en 150G50, die worden ingenomen door de Van Meyelmeierij en het omliggende parkeerterrein.



Afbeelding 7: Federaal kadastraal percelenplan (bron: BruGis)

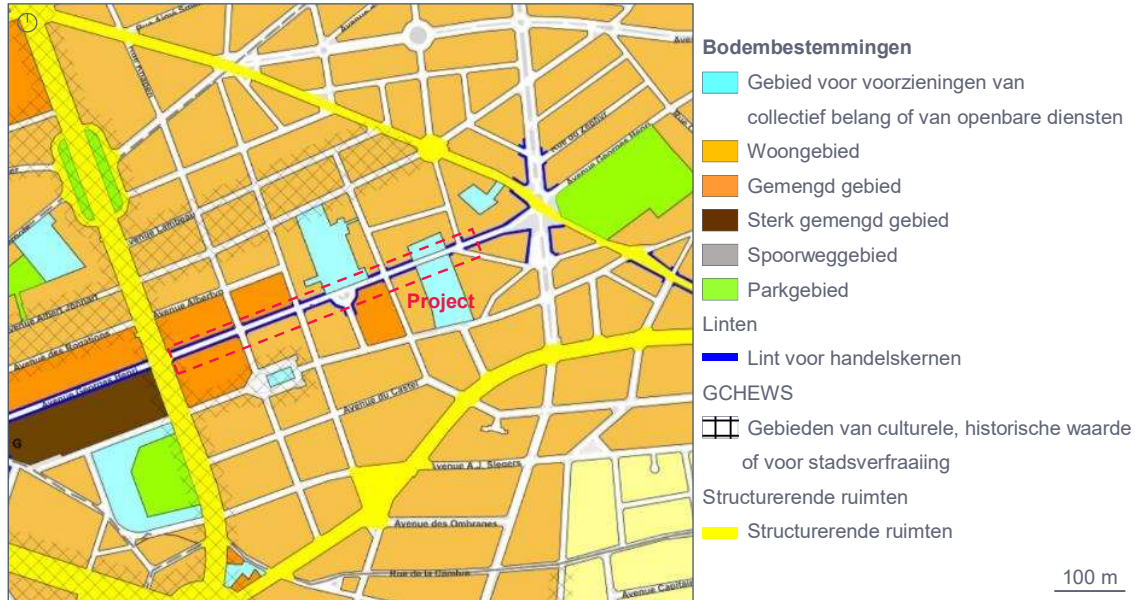
2.4.2 REGELGEVENDE EN PLANOLOGISCHE CONTEXT

In dit deel wordt kort ingegaan op de regelgevende en planologische context. De conformiteit van het project met deze teksten en plannen zal in hoofdstuk 7 voor elk van de milieudomeinen worden onderzocht.

2.4.2.1 JURIDISCHE ELEMENTEN

2.4.2.1.1 Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het project ten opzichte van het GBP weer:



Afbeelding 8: GBP (bron: BruGIS)

De Georges Henrilaan wordt aan beide zijden omzoomd door een lint voor handelskernen, waardoor de begane grond bij voorrang bestemd is voor commerciële activiteiten. Achter deze strook zijn de huizenblokken voornamelijk ingedeeld in woongebieden of gemengde gebieden.

De perimeter grenst aan en/of omvat ook verschillende gebieden voor voorzieningen van collectief belang, waaronder het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden, de Van Meyelschool, de Van Meyelmeierij, de gemeentelijke basisschool Prince Baudouin en de basisschool Saint-Henri.

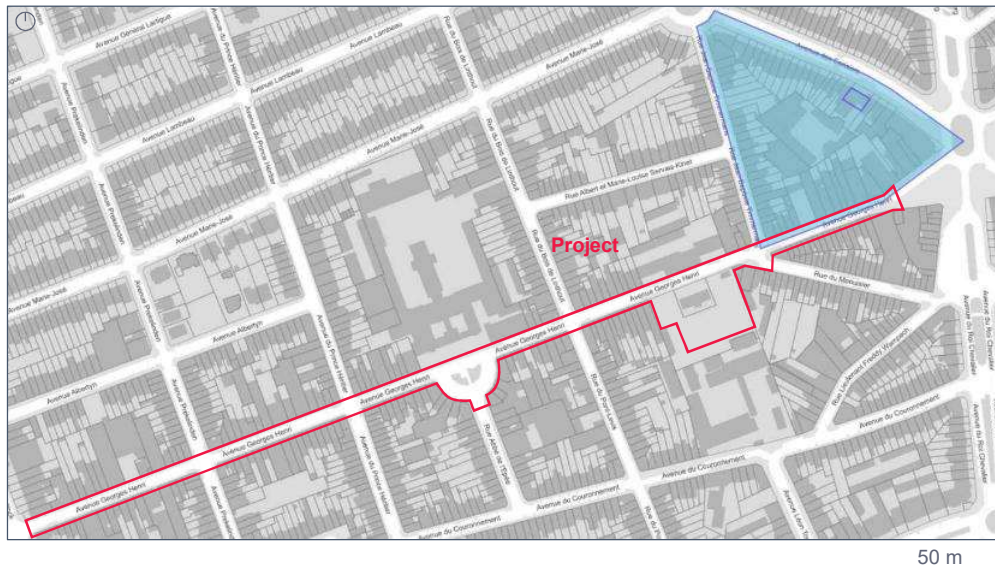
Het project wordt omringd door verschillende verkeersaders, zoals de Kerselarenlaan in het noorden, de Brand Whitlocklaan (= middelste ring) in het westen en de de Broquevillelaan in het zuiden.

2.4.2.1.2 Richtplan van Aanleg (RPA)

De site is niet opgenomen in een RPA.

2.4.2.1.3 Bijzonder Bestemmingsplan (BBP)

De site is niet opgenomen in een BBP. In de directe omgeving van de Meudonsquare en langs de Georges Henrilaan geldt echter het "BBP NR. 33 WIJK MEUDONSQUARE", dat is goedgekeurd bij Wet 62 - Besluit BBP van 15 juli 1970.



Afbeelding 9: BBP (bron: BruGIS)

2.4.2.2 PLANOLOGISCHE ELEMENTEN

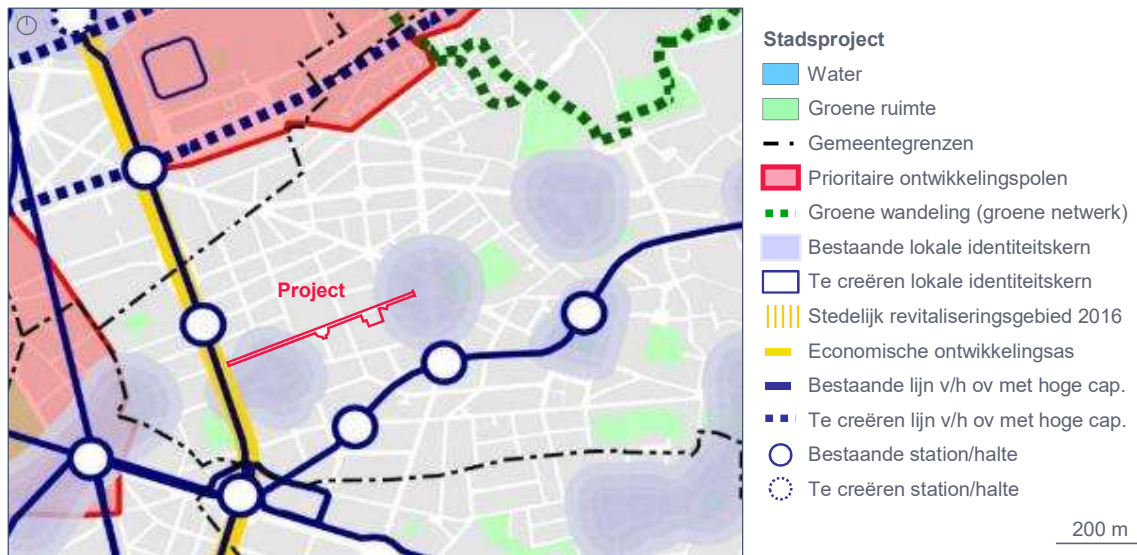
2.4.2.2.1 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) werd voor het eerst aangenomen in 1995 en is het belangrijkste plan in de hiërarchie van plannen die de ontwikkeling van het gewest en de ruimtelijke ordening ervan vastleggen. Na verschillende bijwerkingen en om te voldoen aan de 17 doelstellingen voor duurzame ontwikkeling van de Verenigde Naties (2015), werd het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) zoals we dat vandaag kennen op 12 juli 2018 goedgekeurd.

Het GPDO wil het instrument zijn dat tegen 2025 en 2040 de verdichting onder controle houdt en de Brusselse diversiteit garandeert, om zo 4 grote uitdagingen aan te gaan: aangepaste woningen, een aangename leefomgeving, de ontwikkeling van werkgelegenheid, economie en opleiding, en de verbetering van de mobiliteit.

Het plan heeft een indicatieve en geen regelgevende waarde.

Onderstaande kaart geeft de locatie van het project weer:



Afbeelding 10: GPDO (bron: BruGIS)

Het bestudeerde wegstuk van de Georges Henrilaan is niet opgenomen in een specifiek gebied van het GPDO. Zoals vermeld in het GPDO, maakt de laan deel uit van een lint voor handelskernen en zijn de twee uiteinden van de laan lokale identiteitskernen. De laan ligt in de buurt van de economische ontwikkelingsas rond de Brand Whitlocklaan, die ook een structurerende as en een openbaarvervoerslijn met hoge capaciteit is.

2.4.2.2.2 Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP)

Het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) van Sint-Lambrechts-Woluwe uit 2015 vermeldt onder meer al de wens om de Georges Henrikern nieuw leven in te blazen. Het College van burgemeester en schepenen heeft daartoe 25 maatregelen goedgekeurd.

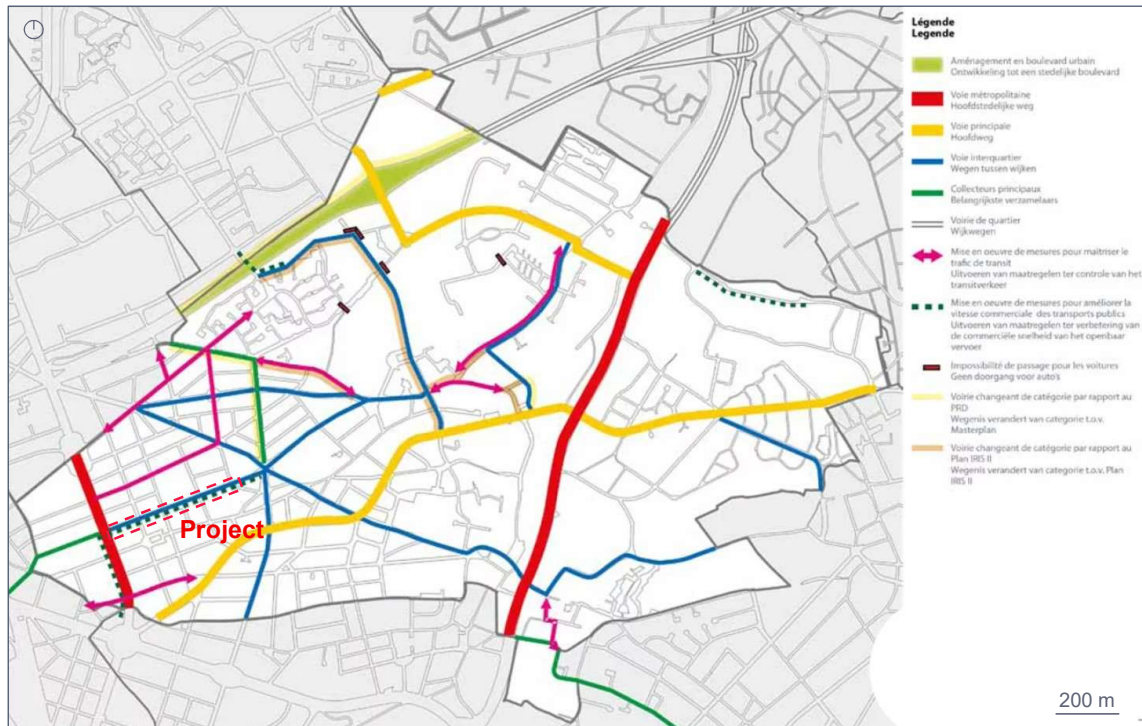
Ook is er sprake van het verbeteren en harmoniseren van de openbare ruimte, het verbeteren van de toegankelijkheid van de winkelstraat en het inrichten van meer woningen op de bovenverdiepingen.

2.4.2.2.3 Plannen met betrekking tot mobiliteit

Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP) van Sint-Lambrechts-Woluwe

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP) van Sint-Lambrechts-Woluwe uit 2013 heeft tot doel de verdeling van de openbare ruimte te optimaliseren door een multimodaal, hiërarchisch en overzichtelijk vervoerssysteem te ontwikkelen dat de toegankelijkheid van aantrekkelijke polen garandeert, met name voor personen met beperkte mobiliteit. Het geeft voorrang aan actieve mobiliteit en openbaar vervoer, moedigt een beheerst autogebruik aan, structureert een coherent parkeersysteem en integreert groene ruimten in doorlopende routes voor voetgangers en fietsers. Alle maatregelen zijn ook gericht op het beperken van het doorgaand verkeer in woonwijken en het verminderen van verkeershinder om de kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte te verbeteren.

In het kader van de heropleving van de Georges Henrilaan streeft het GemMP naar verbetering van de openbare ruimte door suggesties te doen voor de organisatie van leveringen en parkeergelegenheid in het algemeen. Bovendien worden aanpassingen voorgesteld om de kruispunten veiliger te maken.



Afbeelding 11: Gemeentelijk Mobiliteitsplan (bron: GemMP - Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe)

Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) “Good Move”

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) “Good Move” legt de doelstellingen van het gewest voor 2030 vast. Het werd goedgekeurd op 5 maart 2020 en omvat 4 hoofddoelstellingen:

- de stad zo aanpassen dat het niet langer nodig is om een eigen auto te hebben;
- het gebruik van de auto vervangen door een ander vervoermiddel voor 1 op de 4 verplaatsingen;
- de openbare ruimte vrijmaken en 65.000 parkeerplaatsen opheffen;
- lokale handelszaken en diensten ontwikkelen om korte verplaatsingen te bevorderen.

Het GewMP is rechtstreeks van toepassing op de openbare ruimte en structureert de hiërarchie van de wegen, verhoogt de veiligheid van alle weggebruikers en beoogt de ontwikkeling van een continu en overzichtelijk voetgangersnetwerk, dat is opgebouwd rond prioritaire assen die bedoeld zijn om de toegankelijkheid, de kwaliteit van de openbare ruimte en de samenhang van de actieve mobiliteitsroutes op gewestelijk niveau te verbeteren.

2.4.2.2.4 Gewestelijk Natuurplan

Het Gewestelijk Natuurplan, dat op 14 april 2016 door de Brusselse regering werd goedgekeurd, biedt op gewestelijk niveau een visie voor de ontwikkeling van de natuur en de biodiversiteit tegen 2050. Om in die richting vooruitgang te boeken, zijn 7 grote doelstellingen gedefinieerd:

- de toegang van de Brusselaars tot de natuur verbeteren;
- het gewestelijke groene netwerk versterken;
- de uitdagingen op het vlak van natuur opnemen in de plannen en projecten;
- het ecologisch beheer van de groene ruimten uitbreiden en versterken;
- onthaal van wilde dieren en planten en stadsontwikkeling met elkaar verzoenen;
- de Brusselaars wakker schudden en op de been brengen voor natuur en biodiversiteit;
- het bestuur inzake de natuur verbeteren.

2.4.2.2.5 Stadsvernieuwingscontract

De site is niet opgenomen in een stadsvernieuwingscontract.

2.4.2.2.6 Duurzaam wijkcontract

De site is niet opgenomen in een duurzaam wijkcontract.

2.4.2.2.7 Waterbeheerplan

Het Waterbeheerplan 2022-2027, dat op 22 juni 2023 door de Brusselse regering werd goedgekeurd, stelt op gewestelijk niveau concrete maatregelen voor om de kwaliteit van de waterlopen te verbeteren, de grondwatervoorraden te behouden en overstromingsrisico's te voorkomen en te beheersen. Daarnaast zijn er nog andere doelstellingen die verband houden met de klimaatontregeling, zoals een rationeler watergebruik, een grotere weerbaarheid tegen klimaatverandering en het gebruik van water als hernieuwbare energiebron.

2.4.2.2.8 Draaiboek Publieke Ruimte

Het Draaiboek Publieke Ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (urban.brussels, versie van 31 mei 2024) is een evolutief document dat verschillende gidsen, normen, plannen en instrumenten bevat waarin de gewestelijke doelstellingen voor de inrichting van de openbare ruimte worden gedefinieerd.

Het draaiboek is onderverdeeld in verschillende andere boeken.

2.4.2.2.8.1 Boek Ambities

Het Boek Ambities gaat over de algemene ambities, ingedeeld in 5 thema's (milieu, materialiteit, mobiliteit, identificatie en gebruik) en geeft de verschillende normatieve, regelgevende en strategische kaders van het gewest weer. Voor elk thema wordt een reeks aanbevelingen gegeven. Voor de ambitie MIL 2: Geïntegreerd beheer en hergebruik van regenwater worden bijvoorbeeld de volgende aanbevelingen gedaan: zorg voor infiltratie en hergebruik van regenwater, vermeerder beplanting in potentiële infiltratiezones, enz.

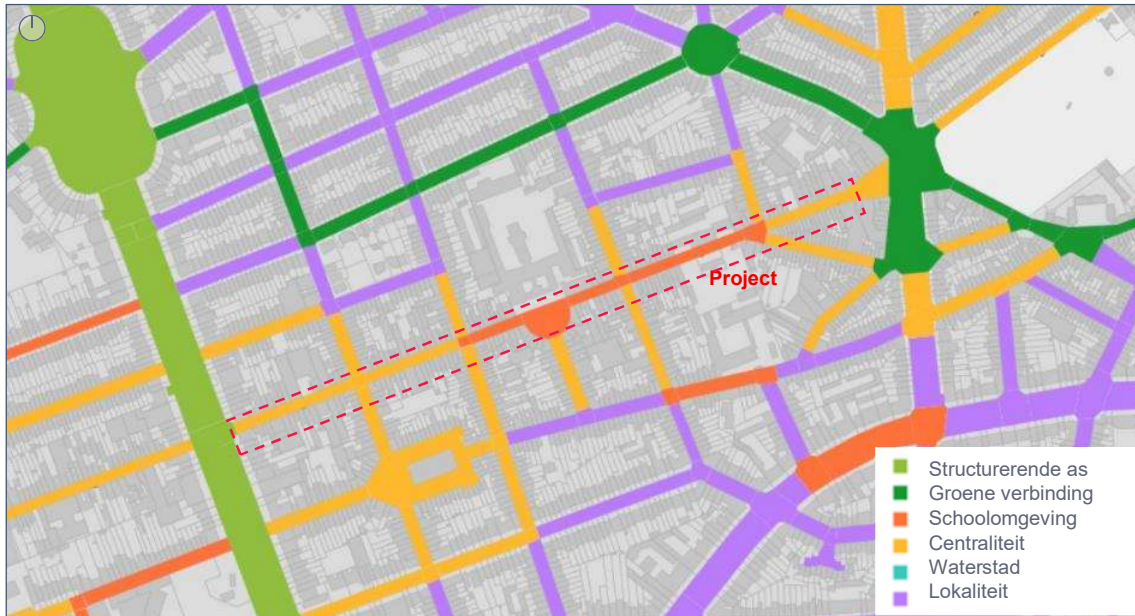
2.4.2.2.8.2 Boek Territoriale Visie

Het Boek Territoriale Visie gaat over de territoriale visie voor openbare ruimten en bestaat uit 6 afzonderlijke programma's (structurerende erfgoed, groene verbinding, schoolomgeving, centraliteit, waterstad en lokaliteit). Volgens het boek valt het gedeelte van de Georges Henrilaan waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft onder de categorieën centraliteit en schoolomgeving. Deze categorieën worden in het Draaiboek Publieke Ruimte als volgt gedefinieerd:

- “**Centraliteiten** omvatten publieke ruimten (segmenten of knooppunten) die deel uitmaken van bestaande lokale identiteits- en handelskernen en die geen deel uitmaken van structurerende erfgoedassen, groene verbindingen of schoolomgevingen. Het ontwerp van deze publieke ruimten heeft als doel de buurtstad te verwezenlijken, de vele lokale identiteiten van Brussel te versterken en kwaliteitsvolle plaatsen van ontmoeting en stedelijke intensiteit aan te bieden.”
- “**Schoolomgevingen** omvatten publieke ruimten (segmenten of knooppunten) in de directe omgeving van scholen die geen deel uitmaken van structurerende erfgoedassen of groene verbindingen. Het ontwerp van deze publieke ruimten heeft tot doel de trajecten van kinderen naar

school veiliger te maken, luchtvervuiling tegen te gaan en een omgeving te creëren die bevorderlijk is voor de gezelligheid en het openen van de scholen naar de buurt.”

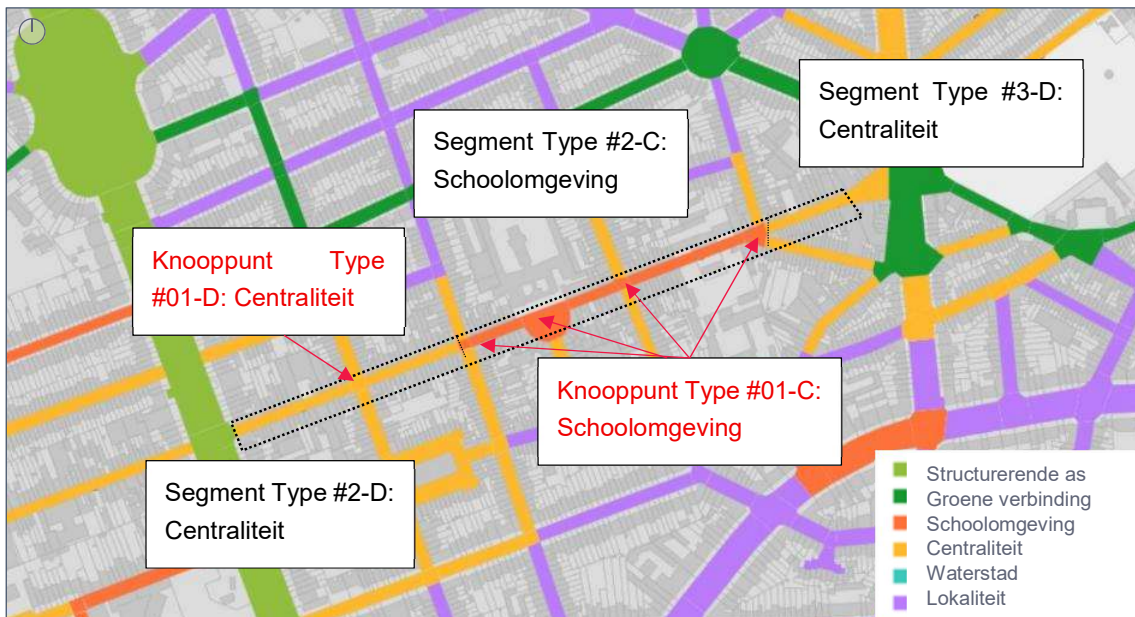
Aan deze twee kwalificaties is een reeks specifieke doelstellingen gekoppeld die moeten worden verwezenlijkt.



Afbeelding 12: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS)

2.4.2.2.8.3 Boek Ontwerpstrategieën

Het Boek Ontwerpstrategieën gaat over de ontwerpstrategieën (concrete voorstellen en aanbevelingen uit het draaiboek) die worden toegepast naargelang het soort openbare ruimte. Volgens de classificatie in het boek valt het wegstuk van de Georges Henrilaan waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft onder type #2 (segmenten van 7 tot 13 m) en type #3 (segmenten van 13 tot 18 m) voor de categorieën centraliteit en schoolomgeving.



Afbeelding 13: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS)

Ter herinnering, het Good Move-plan deelt alle segmenten in MWS-klassen in volgens de vervoerswijzen:

- “WIJK”-as: voor fietsers, auto's en vrachtwagens
- “COMFORT”-as: voor openbaar vervoer
- “PLUS”-as: voor voetgangers

Deze classificaties worden gebruikt voor de analyse van de mobiliteitsmatrix van elk segment.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aanbevelingen per type segment en knooppunt:

Tabel 1: Inrichtingsstrategie per type wegstuk en knooppunt uit het Draaiboek Publieke Ruimte

	Type	Aanbevelingen	Opmerkingen
Segment	Segment Centraliteit Type #2	Maximaliseer de oppervlakte aan volle grond. Integreer een historische- en erfgoedbenadering. Verkiez een inrichting als eenrichtingsstraat en tracht voorrang te geven aan actieve modi. Bevorder een gevoel van veiligheid. Bevorder een gemengd gebruik.	Bovendien leidt de mobiliteitsmatrix in het geval van een straat met een breedte van 11 tot 12 m niet tot een nauwkeurig kwalitatief antwoord op de door het GewMP gedefinieerde doelstellingen, maar definieert ze een specifiek gebied (de matrix geeft aan dat het project een bijzondere aanpak vereist om een specifiek projectproces op te zetten om de meest geschikte inrichting te definiëren). Uit de context van het project blijkt namelijk dat de breedte van de straat niet voldoende is om op een kwalitatief hoogwaardige manier tegemoet te komen aan de multimodale specialisatie. In dergelijke gevallen is een specifieke analyse nodig om de juiste inrichting te bepalen. Twee oplossingen zijn mogelijk: ofwel het verkeersplan herzien en kiezen voor de aanleg van bijvoorbeeld een ontmoetingszone, ofwel een specifiek overlegproces opzetten.
	Segment Centraliteit Type #3	Maximaliseer de oppervlakte aan volle grond. Maak verschillende soorten gebruik veilig. Verbreed de voetpaden. Beperk zo veel mogelijk het deel van de rijbaan dat bestemd is voor voertuigen. Verbeter de oversteekbaarheid van de straat.	
	Segment Schoolomgeving Type #2	Maximaliseer de oppervlakte aan volle grond. Moedig autoluw verkeer aan. Bevorder het gebruik van een homogene bestrating van gevel tot gevel. Besteed aandacht aan de keuze en plaatsing van straatmeubilair. Vergroen de openbare ruimte door afwisselend vergroende plantputten en doorlopende bestrating aan te leggen.	
Knooppunt	Knooppunt Centraliteit Type #1	Maximaliseer de oppervlakte aan volle grond met als doel minimaal 15% van de oppervlakte van het knooppunt te bereiken. Zorg ervoor dat de openbare ruimte vrij, begaanbaar en oversteekbaar blijft. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de draairuimte van openbare voertuigen en hun toegankelijkheid. Bevorder de vermindering van het wegdek dat bestemd is voor autoverkeer om de verblijfsfuncties en de integratie van inclusief straatmeubilair in verband met de centraliteit te maximaliseren. Houd rekening met de toegangen voor leveringen. Bescherm de actieve vervoerswijzen, bevorder de continuïteit van hun routes en zorg voor duidelijke en leesbare bewegwijzering in de inrichting. Draag bij aan het versterken van de lokale identiteit van de centraliteit en stuur aan op een coherente inrichting.	Aangezien meer dan twee hiërarchische niveaus elkaar kruisen (COMFORT voor het openbaar vervoer en PLUS voor voetgangers), categoriseert de mobiliteitsmatrix deze kruispunten als specifiekere gevallen die ad hoc moeten worden bestudeerd.

		Houd rekening met de omliggende functies om strategische locaties te identificeren voor de integratie van verblijfsfuncties.	
	Knooppunt Schoolomgeving Type #1	<p>Maximaliseer de oppervlakte aan volle grond.</p> <p>Zorg ervoor dat de openbare ruimte vrij, begaanbaar en oversteekbaar blijft.</p> <p>Maximaliseer de ecologische, sociale, recreatieve en ludieke functies in verband met de schoolomgeving.</p> <p>Geef prioriteit aan de continuïteit van de routes voor actieve vervoerswijzen van en naar de school.</p> <p>Zorg voor een ludieke overgang van en naar de school en zorg voor duidelijke bewegwijzering.</p> <p>Maximaliseer de begroeiing van het knooppunt, rekening houdend met zichtbarrières.</p> <p>Centraliseer de gemeenschappelijke gebruiken en functies van de straten die elkaar kruisen in het knooppunt en richt dit laatste in als een ontmoetingsplaats en een plek voor gezelligheid. Niet alle knooppunten worden systematisch geprogrammeerd.</p>	

2.4.2.2.8.4 Boek Filters

Het Boek Filters gaat over de specifieke kenmerken die van toepassing zijn op de betreffende openbare ruimte. De filterfiche verwijst naar tools in het Boek Toolbox. De onderstaande tabel geeft een overzicht van alle filters die van toepassing zijn op de projectlocatie. De aanbevelingen met betrekking tot deze filters worden in de betreffende hoofdstukken nader toegelicht.



Afbeelding 14: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS)

Tabel 2: Draaiboek Publieke Ruimte – alle filters die op het project van toepassing zijn

		Centraliteit			Schoolomgeving							Centraliteit
Filter	Doelstelling	1 Segment type #2	2 Knoop- punt type #1	3 Segment type #2	4 Knoop- punt type #1	5 Segment type #2	6 Knoop- punt type #1	7 Segment type #2	8 Knoop- punt type #1	9 Segment type #2	10 Knoop- punt type #1	11 Segment type #3
Stedelijke topografie	Geven van een overzicht van de landschappelijke kenmerken die verband houden met de stedelijke topografie en wat dit betekent voor het ontwerp van een publieke ruimte.	x	x	x	x	x					x	
Erfgoedelementen en -ensembles	Formuleren van specifieke aanbevelingen voor (historische) landschappelijke en stedelijke composities die rekening houden met de verschillende configuraties en historische ontwikkelingen in de stad.	x	x	x	x							
Specifieke perimeters	Aangeven van projectgebieden met specifieke strategische of wettelijke vereisten waarmee rekening moet worden gehouden bij het ontwerp van publieke ruimten.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Prioritaire beplanting	Aangeven waar het meer en minder prioritair is om te beplanten op basis van de locatie van de publieke ruimte, met als doel om bij te dragen tot de creatie van een veerkrachtig ecologisch netwerk en van toegankelijke	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

	publieke groene ruimten in alle buurten.											
Geluids-omgeving	Definiëren van maatregelen om akoestische comfortzones te creëren en geluidsoverlast te beperken.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wijk- en handelskernen	Formuleren van specifieke aanbevelingen op vlak van de toegankelijkheid en verblijfskwaliteit in publieke ruimten die intensief gebruikt worden.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
School-omgevingen	Verbeteren van de stedelijke integratie van scholen en vergroten van het aanbod van gemeenschapsvoorzieningen voor de buurtbewoners door scholen buiten de schooluren open te stellen (toegang tot sportvoorzieningen, eetzaal, openstelling van terreinen, enz.). Stimuleren van scholen om zich open te stellen voor de buurt door middel van sociaaleconomische initiatieven en projecten voor de heraanleg van de publieke ruimte.						x			x		
Voetgangers-netwerk	Verbeteren van de toegankelijkheid, het comfort en de veiligheid voor voetgangers in de publieke ruimte, zodat de samenhang en dichtheid van het	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

	voetgangersnetwerk vergroot wordt.											
Netwerk openbaar vervoer	Integreren van de aanwezigheid van een hoofdlijn (tram en/of bus) als bepalende factor in het ontwerp van een publieke ruimte en bijdragen aan de kwaliteit van deze lijn.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Toegankelijkheid met openbaar vervoer	Objectiveren en rationaliseren van een afname van het aantal parkeerplaatsen in de publieke ruimte, op grond van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de aan- of afwezigheid van parkeergelegenheid buiten het wegennet.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Restricties in toegankelijkheid	Rekening houden met de toegankelijkheidsbeperkingen bij het ontwerp van de publieke ruimte, in overeenstemming met de prioritaire routes van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp (DBDMH) en de routes van uitzonderlijk vervoer.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Multimodale specialisatie	Formuleren van aanbevelingen op grond van de multimodale specialisatie van de publieke ruimte.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

2.4.2.2.8.5 Boek Toolbox

Het Boek Toolbox gaat over de te gebruiken transversale en thematische tools.

2.4.2.2.8.6 Boek Bestaande Typologieën

Het Boek Bestaande Typologieën gaat over de bestaande typologie van de openbare ruimte en de uitdagingen die moeten worden aangepakt. Voor het segment van type #3 zijn de uitdagingen bijvoorbeeld:

- de multimodale specialisatie van de wegen toepassen (wanneer de breedte van het segment dit kwalitatief niet toelaat, moet een specifiek projectproces worden opgezet);
- bijdragen aan de verdichting van het groene netwerk door de openbare ruimte te vergroenen en te ontharden;
- de modal split in evenwicht brengen en verblijfsfuncties introduceren.

2.4.2.3 REGLEMENTEN

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GewSV)

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GewSV) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is op 29 december 2007 in werking getreden (herzieningsontwerp goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 24 januari 2019) en bevat bepalingen met betrekking tot de stedenbouwkundige kenmerken van de gebouwen en hun omgeving, de inrichting van de openbare ruimte en de parkeernormen. De verordening behandelt ook de maatregelen die moeten worden genomen voor bouwplaatsen.

Dit project heeft betrekking op titel VII: De wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan.

Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen (GemSV)

Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen (GemSV's) kunnen de door de GewSV geregelde aangelegenheden aanvullen en verduidelijken of betrekking hebben op andere aangelegenheden. Ter herinnering: het project bevindt zich uitsluitend op het grondgebied van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

De gemeente beschikt over een GemSV (bouwreglement) uit 1957 en een GemSV voor de Georges Henrilaan uit 2012, die in verschillende delen is onderverdeeld:

- aanblik van de gevels die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg;
- uithangborden, reclame verwijzend naar het uithangbord, culturele aanplakkingen en andere commerciële installaties;
- uitdrukking van de handelsactiviteit;
- gebruik van de openbare weg.

Geen van deze GemSV's is specifiek van toepassing in het kader van dit project, aangezien het alleen betrekking heeft op de wegen.

3 REFERENTIESITUATIE

De referentiesituatie is de situatie in de aanloop naar het project, waarbij rekening wordt gehouden met de bekende ontwikkelingen in het studiegebied, ongeacht de locatie van het toekomstige project. Ze biedt een algemeen overzicht van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen van het projectgebied en de directe omgeving ervan. Ze wordt bestudeerd om voor elk van de geanalyseerde thema's rekening te kunnen houden met de verwachte evoluties waarop het project zal moeten worden afgestemd.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de projecten in het studiegebied, met hun uitvoeringstermijn en aanvrager:

Tabel 3: Projecten die in aanmerking worden genomen voor de referentiesituatie

Nr.	Project	Locatie	Aanvrager	Termijn	SV-nr.
1	Regularisatie van de wijzigingen in de juridische situatie van het gebouw, herinrichting van de bestaande woningen, inrichting van een extra woning en vervanging van de kozijnen aan de voorgevel	Georges Henrilaan 391	Privé	Onbepaald (SV toegekend in 2023, afgerond)	1867452
2	Eden-paviljoenen (6 appartementen met 2 kamers + 1 appartement met 3 kamers)	Georges Henrilaan 198-200	Privé (DW Properties)	Onbepaald (SV toegekend in 2024, in uitvoering)	1935732
3	Restauratie van de reclameschilderingen “Sano” en “L’Alsacienne” op de blinde gevel van het gebouw 352-350 waarvan de gevels en daken als monument zijn beschermd	Georges Henrilaan 352-350	Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe (geen eigenaar van het gebouw)	Werken gepland tussen 2026 en het voorjaar van 2027	1964068



De referentiesituatie omvat dus enkele extra woningen, maar er is geen significant verschil met de bestaande situatie op het vlak van stedenbouw of mobiliteit.

De analyse van het project gebeurt in vergelijking met de referentiesituatie op korte termijn. Alleen projecten waarvoor recent een vergunning is verleend, worden in aanmerking genomen, omdat beslissingen over vergunningsaanvragen op langere termijn onzeker zijn, ook wat betreft de planning en zelfs de uitvoering.

4 GEDETAILEERDE BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

4.1 Motivering en doelstellingen van het project

Het project past in een politiek streven om de aantrekkelijkheid van de Georges Henrilaan, een belangrijke winkelstraat in de wijk en in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, te vergroten.

Het project is gebaseerd op drie hoofdlijnen:

- comfort en veiligheid van actieve weggebruikers
- water- en milieubeheer
- aantrekkelijkheid van de laan

Volgens de toelichting bij het project is “*de verbetering van de verkeersomstandigheden voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer een prioriteit voor de gemeente*”. Wat het water- en milieubeheer betreft, wijst dezelfde toelichting op de huidige hoge mate van ondoorlaatbaarheid van de laan, in combinatie met de geringe aanwezigheid van bomen langs de weg, waardoor het stedelijk hitte-eilandeffect wordt versterkt en de aantrekkelijkheid van de laan wordt geschaad. Overigens is de aantrekkelijkheid van de Georges Henrilaan een belangrijk aandachtspunt van het project, gezien het leegstandspercentage van de handelspanden van ongeveer 13% (26 handelszaken).

4.2 Beschrijving van het project

4.2.1 PER WEGSTUK

Ter herinnering: de projectperimeter is op basis van de commerciële aard, topografie en functies onderverdeeld in drie delen.

4.2.1.1 VAN DE BRAND WHITLOCKLAAN TOT DE ERFPRIJSLAAN

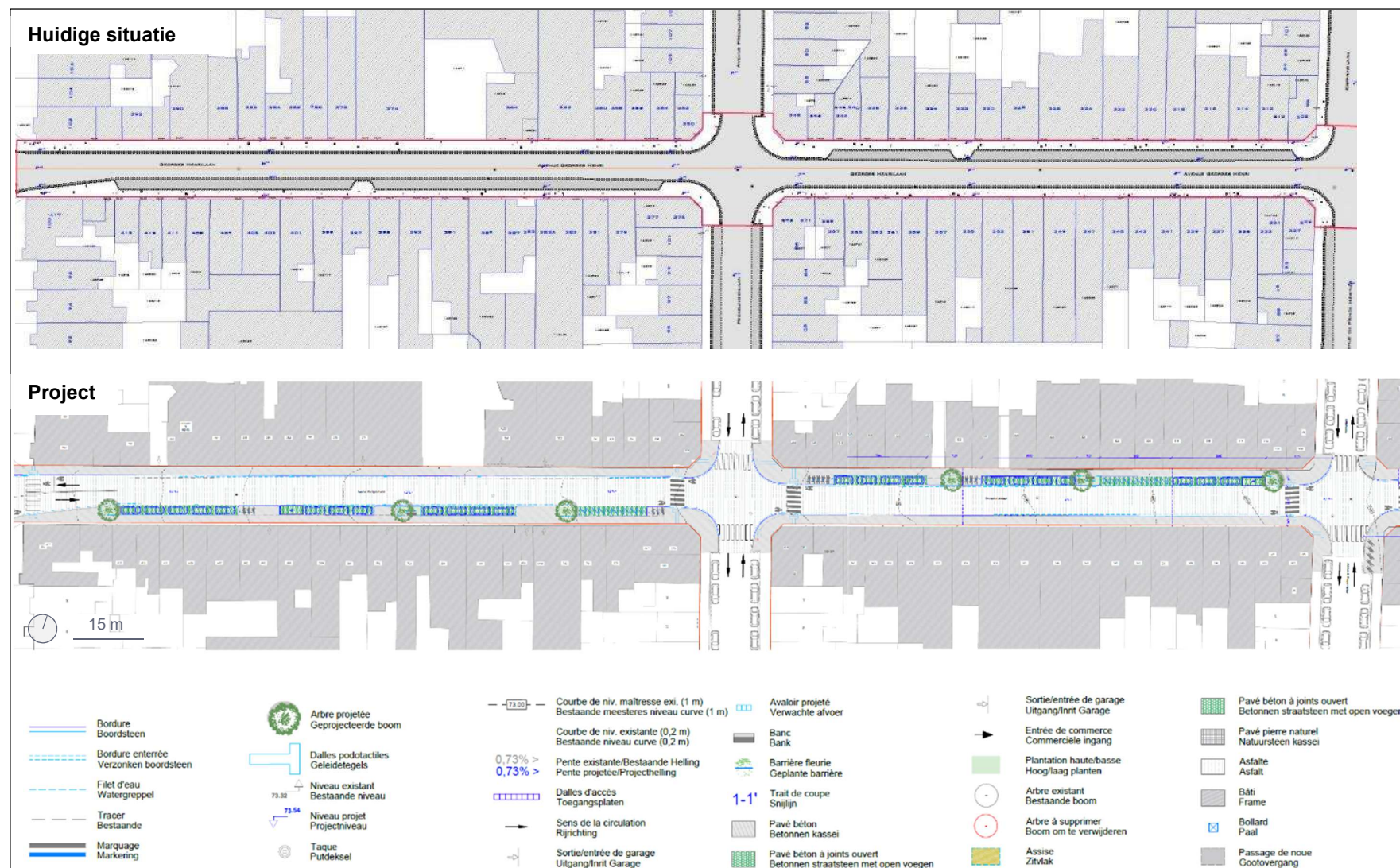
In dit wegstuk heeft de bestaande topografie een helling tot 6%. Bijgevolg is het project aangepast om tegemoet te komen aan de behoeften van oudere voetgangers en/of voetgangers met beperkte mobiliteit, terwijl de parkeerplaatsen behouden blijven gezien het grote aantal handelszaken die zich hier bevinden en die zich toeleggen op huishoudelijke artikelen.

Het project voorziet in het volgende:

- Verbreding van de rijbaan tot 6,3 m (inclusief watergreppels) om een optimale reissnelheid van de MIVB-bussen te garanderen, met inachtneming van de GewSV.
- Verbetering van de doorlatendheid van de parkeerplaatsen (bestrating met open voegen) om ten minste 10% doorlatende oppervlakken te bereiken.
- Behoud van alternerend parkeren garandeert de volgende trottoirbreedtes:
 - aan de kant met parkeerplaatsen: minimaal 1,7 m wanneer wel voertuigen geparkeerd staan en minimaal 3,7 m wanneer geen voertuigen geparkeerd staan;
 - aan de kant zonder parkeerplaatsen: altijd minimaal 2 m.
- Aanplant van bomen (in putten met gesloten randen), met als doel 1 boom per 4 parkeerplaatsen (in de meeste gevallen).

- Aanbrenging van een karakteristieke bestrating over de hele laan om optimaal comfort voor alle weggebruikers te garanderen en het voetgangersvriendelijke karakter van de verkeersader te benadrukken.
- Aanbrenging van fietsmarkeringen op de kruispunten om automobilisten bewust te maken van de aanwezigheid van fietsers.
- Aanpassing van zebrapaden aan de normen, met verlaagde stoepranden en blindegeleidetegels overeenkomstig het vademecum van goede praktijken.

Het doel was hier om een project te verwezenlijken dat een evenwicht biedt tussen de beperkingen van het terrein, het gedrag van de weggebruikers en de gewestelijke voorschriften.



Afbeelding 15: Project op wegstuk 1 (bron: aanvrager)

4.2.1.2 VAN DE ERFPRIJSLAAN TOT DE OPHAALBRUGSTRAAT, INCLUSIEF HET J.B. DEGROOFFPLEIN

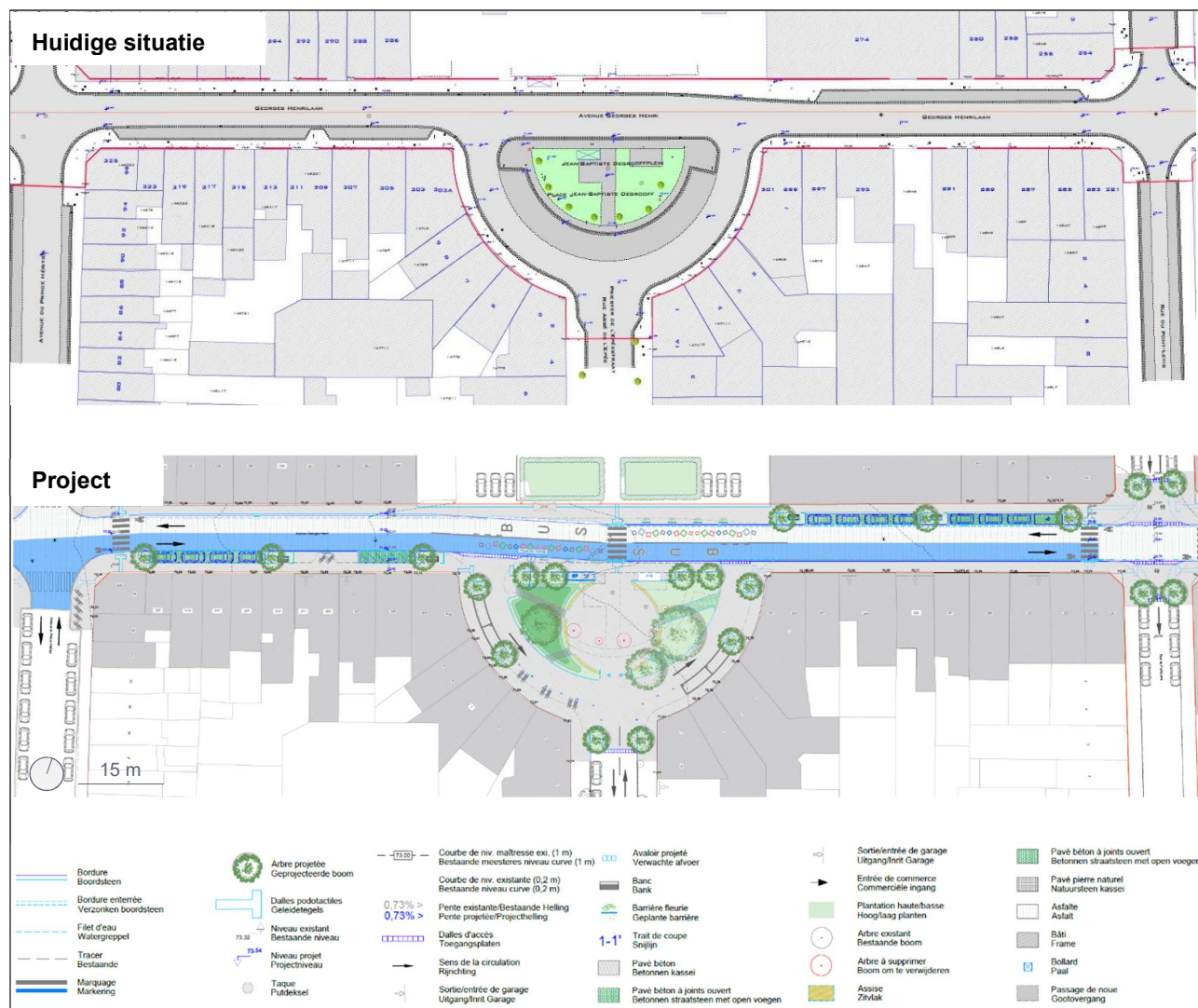
In dit centrale wegstuk van het project worden de bestaande kenmerken van het J.B. Degrooffplein (multimodale hub, erfgoedwaarde van het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden en aanwezigheid van handels- en horecazaken) benut door “*maximale ontharding en begroeiing [...], de plaatsing van comfortabele zitplaatsen en de mogelijkheid om af en toe evenementen te organiseren*”. Bovendien vereist de onmiddellijke nabijheid van het koninklijk instituut (school) dat aandacht wordt besteed aan de veiligheid van de omgeving voor voetgangers en fietsers.

De centraliteit van het wegstuk, de zachte topografie, de erfgoedgebouwen en de handelszaken bieden de mogelijkheid om er een multifunctionele, autoluwe, groene openbare ruimte van te maken die zich leent voor bijeenkomsten. Het gaat om een “*stedelijke bubbel*” die sociale interacties bevordert en waar dagelijkse gebruikers even kunnen pauzeren, evenals om een ruimte die bestemd is voor gemeentelijke/wijkgerelateerde evenementen.

Het project voorziet in het volgende:

- Aanleg van een autoluwe zone voor het instituut, zichtbaar gemaakt door een asfaltbekleding met gekleurde pictogrammen, met behoud van de MIVB-bushaltes (die aan de normen worden aangepast). Er wordt geen verhoogd plateau aangelegd, omdat het niveauverschil hier vaak wordt gebruikt door slechtziende leerlingen van het nabijgelegen koninklijk instituut. Er is echter een ontmoetingszone op gelijk niveau gepland aan de overkant, in het hart van het J.B. Degrooffplein, waar eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd en een grote ruimte vrijkomt voor de handelszaken.
- Aanleg van een ontmoetingszone op gelijk niveau op het J.B. Degrooffplein, die het hart van het plein beslaat en toegankelijk is vanaf de Georges Henrilaan om de Priester de l'Épéestraat te bereiken of om te keren. Hierdoor komt er ruimte vrij voor voetgangers voor de handelszaken en wordt de centrale ruimte autoluwer.
- Vermindering van het aantal parkeerplaatsen.
- Aanleg van een multifunctionele centrale ruimte van 210 m², met doorlopende zitplaatsen rondom en geschikt voor rust en feestelijke evenementen.
- Aanzienlijke toename van doorlatende en beboste oppervlakken.
- Versterking van de mobiliteitshub (verbetering van de bestaande MIVB-bushalte, reorganisatie van de dropzone voor fietsen/steps, plaatsing van fietsbeugels).
- Verbetering van de zichtbaarheid van de zebrapaden in de omgeving van het koninklijk instituut.
- Installatie van andreaskruisbarrières met bloembakken aan de rand van zebrapaden, overeenkomstig de aanbevelingen van Urban (minimaal 1,7 m vrij voetpad voor de gevels).

Het doel was hier om het J.B. Degrooffplein herin te richten tot een belangrijk centraal punt van de laan, waarbij comfort, aantrekkelijkheid en lokale identiteit met elkaar in evenwicht worden gebracht.



Afbeelding 16: Project op wegstuk 2 – J.B. Degrooffplein (bron: aanvrager)

4.2.1.3 VAN DE OPHAALBRUGSTRAAT TOT DE MEUDONSQUARE

4.2.1.3.1 Deel in de Georges Henrilaan

In dit wegstuk bevindt zich het drukste en levendigste deel van de laan. Het heeft een dynamiek die eerder gericht is op gezelligheid en vrije tijd, *“versterkt door de directe verbinding met de Meudonsquare, een locatie voor evenementen en horeca, een mobiliteitshub, enz., en de nabijgelegen ingang van het Georges Henripark, dat zeer populair is bij gezinnen”*. Door de vrij vlakke topografie kan een voetgangersgerichte inrichting worden overwogen, waarbij het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd.

Het project voorziet in het volgende:

- Verbreding van de rijbaan tot 6,3 m (inclusief watergreppels) om een optimale reissnelheid van de MIVB-bussen te garanderen, met inachtneming van de GewSV.
- Verbetering van de doorlatendheid van de parkeerplaatsen (bestrating met open voegen), met een voetpad met een breedte tussen 1,7 en 3,7 m afhankelijk van de aanwezigheid van geparkeerde voertuigen aan de even kant en een voetpad van 2 m aan de oneven kant.
- Aanleg van dwarsende voetpaden op de kruispunten met de aangrenzende straten, die zijn aangepast aan de zachte topografie en aan het feit dat het hier voornamelijk om uitgaand eenrichtingsverkeer gaat.
- Aanleg van een pleintje voor de Van Meyelschool, in de vorm van een verhoogd plateau dat voldoet aan de MIVB-normen en beveiligd door plantputten aan de kant van de school evenals andreaskruisbarrières met bloembakken aan de overkant.
- Toevoeging van beplanting (bomen in grote putten).
- Aanbrenging van een karakteristieke bestrating over de hele laan om optimaal comfort voor alle weggebruikers te garanderen en het voetgangersvriendelijke karakter van de verkeersader te benadrukken.
- Aanbrenging van fietsmarkeringen op de kruispunten om automobilisten bewust te maken van de aanwezigheid van fietsers.
- Aanpassing van zebrapaden aan de normen, met verlaagde stoepranden en blindegeleidetegels overeenkomstig het vademecum van goede praktijken.

Het doel was hier om een gezellige en autoluwe ruimte te creëren, gericht op voetgangers, met aandacht voor de omgeving van de Van Meyelschool en de commerciële aantrekkelijkheid van het onderste deel van de laan.



Afbeelding 17: Project op wegstuk 3 (bron: aanvrager)

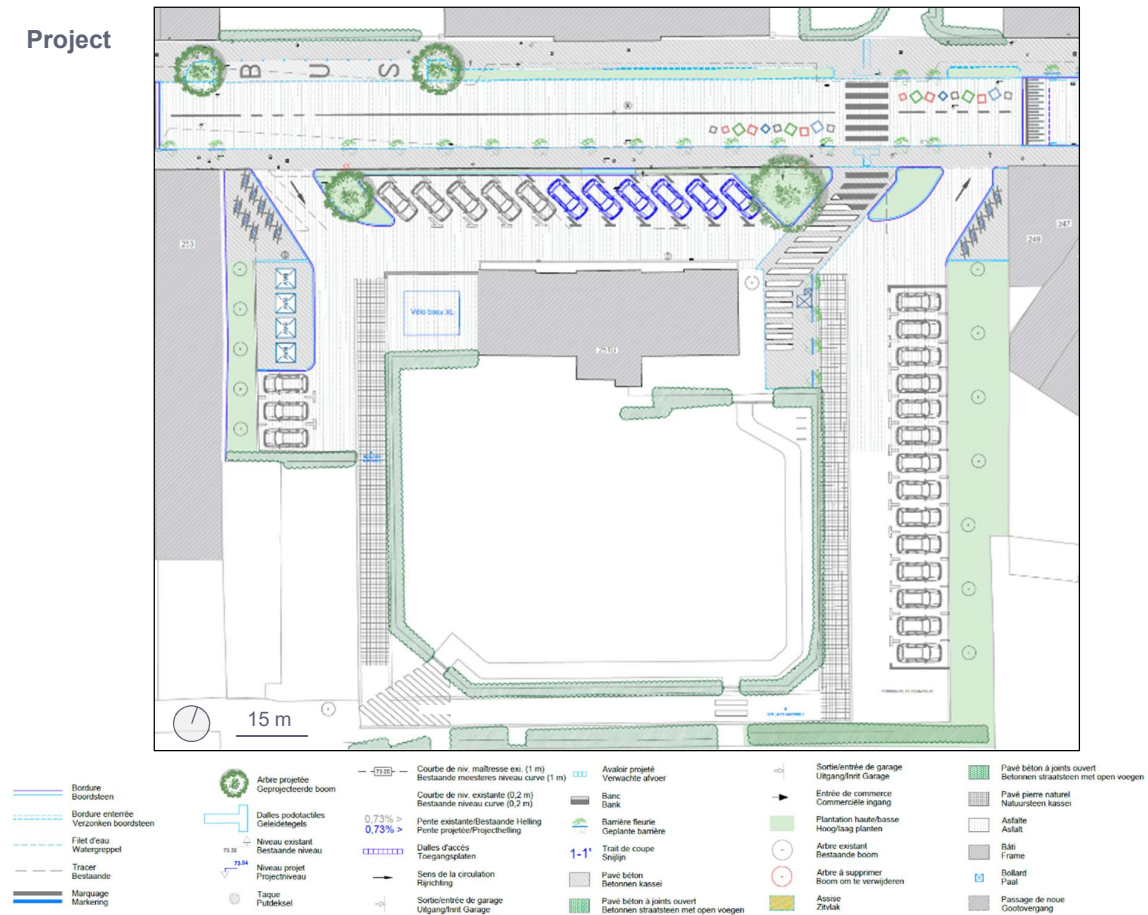
4.2.1.3.2 Parkeerterrein van de Van Meyelmeierij

De perimeter van het parkeerterrein voor de Van Meyelmeierij maakt deel uit van het project, gezien de ligging tegenover de gelijknamige school en het gebruik ervan als kantine door deze school. Het gaat niet om een stuk openbare ruimte, aangezien het gekadastreerd is (eigendom van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe). Het bestaat uit een parkeerterrein, fietsbeugels, een gesloten fietsbox, een speelplaats/speelplein dat door de school wordt gebruikt, evenals een frituur en afvalbollen (glas, kleding). Het parkeerterrein dient ook als verbinding tussen de gemeentelijke Prince Baudouinschool (Kroninglaan) en de Van Meyelschool. Het project voorziet in het volgende:

- Verbetering van de veiligheid van kinderen (door de aanleg van een in- en uitgang aan de straatkant, zonder mogelijkheid om het parkeerterrein volledig rond te rijden, behalve voor de DBDMH).
- Versterking van de actieve mobiliteit (installatie van fietsbeugels dicht bij de straatkant).
- Begraving van de afvalbollen die momenteel bovengronds staan (draairuimte ontworpen voor de vuilniswagens van Net Brussel).
- Vermindering van het aantal parkeerplaatsen, waardoor er meer beplante oppervlakken kunnen worden aangelegd, de paden veiliger kunnen worden gemaakt en er manoeuvreerruimten kunnen worden gecreëerd.
- Verwijdering van de frituur, waardoor de nieuwe uitgang van het parkeerterrein kan worden aangelegd en fietsbeugels kunnen worden toegevoegd.

De heraanleg van het parkeerterrein past in dit project gezien de strategische ligging tussen twee gemeentescholen, waarbij belangrijke functies voor het parkeren van auto's en het stallen van fietsen evenals de nabijheidsdiensten van de wijk worden geïntegreerd.

Project



Afbeelding 18: Zoom op het project rond de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager)

4.2.2 GLOBAAL

4.2.2.1 KERNCIJFERS VAN HET PROJECT VANUIT HET OOGPUNT VAN MOBILITEIT

Het project wijzigt de breedte van de rijbaan en de voetpaden, die respectievelijk worden vergroot tot 6,3 m en minimaal 1,7 m.

De breedte van de parkeerplaatsen in de lengte blijft ongewijzigd (2 m), aangezien het om een standaardlengte gaat. Het aantal parkeerplaatsen voor auto's wordt met ongeveer 34% verminderd (van 126 naar 83 plaatsen).

De ruimte voor leveringszones wordt vergroot van 54 naar 60 m (+11,1%) voor de handelaars in de laan.

Het aantal fietsenstallingen wordt met ongeveer 40% uitgebreid voor kortstondig stallen (van 33 naar 46 fietsbeugels) en verviervoudigd voor langdurig stallen (van 5 naar 20 plaatsen in een beveiligde fietsbox).

Tabel 4: Vergelijking van de bestaande situatie en het project vanuit het oogpunt van mobiliteit

Voorwerp	Huidige situatie	Voorgestelde situatie
Breedte van de rijbaan	tussen 5,5 m en 6,0 m	6,3 m
Breedte van de voetpaden	tussen 1,5 m en 2,5 m	tussen 1,7 en 3,7 m
Breedte van de parkeerplaatsen	2 m	2 m
Aantal parkeerplaatsen	126	83
Leveringsruimten	54 m	60 m
PBM-plaatsen	1	4
Fietsbeugels	33 beugels = 66 plaatsen	46 beugels = 92 plaatsen
Fietsbox	5 plaatsen	20 plaatsen

4.2.2.2 TOEGANKELIJKHEID EN INCLUSIE

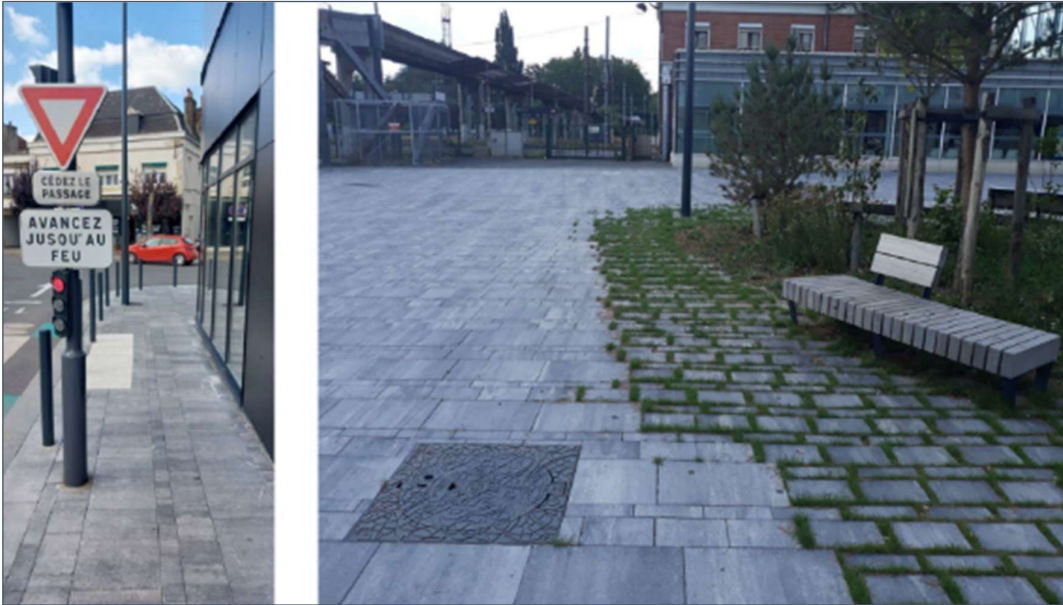
Om de toegankelijkheid voor alle fysieke condities op de laan te verbeteren, zijn de geldende normen en aanbevelingen toegepast voor:

- het veilig maken van voetgangersverkeer (verbreding van voetpaden van minimaal 1,7 m tot 3,7 m, gelijkmatige en comfortabele bestrating voor gebruikers met beperkte mobiliteit, kinderwagens en rolstoelen);
- het aanpassen van oversteekplaatsen en kruispunten (systematische verlaging van stoepranden tot 0 cm, aanleg van blindegeleidetegels);
- het toegankelijk maken van voorzieningen en handelszaken (behoud van parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, aanpassing van schoolomgevingen door veilige en autoluwe zones, verbetering van bushaltes op het J.B. Degrooffplein);
- het betrekken van alle gebruikers van alle leeftijden (rustplaatsen met aangepaste banken, schaduwrijke zones, doorlopende paden voor mensen met kinderwagens of beperkte mobiliteit, multifunctionele ruimten voor diverse evenementen).

4.2.2.3 BESTRATING EN IDENTITEIT VAN DE LAAN

De kwaliteit en uniformiteit van de bestrating dragen rechtstreeks bij aan de identiteit van de openbare ruimte en de keuze ervan staat centraal in het project om de eerder genoemde elementen (regenwaterbeheer, identiteitsmarkering en gebruikscomfort) mogelijk te maken.

De voetpadbestrating is geïnspireerd op het specifieke karakter van de Georges Henrilaan, met een kenmerkend materiaal dat deze verkeersader onderscheidt van andere openbare ruimten in de gemeente. Het gaat om betonnen straatstenen in verschillende formaten (Union-model van Ebema), die al dan niet met open voegen worden gelegd, afhankelijk van de zones en hun gebruik. Ze zijn sterk en duurzaam en hebben een regelmatig oppervlak dat trillingen beperkt. Ze zijn verkrijgbaar in een model met open voegen voor zones waar plaatselijk ontharding mogelijk is.



Afbeelding 19: Voor de laan gekozen standaardstraatstenen (bron: aanvrager)

Dit soort bestrating zorgt voor eenheid over de hele lengte van de laan, terwijl waar nodig variaties mogelijk zijn.

Op het J.B. Degrooffplein zijn de lichte helling (van nature 2% naar de Priester de l'Épéestraat toe) en het geringe verkeer gunstig voor de begroeiing van de voegen, wat het landschappelijke en ecologische karakter van de plek versterkt.

Ten slotte zal *“door op de hele laan dezelfde bestrating te gebruiken, de visuele identiteit [worden versterkt] en een duidelijke continuïteit tussen de verschillende wegstukken [ontstaan]”*. Zwarte asfalt zal worden gebruikt, wat zorgt voor een duidelijke scheiding tussen de verkeerszones en de andere ruimten. De verwachte incidentele variaties zijn te vinden op het niveau van:

- de pleintjes (gekleurd asfalt bij scholen om automobilisten aan te moedigen voorzichtig te rijden);
- de klassieke voet- en zebrapaden (om aandacht te vestigen op voetgangers).

4.2.2.4 REGENWATERBEHEER EN ONTHARDING

Aangezien het stedelijk hitte-eilandeffect bijzonder sterk is op de verkeersader waarop het project betrekking heeft, zijn de uitdagingen op het vlak van regenwaterbeheer en doorlatendheid van openbare ruimten hier belangrijk.

Op basis van de aanbevelingen in het Draaiboek Publieke Ruimte van Urban streeft het project ernaar om 10% doorlatende oppervlakken te verwezenlijken.

Daartoe steunt het project op drie soorten beheer:

- Halfdoorlatende parkeerzones (betonnen straatstenen met open voegen).

- Plantputten in het voetpad: door een helling vangen ze het regenwater van het voetpad op. De beplanting ligt in het verlengde van de parkeerzones en zal geen conflict opleveren met de nutsvoorzieningen op het voetpad.
- Klassieke straatkolken: deze zorgen voor de opvang van het water van de rijbaan en, indien nodig, van het voetpad of de parkeerzones als deze verzadigd zijn.

De installatie van systemen voor geïntegreerd regenwaterbeheer (GRB) is onderzocht, maar de beperkingen van de laan (waaronder de veeleisende topografie) maken de implementatie ervan complex. De laan behoort namelijk tot de moeilijkste verkeersaders om af te koppelen van het rioleringsnetwerk, behalve op het J.B. Degrooffplein, dat “gemiddeld” potentieel voor GRB zou hebben.

Bijgevolg wordt de focus van GRB op dit plein gelegd. Het plein heeft namelijk een gunstige topografie (laagste punt van de laan) waar het hemelwater van nature samenkomt vanaf beide uiteinden van de projectperimeter. Het heeft bovendien een strategische ligging vanwege zijn centraliteit en zijn boogvormige typologie.

Daarom voorziet het project hier in grote (half)doorlatende oppervlakken om de lokale infiltratiecapaciteit te versterken.

De oppervlakken per soort doorlatendheid worden weergegeven in de onderstaande tabel:

Tabel 5: Tabellen met de voorgestelde oppervlakten per soort bestrating (bron: aanvrager)

Voorwerp	Huidige situatie	Voorgestelde situatie
Interventiegebied (m ²)	14 664	14 664
Oppervlakte volle grond (m ²)	533	895
Halfdoorlatende oppervlakte (m ²)	0	750
Ondoorlatende oppervlakte (m ²)	14 133	13 019
Percentage ondoorlatend gebied (%)	96	89
Percentage (half)doorlatend gebied (%)	4	11

4.2.2.5 VERGROENING EN KLIMAATCOMFORT

Om het hitte-eilandeffect op de laan te verminderen, voorziet de strategie van het project in aanzienlijk meer beplanting gezien de totale afwezigheid van vegetatie op wegstuk 1 en de geringe vegetatie op wegstukken 2 en 3 op dit moment.

De selectie van de plantensoorten is gebaseerd op twee belangrijke criteria:

- “De ruimtelijke beperkingen, met name de beperkte rooilijn van 12 m, die de keuze van bomen met een relatief smalle kruin noodzakelijk maken [behalve op meer open plekken zoals het J.B. Degrooffplein].
- Hun fysiologische veerkracht, die een goede aanpassing aan de stedelijke omstandigheden en de klimaatveranderingen garandeert.”

Meer details vindt u in het hoofdstuk “Flora en fauna”.

Tabel 6: Tabellen met de voorgestelde beplanting (bron: aanvrager)

Voorwerp	Huidige situatie	Voorgestelde situatie
Interventiegebied (m ²)	14 664	14 664
Oppervlakte volle grond (m ²)	533	895
Aantal bomen in de openbare ruimte (eenheid)	22	55
Gemiddelde boomfrequentie (eenheid/100 m)	3	7



Afbeelding 20: Voorbeelden van referentieplanten voor het project (bron: aanvrager)

4.2.2.6 VERLICHTING EN STRAATMEUBILAIR

De openbare verlichting zal in detail worden bepaald in overleg met Sibelga, de beheerder van het netwerk, om *“een veilige omgeving te creëren voor voetgangers en fietsers, en tegelijkertijd de bomenrijen en de centraliteiten van de laan te benadrukken”*. In totaal zijn 48 lichtpunten geïdentificeerd over de hele interventieperimeter. Het gaat voornamelijk om relatief recente consoles die de hele perimeter goed verlichten.

Het straatmeubilair zal functionaliteit, esthetiek en comfort combineren met banken met verschillende zitplaatsen, beveiligde fietsenrekken, vuilnisbakken voor de bevordering van netheid en verantwoord afvalbeheer, en intrekbare paaltjes voor de bescherming van voetgangers en de controle van de toegankelijkheid.



Afbeelding 21: Voor de laan gekozen standaardbanken (bron: aanvrager)

5 WERKEN

5.1 Planning en fasering van de werken

In overleg met de bewoners en handelaars zullen de herinrichtingswerken gedurende 3 of 4 opeenvolgende jaren in de zomerperiode worden uitgevoerd om de impact op het dagelijkse verkeer te verminderen en de overlast tot een minimum te beperken.

De werken zullen naar verwachting in de zomer van 2027 van start gaan en gedurende 3 à 4 jaar elke zomer 2 à 3 maanden duren, waarbij telkens aan één deel van de Georges Henrilaan wordt gewerkt (niet noodzakelijkerwijs de drie eerder genoemde wegstukken). Ter herinnering: deze planning is afhankelijk van de lopende procedures (onderhandelingen over een overeenkomst, procedure voor een vergunningsaanvraag, enz.). Bovendien is er in de huidige voorontwerpfase nog geen overheidsopdracht gegund en is er nog geen gedetailleerd tijdschema opgesteld.

De kosten van de werken worden momenteel geraamd op 6 miljoen euro.

5.2 Logistiek van de werken

5.2.1 REGELGEVING EN PRAKTISCHE ASPECTEN VAN DE WERKEN

Op het moment van schrijven van dit effectenrapport zijn de bouwgegevens nog niet bekend. Deze zullen worden gespecificeerd bij het opstellen van het bestek voor de werken en op basis van de keuzes van de aannemer.

Gedurende de hele looptijd van het project zullen de geldende voorschriften en de goede bouwpraktijken (naleving van de bouwtijdschema's, specifieke technische voorschriften, enz.) door de opdrachtgever worden nageleefd.

5.2.2 INNAME EN TOEGANGSWEGEN VAN DE WERKEN

De werken vinden volledig plaats in het projectgebied (bouwplaats en parkeerplaatsen voor werknemers/bouwmachines) en zullen daarom een deel van de openbare ruimte in beslag nemen.

Elke fase van de werken zal een specifiek deel van de weg in beslag nemen, met verschillende toegangen vanaf de zijstraten en vanaf de Georges Henrilaan zelf.

Deze delen zullen niet noodzakelijkerwijs dezelfde zijn als de drie wegstukken die in de projectbeschrijving worden genoemd.

5.2.3 AANVOER EN AFVOER VAN MATERIALEN

Het project vereist weinig afvoer van materialen, aangezien de topografie nauwelijks zal worden gewijzigd. Alleen de oude straatstenen moeten worden afgevoerd, evenals asfalt en enkele elementen van het straatmeubilair.

De aan te voeren materialen zijn die welke nodig zijn voor de aanleg van de voetpaden en de rijbaan (asfalt, straatstenen, enz.), evenals het straatmeubilair en de beplanting.

In dit stadium is het moeilijk om een schatting te maken van de aan te voeren materialen.

Het verwachte vrachtverkeer is dus niet bekend, maar door de fasering in drie delen kan de impact van het vrachtverkeer over de duur van de werken worden gespreid.

5.3 Gelijktijdigheid van de werken met andere werken

Volgens de referentiesituatie is het mogelijk dat er gelijktijdig met deze werken ook werken op privépercelen plaatsvinden. Deze werken zullen echter waarschijnlijk al zo ver gevorderd zijn dat ze zich in de fase van de afwerking van het interieur bevinden, waardoor er weinig toegang vanaf de openbare weg nodig is. Het gaat er hier om de fasen van de werken uit te voeren door de huidige werken aan een wegstuk niet gelijktijdig uit te voeren met werken op een privéperceel dat uitkijkt op het deel van het wegstuk waar de werken plaatsvinden.

6 ONDERZOCHE ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

Verschillende alternatieve oplossingen voor het project zijn onderzocht. Deze zijn met name bestudeerd in verschillende onderzoeken uit 2020 en 2023.

Aanleg van een ondergronds parkeerterrein

In 2020 hebben STRATEC en SARECO een studie naar de opportuniteit en de technische en financiële haalbaarheid van de aanleg van een ondergronds parkeerterrein onder de Van Meyelmeierij (Georges Henrilaan 251B) uitgevoerd. Deze optie zou het mogelijk hebben gemaakt om parkeerplaatsen op straat vrij te maken voor andere vervoerswijzen.

Deze studie concludeerde dat de benodigde investering te groot zou zijn in verhouding tot de te behalen voordelen. De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft daarom geen gevolg gegeven aan dit project.

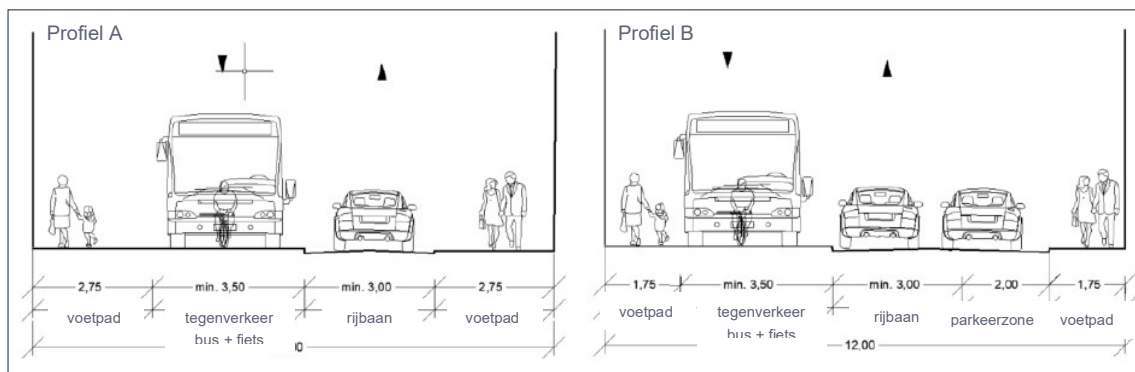
Analyse van verschillende mobiliteitsoplossingen

In 2023 heeft adviesbureau AGORA een studie uitgevoerd naar de heraanleg van de openbare ruimte in de laan tussen het J.B. Degrooffplein en de Meudonsquare.

In totaal werden 5 scenario's onderzocht:

1) Invoering van eenrichtingsverkeer in de Georges Henrilaan, met behoud van de rijrichting van de Brand Whitlocklaan naar de Meudonsquare

- Profiel A – in het voordeel van voetgangers (verbreding van de voetpaden van 2 naar 2,75 m en schrapping van de parkeerplaatsen in de lengterichting (35 plaatsen))
- Profiel B – in het nadeel van voetgangers (versmalling van de voetpaden van 2 naar 1,75 m en behoud van de parkeerplaatsen in de lengterichting)

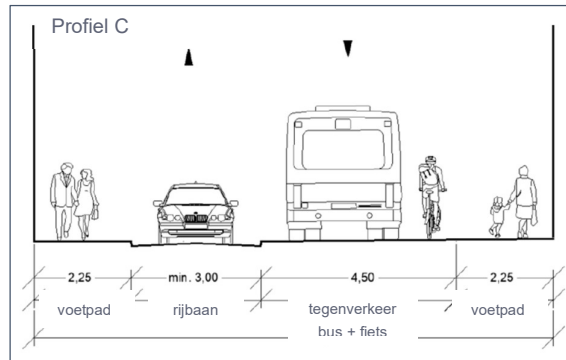


Afbeelding 22: Doorsnede van scenario's 1.A en 1.B (bron: AGORA)

Scenario's 1.A en 1.B zijn niet gekozen voor dit project omdat eenrichtingsverkeer problematisch is voor een drukke verkeersader.

2) Invoering van eenrichtingsverkeer in de Georges Henrilaan, met behoud van de rijrichting van de Meudonsquare naar de Brand Whitlocklaan

- Profiel C – in het voordeel van voetgangers (verbreding van de voetpaden van 2 naar 2,25 m en schrapping van de parkeerplaatsen in de lengterichting (35 plaatsen))
- Profiel D – voldoet niet aan de minimale breedte van de voetpaden (1,5 m) (versmalling van de voetpaden van 2 naar 1,25 m en behoud van de parkeerplaatsen in de lengterichting) → kan niet in aanmerking worden genomen



Afbeelding 23: Doorsnede van scenario 2.C (bron: AGORA)

Scenario 2.C is niet gekozen voor dit project omdat eenrichtingsverkeer problematisch is voor een drukke verkeersader.

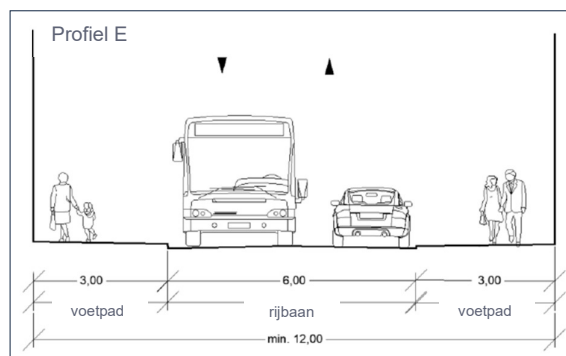
3) Invoering van een zone met beperkte toegang (ZBT)

“Een ZBT is gedurende een bepaalde periode van de dag voorbehouden aan voetgangers, fietsers, taxi’s en bussen en het verkeer wordt er dan omgeleid. Bepaalde categorieën, zoals omwonenden met een garage of een parkeerplaats in de zone evenals leveranciers, blijven echter toegang hebben dankzij camera’s met nummerplaatherkenning.”

Scenario 3 is niet gekozen voor dit project omdat er hier weinig langeafstandsverkeer is en de verkeersbeperking op de laan problematisch is voor een drukke verkeersader.

4) Afschaffing van het parkeren in de lengterichting

Profiel E – in het voordeel van voetgangers (verbreding van de voetpaden van 2 naar 3 m en schrapping van de parkeerplaatsen in de lengterichting (35 plaatsen, buiten het J.B. Degrooffplein en de Van Meyelmeierij))



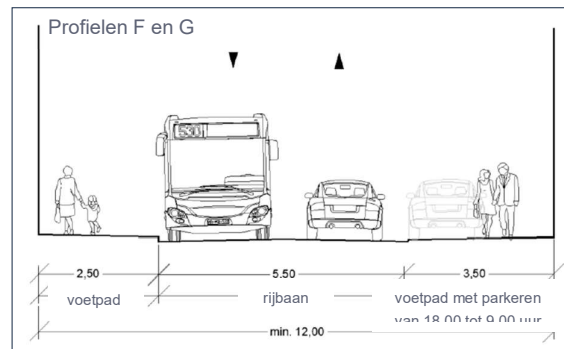
Afbeelding 24: Doorsnede van scenario 4.E (bron: AGORA)

Scenario 4.E is niet gekozen omdat de volledige afschaffing van het parkeren in de lengterichting te ingrijpend is.

5) Afschaffing van het parkeren in de lengterichting alleen overdag:

- Profiel F – in het voordeel van voetgangers (verbreding van de voetpaden van 2 tot 3,5 m aan de kant van de parkeerplaatsen en van 2 tot 2,5 m aan de andere kant, omdat de parkeerplaatsen in de lengterichting hier alternerend aan beide kanten van elk wegstuk liggen)

- Profiel G – in het voordeel van voetgangers (idem profiel F, maar zonder parkeerplaatsen alternerend aan beide kanten van elk wegstuk)



Afbeelding 25: Doorsnede van scenario's 5.F en 5.G (bron: AGORA)

Scenario 5.G komt het dichtst in de buurt van het scenario dat voor dit project is gekozen, maar zonder onderscheid tussen dag- en nachtparkeren en zonder het voetpad en de parkeerplaatsen op hetzelfde niveau te brengen omwille van de verkeersveiligheid en om te voorkomen dat geparkeerde voertuigen het voetpad blokkeren.

7 MILIEUANALYSE

7.1 Mobiliteit

7.1.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat in het kader van het thema “Mobiliteit” wordt bestudeerd, omvat de weg van de Georges Henrilaan en de verbinding ervan met de omliggende verkeersaders.

7.1.2 CONTEXT

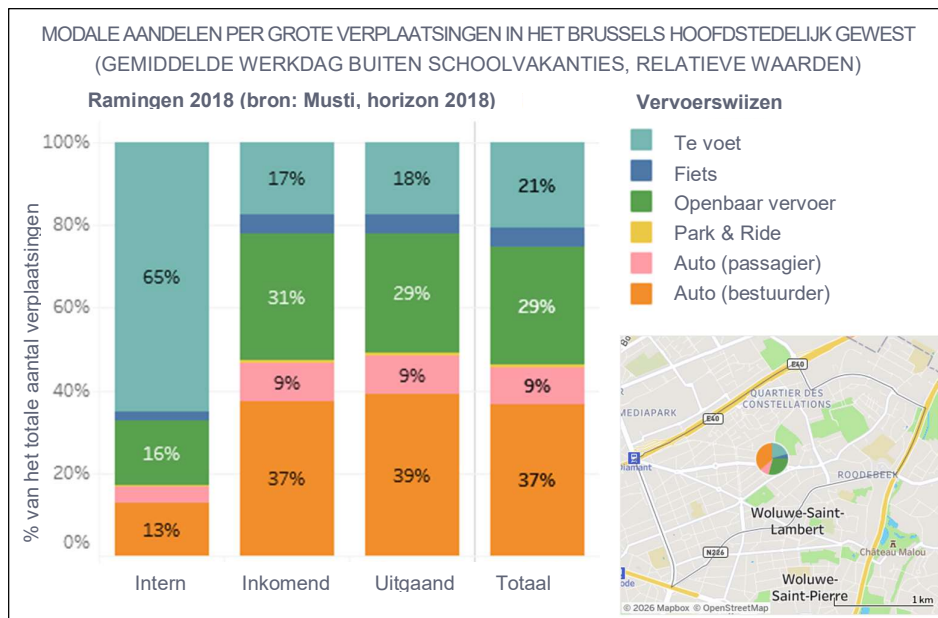
7.1.2.1 VERVOERSVRAAG

De Georges Henrilaan is een gemengde verkeersader met handelszaken op de begane grond en woningen op de bovenverdiepingen. De belangrijkste gebruikers van deze verkeersader zijn dus de bewoners, winkelmedewerkers en winkelbezoekers (klanten).

De Georges Henrilaan is ook een structurerende mobiliteitsas, met het verkeer van bussen en talrijke voertuigen. Sommige van deze gebruikers hebben hun vertrekpunt en bestemming in de zone, maar er is ook doorgaand verkeer.

Mobiliteitsprofiel van de gebruikers per grote verkeerstromen

Onderstaande grafiek geeft voor 2018 een gedetailleerd overzicht van de modale aandelen van het verkeer in het Roodebeekgebied volgens het verkeersmodel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest².



Afbeelding 26: Modale aandelen voor 2018 van het verkeer in het Roodebeekgebied volgens het verkeersmodel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

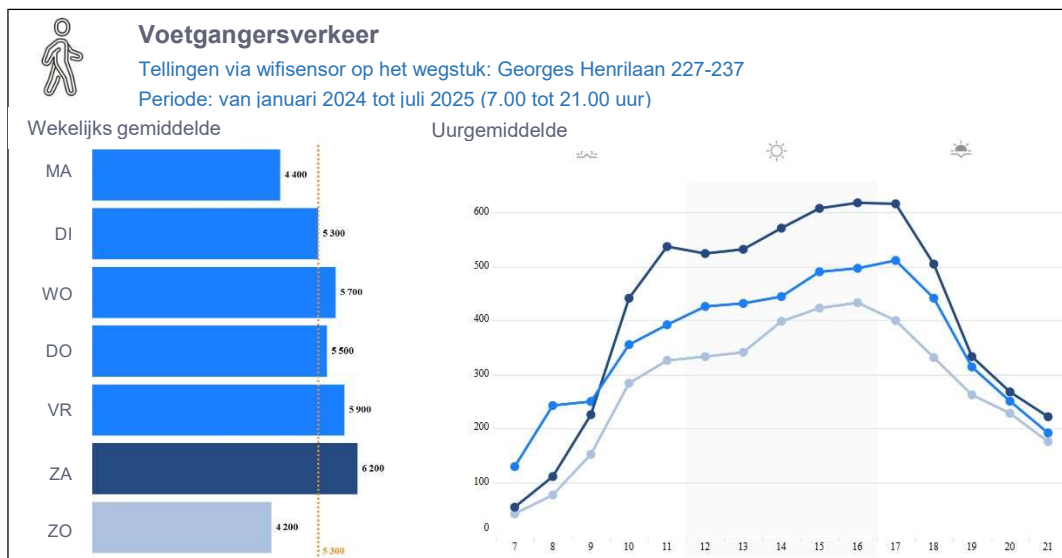
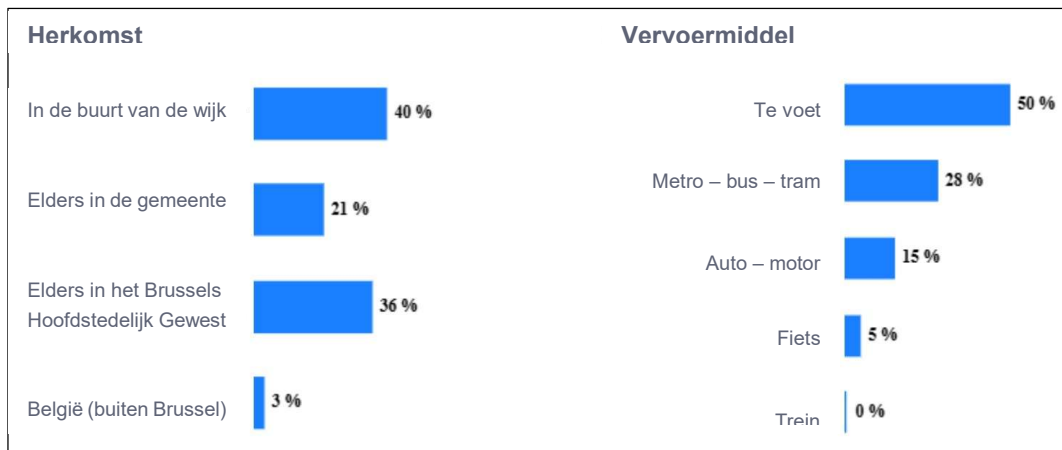
² https://public.tableau.com/app/profile/de.keyzer/viz/RBC_parts_modales_2018_GM_2030_Mailles/Story1

Deze grafiek geeft de modale aandelen van het verkeer (exclusief doorgaand verkeer) in het Roodebeekgebied weer:

- Het uitgaande verkeer kan worden beschouwd als het verkeer van de bewoners.
 - Het inkomende verkeer kan worden beschouwd als het verkeer van de werknemers.
- Voor deze twee soorten verplaatsingen en gebruikers is het aandeel van de auto het grootst (37 tot 39%), gevolgd door het aandeel van het openbaar vervoer (29 tot 31%) en in mindere mate voetgangers, autopassagiers en fietsers.
- Het interne verkeer is een mix van de twee voorgaande gebruikersgroepen (bewoners en werknemers). Voor dit verkeer is het aandeel dat zich te voet verplaatst het grootst, wat logisch is aangezien het om korte afstanden (binnen het gebied) gaat.

Specifiek mobiliteitsprofiel van winkelbezoekers

De mobiliteit van winkelbezoekers in de Georges Henrilaan wordt gekenmerkt door een modale verdeling die gericht is op verplaatsingen te voet (50%) en met het openbaar vervoer (28%). De activiteiten in de laan zijn namelijk gericht op buurtwinkels, waarbij 61% van de winkelbezoekers uit de wijk of elders in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe komt.







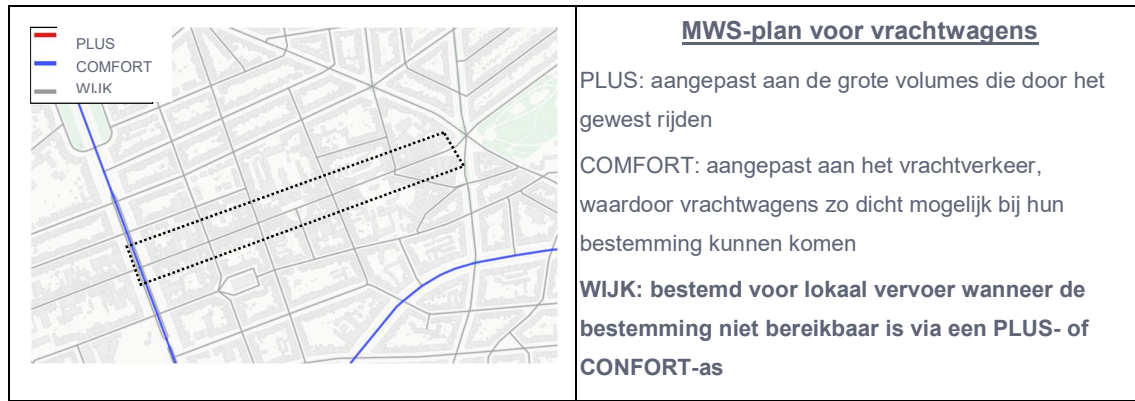
Afbeelding 27: Modale herkomst en verdeling van winkelbezoekers (bepaald aan de hand van 336 enquêtes uitgevoerd in mei 2024) en voetgangersverkeer (bron: hub.brussels)

7.1.2.2 SPECIALISATIE VAN DE WEGEN

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest “Good Move” voert een specialisatie van de wegen in naargelang de vervoerswijze. Deze specialisatie heeft tot doel voor elke straat in het gewest een dienstverleningsniveau te definiëren dat is aangepast aan haar functie in de openbare ruimte.

De hiërarchie van de wegen die aan de site grenzen, wordt hier voor alle vervoerswijzen overgenomen.

	<p><u>MWS-plan voor voetgangers</u></p> <p>PLUS: grote concentraties van voetgangers</p> <p>COMFORT: zorgt voor continuïteit tussen de “PLUS”-assen</p> <p>WIJK: maakt een fijnmazige bediening van de wijken en stedelijke voorzieningen mogelijk</p>
	<p><u>MWS-plan voor fietsers</u></p> <p>PLUS: bedoeld voor snelle verbindingen op grootstedelijk niveau, indien mogelijk gescheiden van andere vervoerswijzen en breed genoeg voor een bakfiets</p> <p>COMFORT: gericht op de bediening van alle wijken, met prioriteit voor de veiligheid en het comfort van de routes</p> <p>WIJK: fietsverkeer in combinatie met andere vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer, vrachtwagens, enz.)</p>
	<p><u>MWS-plan voor openbaar vervoer</u></p> <p>PLUS: structurerend netwerk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maakt het mogelijk om het hele gewest te bedienen met een groot aantal reizigers</p> <p>COMFORT: vult het “PLUS”-netwerk aan op een kleinere schaal</p> <p>WIJK: zorgt voor een fijnmazige bediening van de wijken, met name door buslijnen voor lokaal vervoer</p>
	<p><u>MWS-plan voor auto's</u></p> <p>PLUS: kanaliseert het autoverkeer door toegang te bieden tot de belangrijkste voorzieningen van het gewest</p> <p>COMFORT: vult het “PLUS”-netwerk aan wat betreft de bereikbaarheid van het gewest en beperkt het effect van verspreiding van het verkeer in de wijken</p> <p>WIJK: maakt lokale autoverbindingen met beperkte snelheid mogelijk</p>



Afbeelding 28: MWS-plan voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens in de buurt van de site (bron: MobiGIS)

7.1.2.3 AUTOMOBILITEIT

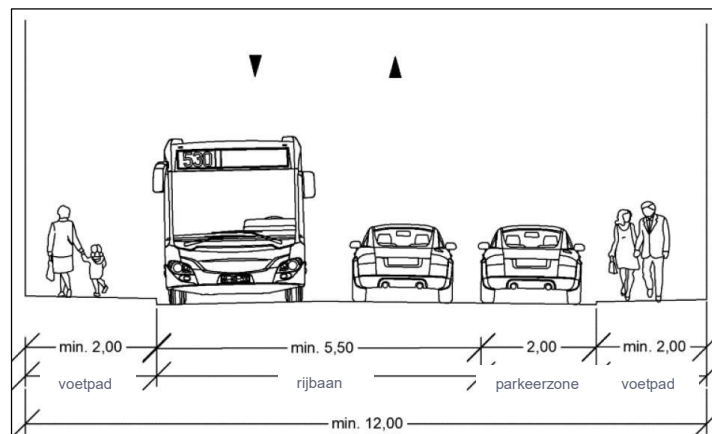
7.1.2.3.1 Beschrijving van de wegen

Het bestudeerde wegstuk van de laan ligt tussen de Brand Whitlocklaan en de Meudonsquare. Binnen het project zijn er 5 voorrangskruispunten, naast het kruispunt met verkeerslichten met de Brand Whitlocklaan en de rotonde met de Meudonsquare (buiten het project).

Deze as wordt gebruikt door alle vervoerswijzen (voertuigen, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers).

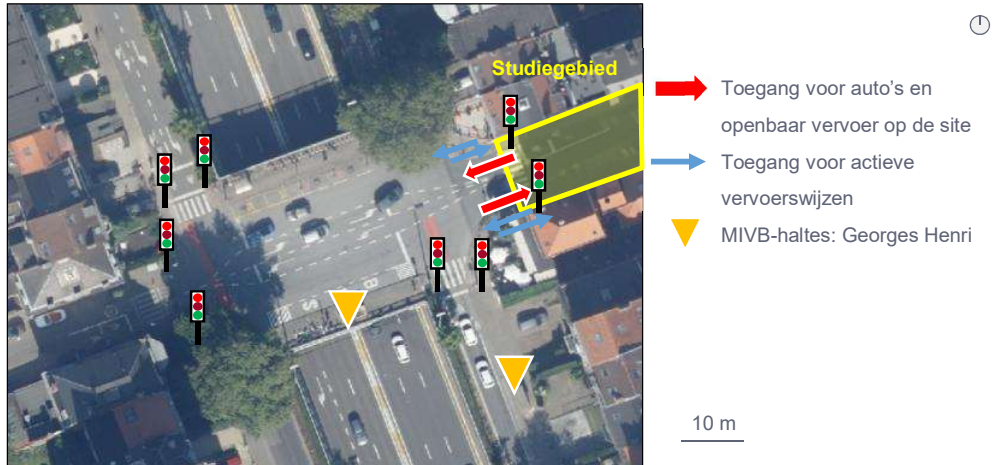
De **Georges Henrilaan** heeft een totale breedte van 12 m en vereist een nauwkeurige verdeling tussen voetpaden, rijbaan en parkeerplaatsen.

- De bestaande voetpaden (ongeveer 2 m aan elke kant) bieden niet voldoende ruimte om alle voetgangers comfortabel te kunnen ontvangen.
- De rijbaan heeft een breedte tussen 5,5 m en 6,0 m en is geschikt voor het verkeer van voertuigen en openbaar vervoer. Ze is smal in verhouding tot het belang van het openbaar vervoer.
- Het parkeren is alternerend aan de noord- en zuidkant, afhankelijk van het wegstuk. De breedte van de weg maakt het namelijk niet mogelijk om aan beide kanten te parkeren.
- Er zijn geen fietsvoorzieningen op de laan.



Afbeelding 29: Doorsnede van de Georges Henrilaan (bron: AGORA)

De **Brand Whitlocklaan** verbindt Sint-Pieters-Woluwe met Schaarbeek en maakt deel uit van de middelste ring. Deze weg met gescheiden rijbanen bestaat uit twee keer drie rijstroken in het midden van de laan, geflankeerd door twee rijstroken aan elke kant (ventwegen) die toegang geven tot de verschillende huizenblokken rond deze verkeersader. De snelheid is beperkt tot 50 km/u op de binnenste rijstroken en 30 km/u op de buitenste rijstroken. De totale breedte (inclusief parkeerplaatsen en stoepanden) bedraagt ongeveer 40 m. Het kruispunt wordt geregeld door verkeerslichten.



Afbeelding 30: Kruispunt aan de ingang van de Georges Henrilaan (achtergrondkaart: BruGIS)

De **Meudonsquare** bestaat uit 6 takken, met voor elke tak 1 rijstrook per rijrichting. Bovendien zijn er rondom dit kruispunt zebrapaden aanwezig.

Verder zijn er aan weerszijden van de Kerselarenlaan en de Kerselarenbergstraat eenrichtingsfietspaden aangelegd. Op de andere wegen zijn er echter geen echte fietsvoorzieningen.

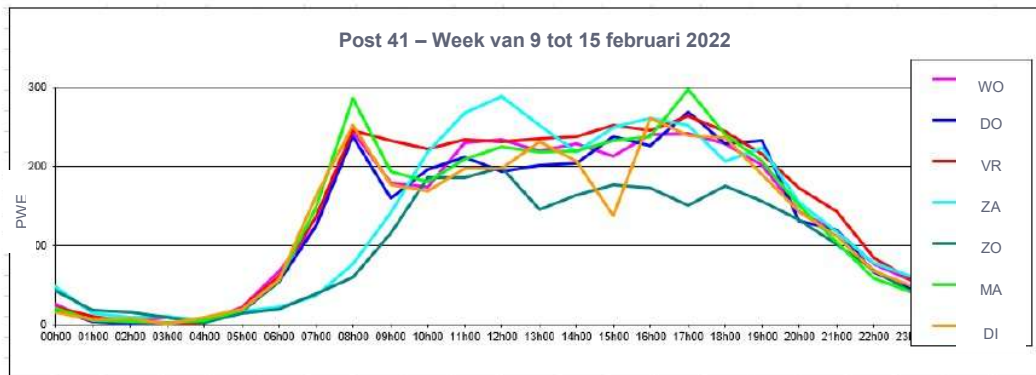


Afbeelding 31: Luchtfoto van het kruispunt rond de Meudonsquare (bron: BruGIS)

7.1.2.3.2 Verkeersgegevens

In 2022 heeft adviesbureau AGORA tellingen uitgevoerd.

Van woensdag 9 februari tot en met dinsdag 15 februari 2022 zijn er 7 dagen achter elkaar 24 uur per dag 'online' tellingen uitgevoerd, met gegevens per kwartier. Verschillende wegstukken rond de Georges Henrilaan evenals de laan zelf zijn onderzocht.



Afbeelding 32: Kaart met online tellingen op de Georges Henrilaan en verkeersresultaten uit 2022 (bron: AGORA)

Hun conclusies waren als volgt:

“De verkeersdichtheid op de Georges Henrilaan varieert tijdens de spits van 200 tot 300 voertuigen per uur en per rijrichting. Het westelijke wegstuk ter hoogte van de middelste ring kent meer verkeer dan het oostelijke wegstuk ter hoogte van de Meudonsquare. De verkeersstroom op de Georges Henrilaan fluctueert weinig tussen de twee pieken van de ochtendspits en de avondspits.

De Georges Henrilaan wordt in feite gebruikt als belangrijkste verzamelplaats voor het doorgaande verkeer in de wijk. Deze rol is deels te verklaren door het feit dat het kruispunt van de Georges Henrilaan het enige punt is waar de Brand Whitlocklaan kan worden overgestoken. Aan het andere uiteinde is de Meudonsquare het kruispunt van verschillende belangrijke verkeersaders, zoals de Kerselarenlaan, de Heydenberglaan en de Ridder Koninglaan.

Het doorgaand langeafstandsverkeer vertegenwoordigt minder dan 15% van het totale verkeer. 85% van het verkeer wordt dus veroorzaakt door bewoners of door de verplaatsingsgeneratoren in de wijk (met name scholen). Deze analyse wordt bevestigd door de databank van de studie van de Roodebeekmaas in het Good Move-plan door het adviesbureau Tridée.

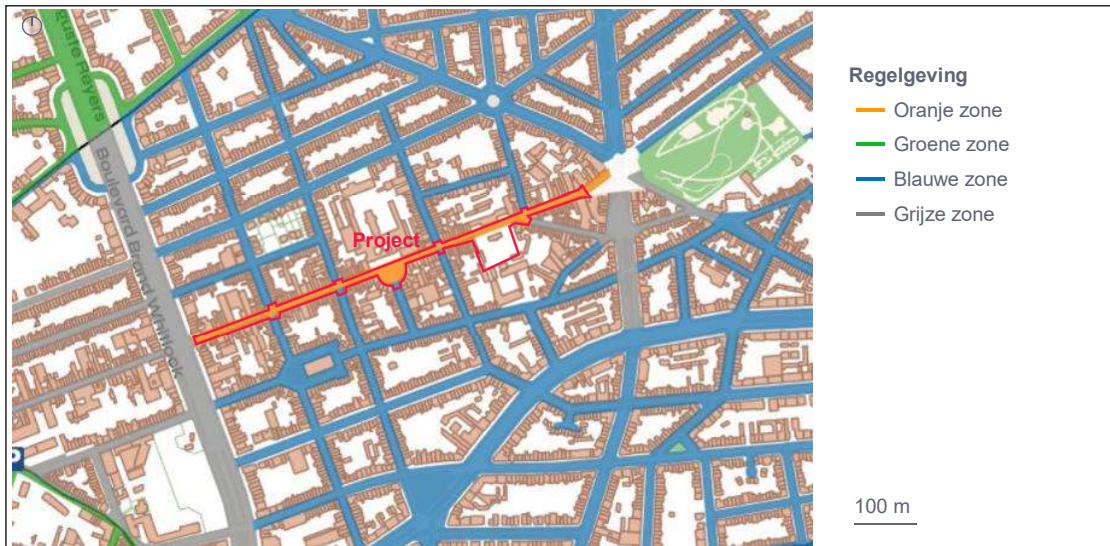
Scholen hebben invloed op deze verkeersader door de piek tussen 8.00 en 8.15 uur en die op woensdagmiddag.

Het vrachtverkeer is op deze weg veel drukker dan in de twee zijstraten. Ongeveer 600 voertuigen per dag rijden in beide rijrichtingen, wat neerkomt op ongeveer 50 voertuigen per uur. In dit vrachtverkeer worden ook bussen meegerekend (ter herinnering: de frequentie van de drie lijnen is 1 bus om de 10 minuten in elke rijrichting), die 90% van het vrachtverkeer vertegenwoordigen, terwijl de rest bestaat uit vrachtwagens, namelijk ongeveer 2 voertuigen per uur.”

7.1.2.4 PARKEREN

Parkeren op de openbare weg

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de parkeerregels op de openbare weg in de omgeving van de site:



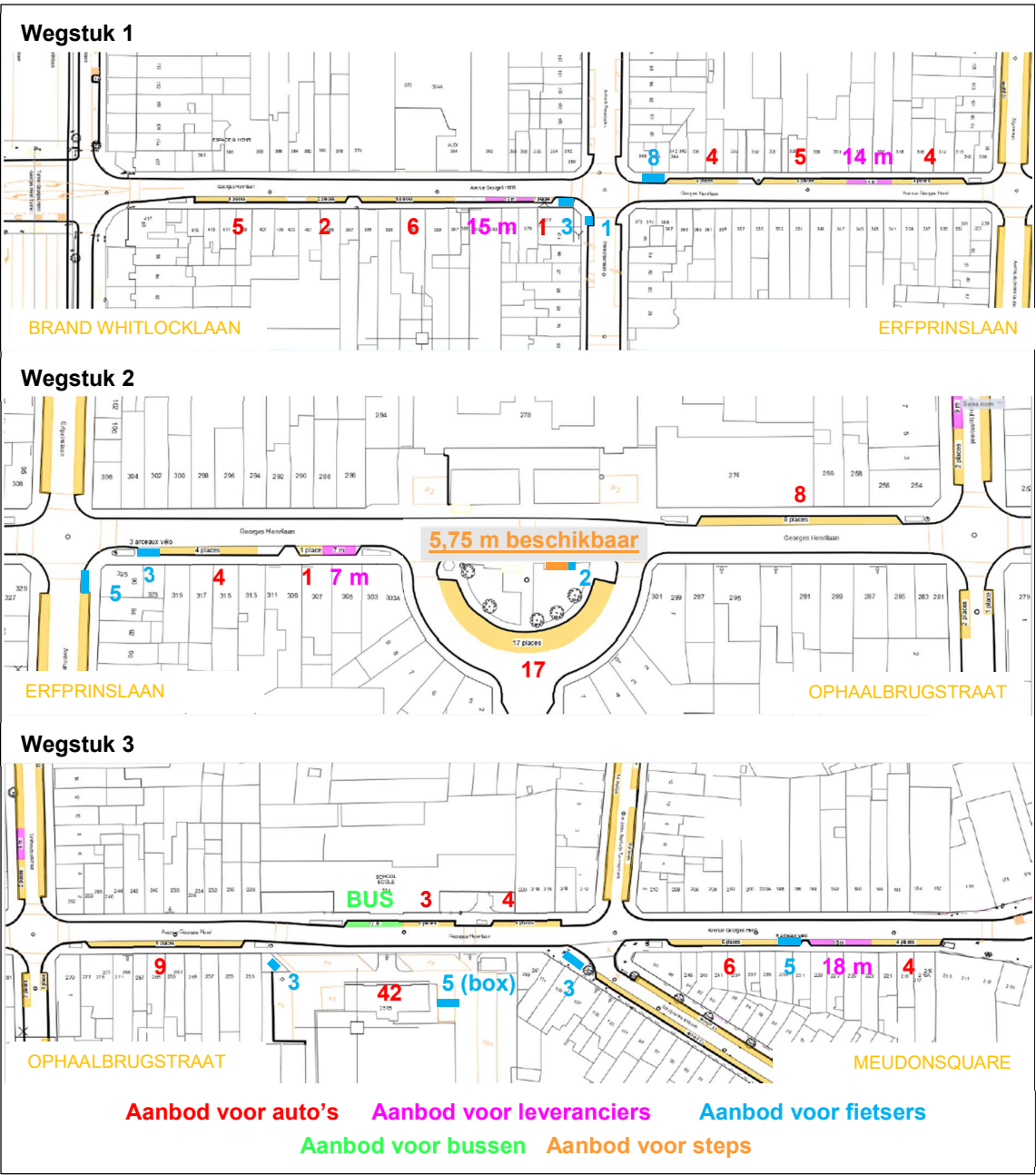
Afbeelding 33: Parkeerregels (bron: <https://data.parking.brussels/>)

In het geografische gebied ligt het parkeeraanbod volledig in de oranje zone. Dit soort zone betreft dichte, maar kleine of lokale secundaire winkelcentra. Parkeren is er betalend met een maximum van 2 uur parkeren van maandag tot zaterdag, van 9.00 tot 18.00 uur³. In de omgeving valt bijna het gehele wegennet onder de blauwe zone (parkeren met parkeerschijf).

Wat het aanbod aan parkeerplaatsen op de openbare weg betreft, zijn er talrijke plaatsen langs de Georges Henrilaan, maar ook in de aangrenzende straten.

Onderstaande afbeelding geeft een gedetailleerd overzicht van het huidige parkeeraanbod op de Georges Henrilaan.

³ Zie <https://www.woluwe1200.be/nl/de-betalende-zones/>



Afbeelding 34: Bestaand parkeeraanbod

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aanbod:

Tabel 7: Bestaand parkeeraanbod

Locatie	Standaardplaatsen	Leveringen	Bussen	Fietsbeugels (1)	Fietsboxen (2)
Wegstuk 1	28	29 m	0	12	0
Wegstuk 2	13 in de Georges Henrilaan 17 op het J.B. Degrooffplein	7 m	0	10	0
Wegstuk 3	26 in de Georges Henrilaan 42 rond de Van Meyelmeierij (waarvan 1 voor PBM)	18 m	1	11	1 box met 5 plaatsen

TOTAAL	126	54 m	1	33 beugels = 66 plaatsen	5
---------------	------------	-------------	----------	---------------------------------	----------

(1) 1 fietsbeugel = stalplaats voor 2 fietsen.

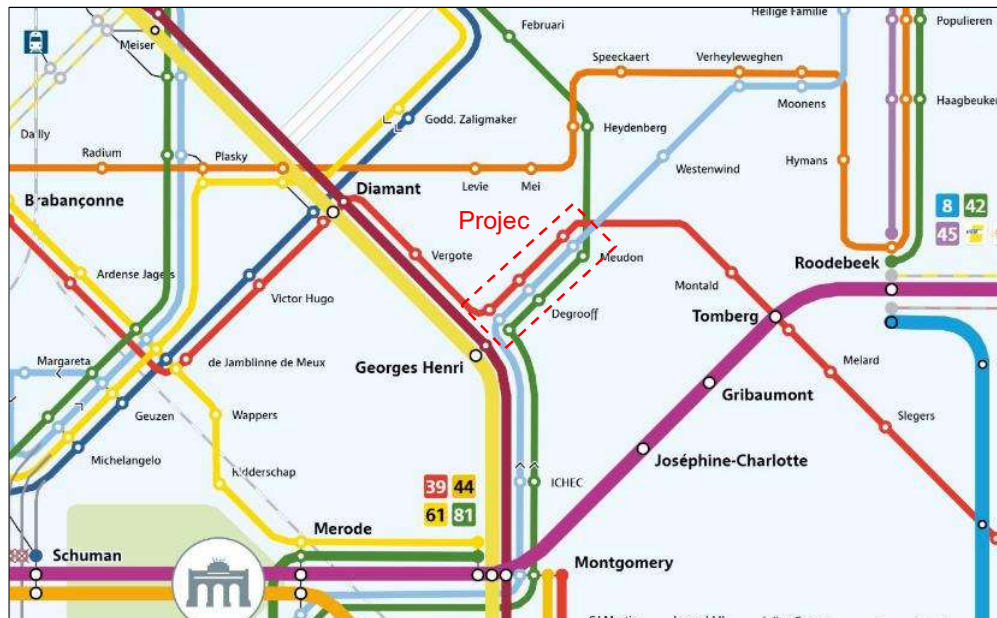
(2) voor de fietsbox, rechtstreeks in aantal plaatsen.

Wat de vraag naar parkeerplaatsen op de openbare weg betreft, zijn talrijke studies uitgevoerd. In de bijlage vindt u een samenvatting van de verschillende studies. Samengevat:

De bezettingsgraad is over het algemeen vrij hoog in de hele perimeter gedurende de hele dag, zonder echt de grens van 85% te overschrijden, waarbij het moeilijk wordt om een parkeerplaats te vinden. Op weekdays is er geen duidelijk verschil in bezettingsgraad tussen de verschillende gereguleerde zones. De wegen in de blauwe zone zijn de hele dag door bijna verzadigd en 's avonds is dit nog iets meer het geval vanwege de vraag van bewoners. Op zaterdag heeft de rode zone van de Georges Henrilaan echter een verschuivingseffect op de zijstraten, vooral omdat de blauwe zone alleen van maandag tot vrijdag is gereguleerd. Deze verschuiving leidt tot verzadiging in de eerste delen van de zijstraten van de laan, maar niet verder. De rode zone van de Georges Henrilaan is 's ochtends, 's avonds en op zaterdagochtend het drukst, en paradoxaal genoeg minder druk tijdens de avondspits voor boodschappen. De vraag naar parkeerplaatsen op de Georges Henrilaan houdt dus meer verband met schoolpersoneel en bewoners dan met handelaars. Bovendien blijkt uit een studie die in 2014 door Atrium is uitgevoerd dat 60% van de klanten van de handelszaken in de Georges Henrilaan te voet komt, 38% met het openbaar vervoer, gelijkmatig verdeeld over metro, tram en bus, en slechts 16% met de auto. De handel is hier dus duidelijk lokaal.

7.1.2.5 OPENBAAR VERVOER

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van het openbaarvervoersnetwerk in de buurt van het studiegebied:



Afbeelding 35: Ligging van de site ten opzichte van de vervoersinfrastructuur (bron: MIVB)

Buslijnen 80 (Naamsepoort - Haren), 27 (Luxemburg - Plejaden) en 28 (Brabançonne - Konkel) van de MIVB rijden langs de Georges Henrilaan. Let wel: vanaf maart 2026 wordt lijn 27 geschrapt. Het

gedeelte van deze lijn tussen Montgomery en Plejaden wordt overgenomen door lijn 61, die vanaf het eindpunt Montgomery wordt verlengd⁴.

De buslijnen rijden tijdens de spits om de 10 minuten in beide rijrichtingen. Tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends rijden er dus 6 bussen per uur * 2 rijrichtingen * 3 buslijnen = 36 bussen in beide richtingen.

De bushaltes bevinden zich op de Brand Whitlocklaan, het J.B. Degrooffplein en de Meudonsquare. Alleen de halte Degrooff bevindt zich binnen de projectperimeter.



Afbeelding 36: MIVB-bushalte Degrooff (bron: Google Street View, mei 2024)

Ten zuidwesten van het bestudeerde deel van de laan biedt de halte Georges Henri toegang tot tramlijnen 7 (Heizel - Churchill) en 25 (Rogier – Boondaal Station).

Op de Georges Henrilaan rijden geen buslijnen van De Lijn en TEC. Op de Brand Whitlocklaan rijden echter wel lijnen 17 en 30 van De Lijn.

In 2019 werd een onderzoek uitgevoerd naar de bezoekersaantallen van de MIVB-haltes.

modus	lijn	richting	opeenvolging	halte_nl	stop_id	opstappen per WD	opstappen per ZA	opstappen per ZO
B	27	F	20	GEORGES HENRI	1139	193	149	77
B	27	F	21	DEGROOFF	1140	152	125	58
B	27	F	22	MEUDON	1141	270	176	108
B	27	V	6	MEUDON	1152	273	271	201
B	27	V	7	DEGROOFF	1153	225	155	120
B	27	V	8	GEORGES HENRI	1154	151	129	103
B	28	F	7	GEORGES HENRI	1424	372	231	137
B	28	F	8	DEGROOFF	1140	255	168	101
B	28	F	9	MEUDON	1141	372	212	145
B	28	V	11	MEUDON	1152	236	143	104
B	28	V	12	DEGROOFF	1153	137	66	35
B	28	V	13	GEORGES HENRI	1459	61	60	23
B	80	F	13	GEORGES HENRI	1139	266	120	71
B	80	F	14	DEGROOFF	1140	202	134	77
B	80	F	15	MEUDON	1141	495	283	180
B	80	V	16	MEUDON	1152	317	230	151
B	80	V	17	DEGROOFF	1153	231	131	54
B	80	V	18	GEORGES HENRI	1154	168	117	58

halte_nl	opstappen per WD	opstappen per ZA	opstappen per ZO
Total DEGROOFF	1.202	779	446
Total GEORGES HENRI	4.677	2.409	1.541
Total GRIBAUMONT	4.155	2.307	1.550
Total JOSEPH-CHARLOT	2.298	1.328	816
Total LEVIE	657	403	232
Total MAI	397	270	155
Total MEUDON	1.963	1.316	890

Afbeelding 37: Tabel met de bezoekersaantallen van de MIVB-haltes in 2019 (bron: AGORA)

⁴ Zie <https://www.stib-mivb.be/reizen/nieuw-op-het-net>

Het is belangrijk om te vermelden dat de tussen 5,5 m en 6,0 m brede rijbaan smal is gezien het belang van het openbaar vervoer. Er zijn problemen met de doorstroming van het verkeer, vooral bij het oprijden van de J.B. Degrooffplein, waar bussen elkaar vaak niet kunnen kruisen en elkaar moeten opwachten bij het kruispunt. Het is belangrijk om de MIVB en de gebruikers een optimale reissnelheid te garanderen om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen.

7.1.2.6 ACTIEVE VERVOERSWIJZEN

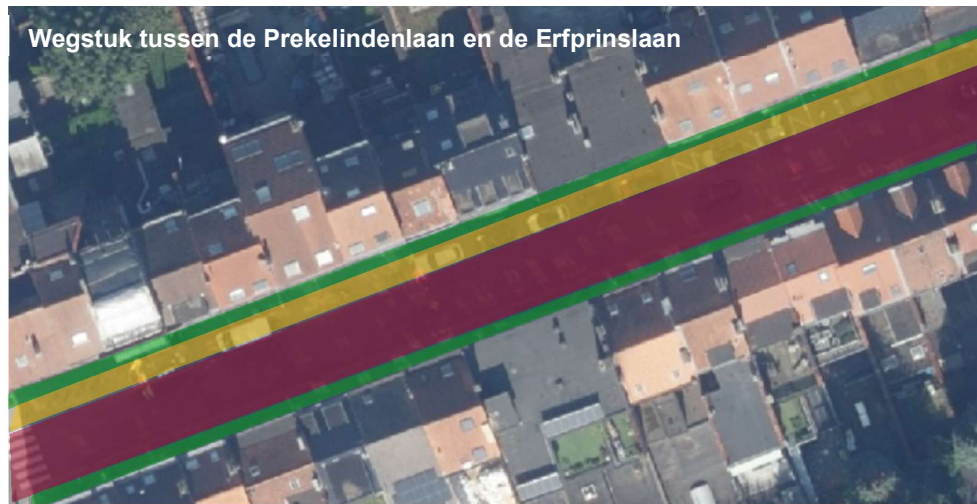
7.1.2.6.1 Beschrijving van de infrastructuur voor actieve vervoerswijzen

Zoals eerder vermeld, is de Georges Henrilaan 12 m breed. Deze breedte is erg beperkt als we kijken naar alle functies die de laan moet vervullen (tweerichtingsverkeer, waaronder openbaar vervoer, parkeren, voetpaden, fietsers).

De bestaande voetpaden (tussen 1,5 en 2,5 m aan elke kant) bieden niet voldoende ruimte om alle voetgangers comfortabel te kunnen ontvangen. Toch zijn er bijna 200 handelszaken in de laan gevestigd, wat zorgt hoge bezoekersaantallen. In een enquête van hub.brussels in mei 2024 wordt bevestigd dat lopen nog steeds de belangrijkste vervoerswijze is: 50% van de gebruikers komt te voet, waarvan 40% uit de wijk. Daar komt nog bij dat deze weg in het gewestelijk mobiliteitsplan is aangemerkt als "PLUS"-voetgangersweg en een inrichting vereist die zo comfortabel en kwalitatief mogelijk moet zijn voor voetgangers.

Wat fietsen betreft, blijft het modale aandeel laag (5%). Dit kan worden verklaard door verschillende factoren: de verkeersdruk die het fietsen ontmoedigt, de aanwezigheid van GFR's 2 en 11 die een kwalitatief goed alternatief bieden via de Kroninglaan, het gebrek aan aangepaste fietsvoorzieningen en het beperkte aanbod aan fietsenstallingen, ook voor bakfietsen. Deze weg biedt dus geen aangenaam kader om te fietsen, omdat alle vervoerswijzen op dezelfde rijbaan rijden.

Onderstaande afbeelding toont een doorsnede met de verschillende ruimten op de Georges Henrilaan:



7.1.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.1.3.1 VERWACHTE VERKEERSVRAAG

Het project leidt niet tot extra verkeer.

Het project heeft tot doel de verkeersomstandigheden voor alle weggebruikers te verbeteren. Het heraanlegproject zal het comfort verbeteren, maar de heropleving van de Georges Henrilaan gaat verder dan alleen de inrichting. Hoewel extra verkeersstromen als gevolg van de heraanleg van de Georges Henrilaan mogelijk zijn, zullen deze beperkt blijven.

7.1.3.2 AUTOMOBILITEIT

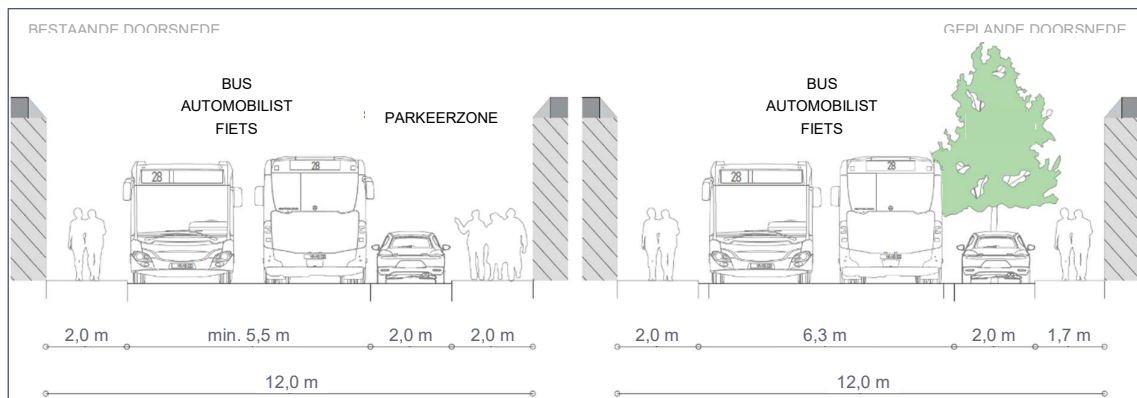
Vanuit de omgeving

De toegankelijkheid en het autoverkeer in de omgeving van de projectperimeter blijven gelijkaardig. Er worden geen wijzigingen aangebracht in de rijrichting, ook niet op het J.B. Degrooffplein.

Binnen de perimeter – Georges Henrilaan

Breedte:

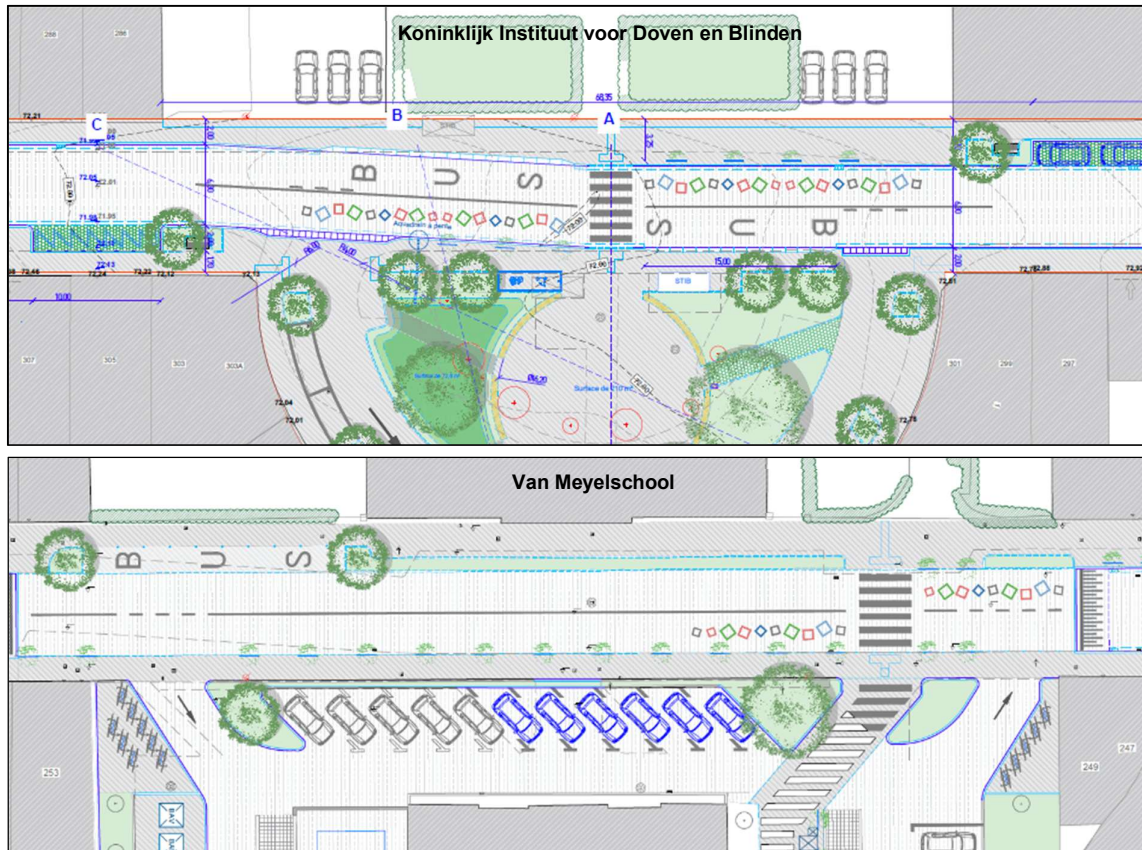
De rijbaan wordt verbreed van 5,5-6 m (huidig) tot 6,3 m (gepland, inclusief watergreppels) om het openbaar vervoer te vergemakkelijken, wat positief is. Deze verbreding verbetert ook het rijcomfort voor automobilisten.



Afbeelding 40: Bestaande/geplande modeldoorsneden van de laan (bron: aanvrager)

Snelheid en snelheidsbeperkende voorzieningen:

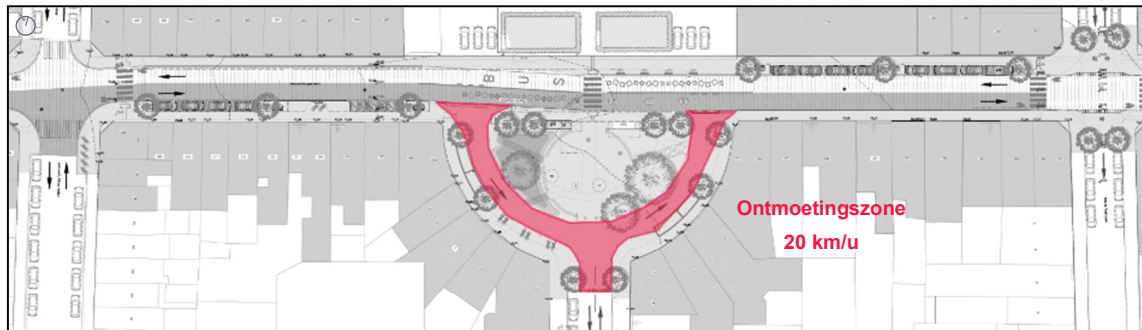
De snelheid op de laan blijft beperkt tot 30 km/u, met voorrang van rechts en visuele snelheidsbeperkende voorzieningen op gevoelige plaatsen (scholen). Indien nodig kunnen later snelheidsdisplays worden overwogen.



Afbeelding 41: Schoolomgevingen – specifieke wegmarkeringen (bron: aanvrager)

Binnen de perimeter – J.B. Degrooffplein

Op het J.B. Degrooffplein wordt een ontmoetingszone gepland, waardoor de maximumsnelheid op het volgende wegstuk wordt verlaagd tot 20 km/u:

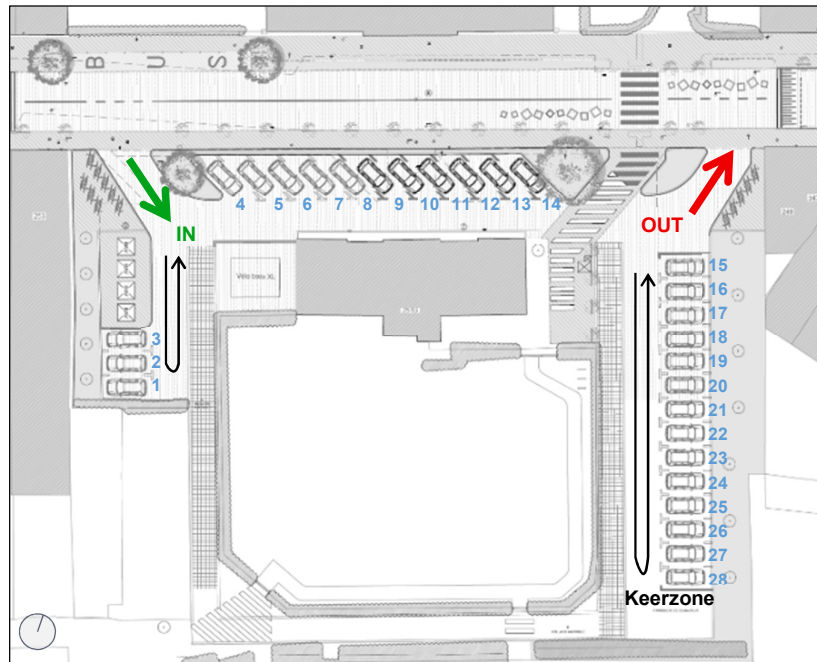


Afbeelding 42: Wijziging van de snelheidsbeperking op het J.B. Degrooffplein (achtergrondkaart: aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning)

Deze ontmoetingszone op gelijk niveau beslaat het hart van het plein en is toegankelijk vanaf de Georges Henrilaan om de Priester de l'Epéestraat te bereiken of om te keren. Hierdoor komt er ruimte vrij voor voetgangers voor de handelszaken en wordt de centrale ruimte autoluwer.

Binnen de perimeter – rond de Van Meyelmeierij

Rond de Van Meyelmeierij wordt het verkeer afgeschaft (behalve voor de DBDMH⁵). De aanwezige voorzieningen (glasbollen, fietsbox) worden verplaatst en de toegang tot het parkeerterrein wordt herzien met een aparte in- en uitgang (in plaats van een centrale toegang zoals nu het geval is).



Afbeelding 43: Verkeerswijziging aan de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager)

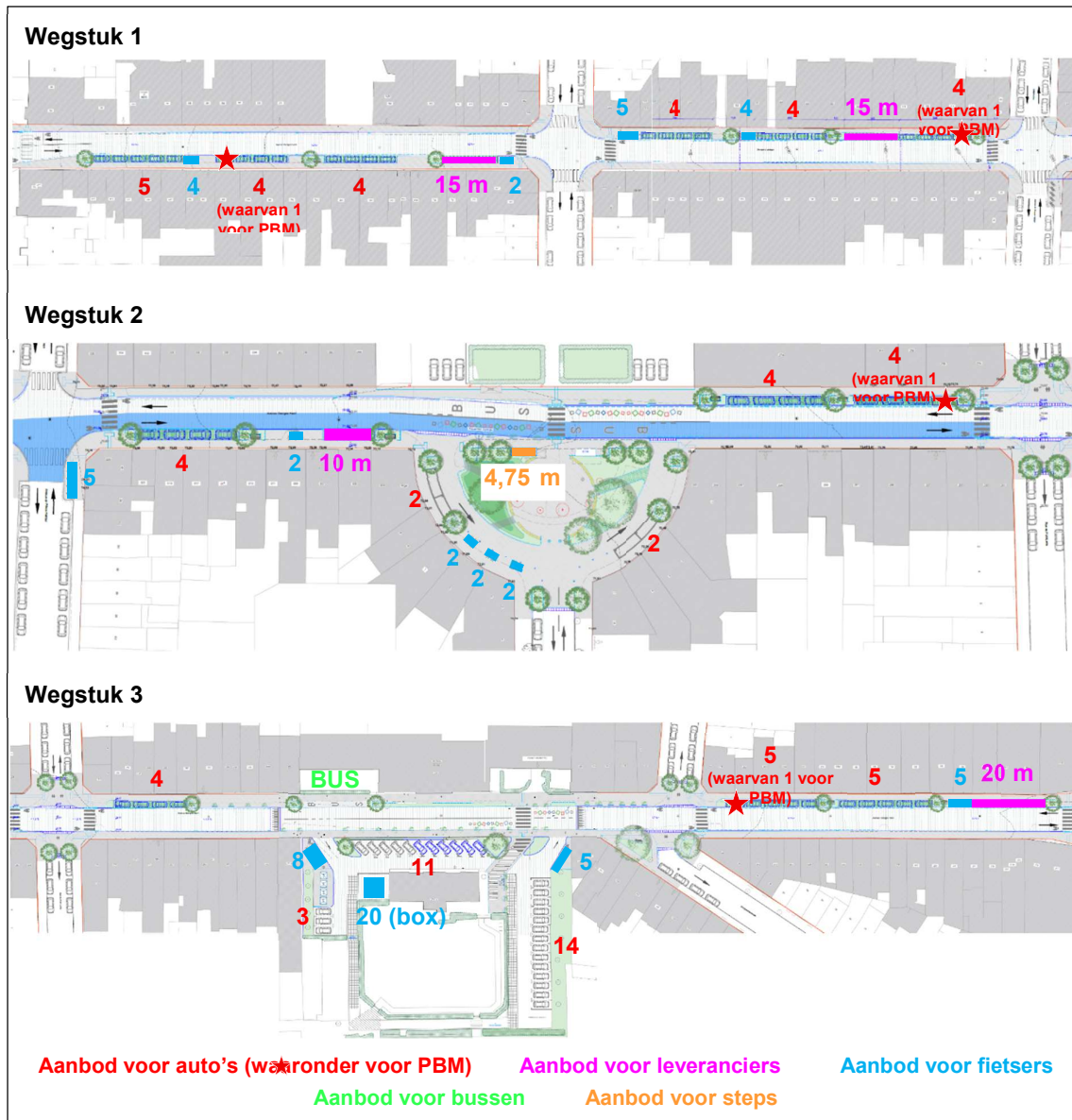
Om te keren kunnen auto's die aan de oostkant geparkeerd staan gebruikmaken van een zone zonder parkeerplaatsen (doodlopende straat). De keerzone kan echter worden gebruikt voor illegaal parkeren, waardoor andere voertuigen zouden worden gehinderd bij het manoeuvreren. De zone moet daarom duidelijk worden aangegeven. Aan beide zijden van de meierij kunnen auto's een halve draai maken door de zones in te nemen die in de bovenstaande afbeelding zijn gearceerd (doorlatende straatstenen waarop gereden kan worden).

Het verkeersprincipe (in- en uitgangen aan beide zijden van het parkeerterrein) zal ook dienen als kiss & ride-zone voor de Van Meyelschool (noordelijk deel van het parkeerterrein), waardoor het aantal stops direct op de weg wordt beperkt.

⁵ Hoewel er een toegang aan de achterkant van het parkeerterrein blijft, wordt deze beveiligd met wegneembare paaltjes, zodat de DBDMH toegang heeft tot de gebouwen achter het speelgebied.

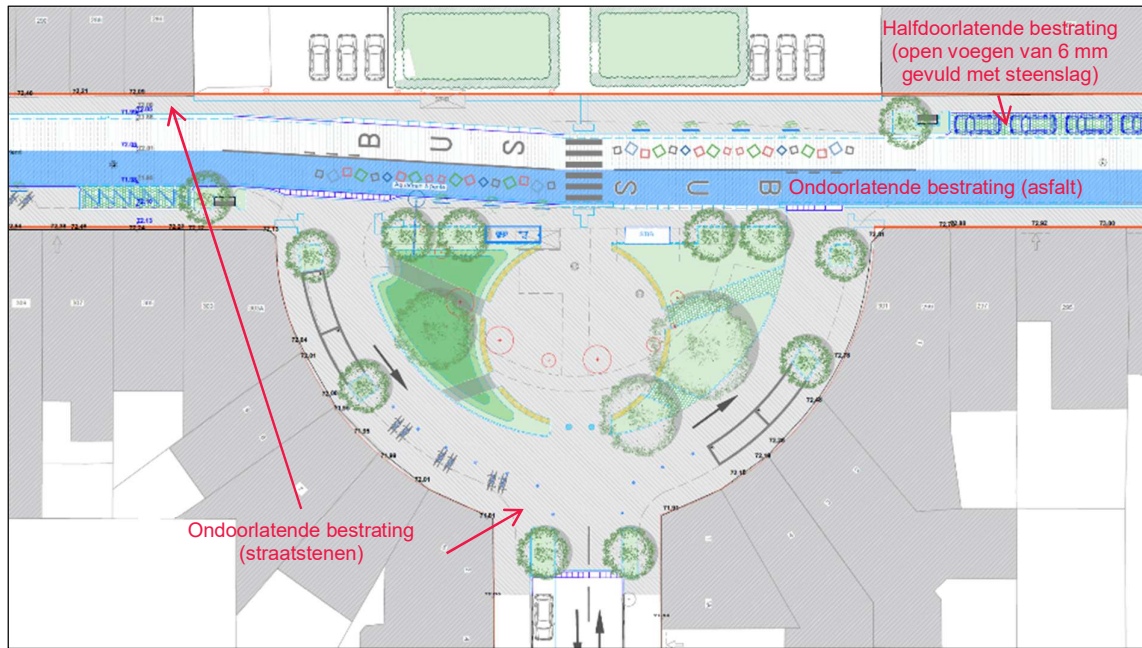
7.1.3.3 PARKEREN

Onderstaande afbeelding geeft een gedetailleerd overzicht van het voorgestelde parkeeraanbod op de Georges Henrilaan.



Afbeelding 44: Voorgestelde indeling van de parkeerplaatsen per soort (achtergrondkaart: aanvrager)

Alle parkeerplaatsen (voor auto's, personen met beperkte mobiliteit, leveringen) van de Georges Henrilaan worden bedekt met straatstenen met open voegen van 6 mm. Die van het J.B. Degrooffplein zullen echter niet doorlatend zijn, gezien de eventuele behoeften van deze ruimte.



Afbeelding 45: Zoom op het J.B. Degrooffplein (bron: aanvrager)

7.1.3.3.1 Auto's

Het aantal parkeerplaatsen in de perimeter wordt met ongeveer 34% verminderd, namelijk met 83 plaatsen (momenteel 126), zowel voor het aantal plaatsen op de openbare weg als voor het aantal plaatsen rond de Van Meyelmeierij en het J.B. Degrooffplein.

Tabel 8: Verandering in het aantal parkeerplaatsen binnen de projectperimeter
(bron: aanvrager)

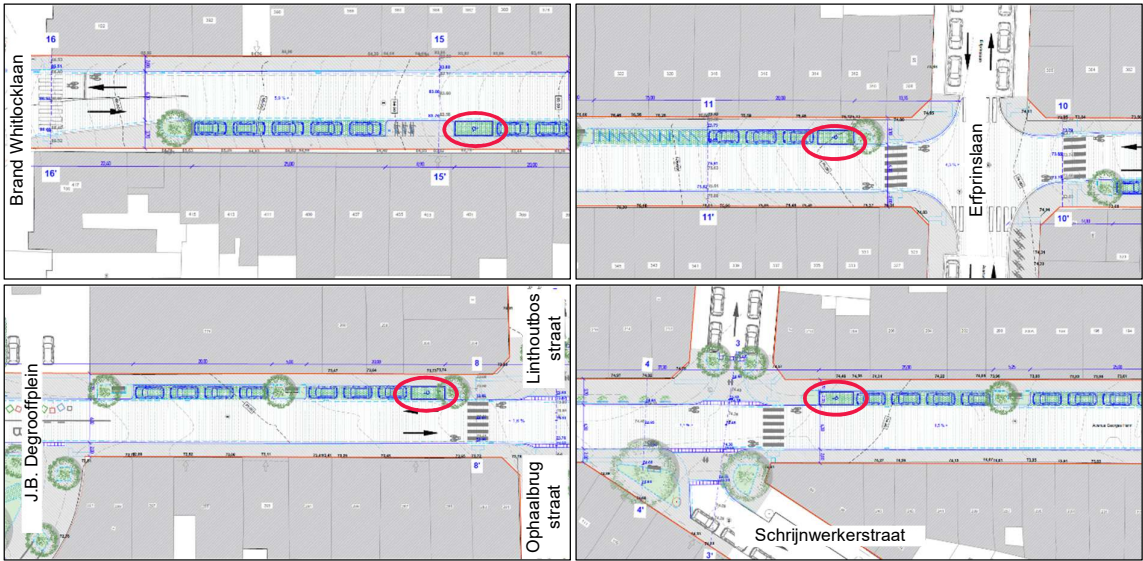
Locatie	Huidige situatie		Voorgestelde situatie	
	Standaardplaatsen	PBM-plaatsen	Standaardplaatsen	PBM-plaatsen
Wegstuk 1	28	0	25 (-3)	2
Wegstuk 2	13 in de Georges Henrilaan 17 op het J.B. Degrooffplein	0	12 in de Georges Henrilaan (-1) 4 op het J.B. Degrooffplein (-13)	1
Wegstuk 3	26 in de Georges Henrilaan 42 rond de Van Meyelmeierij	1	14 in de Georges Henrilaan (-12) 28 rond de Van Meyelmeierij (-14)	1
TOTAAL	126	1	83 (- 43)	4

De parkeerplaatsen worden min of meer regelmatig geschrapt op de laan (aanplanting van een boom ongeveer om de 4 parkeerplaatsen en plaatsing van fietsbeugels op het J.B. Degrooffplein), evenals aan de meierij, waar het verkeer rond het gebouw niet langer is toegestaan, de toegangen zijn herzien, de glasbollen zijn verplaatst en een fietsbox is toegevoegd (20 plaatsen in plaats van 5 momenteel). Opgemerkt moet worden dat de 4 geplande plaatsen op het J.B. Degrooffplein zullen worden opgenomen in de parkeerregels buiten de oranje zone (in de blauwe zone, net als de rest van de plaatsen in de wijk, voor langparkeren door bewoners).

De impact van de vermindering van het aantal plaatsen is niet te verwaarlozen, gezien de weliswaar grote maar niet verzadigde vraag. Niettemin lijkt het noodzakelijk om het gebruik van de openbare weg voor het openbaar vervoer en voetgangers opnieuw in evenwicht te brengen, wat gerechtvaardigd is

gezien het belang van het aantal wijkbewoners dat te voet (40% van de 50% die te voet komt, komt uit de wijk) en met het openbaar vervoer (28%) naar de handelszaken komt⁶.

Verschillende parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit zijn toegevoegd, zoals gevraagd door Urban, met een aangepaste bestrating (halfdoorlatend).



Afbeelding 46: Geplande plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit (bron: aanvrager)

7.1.3.3.2 Fietzers

Over de hele projectperimeter worden fietsbeugels geplaatst, zodat bezoekers van handelszaken, woningen en voorzieningen in de laan en de directe omgeving kortstondig hun fiets kunnen stallen. Er waren er al 33 aanwezig en dat aantal wordt uitgebreid tot 46, wat neerkomt op een toename van 13 (+40%). Het aantal is op verzoek van Urban verhoogd, ook voor bakfietsen.

Tabel 9: Verandering in het aantal fietsenstallingen binnen de projectperimeter (bron: aanvrager)

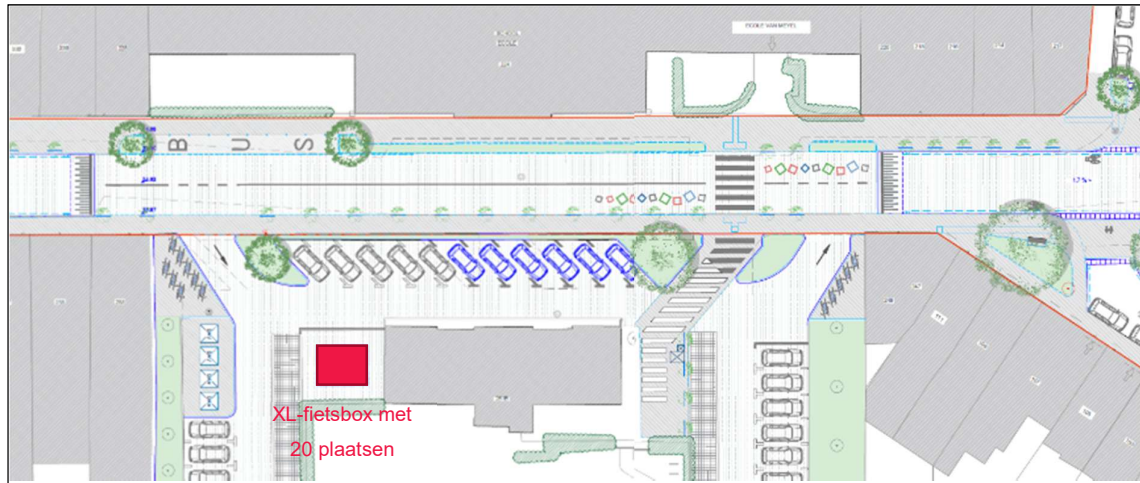
Locatie	Huidige situatie		Voorgestelde situatie	
	Fietsbeugels (1)	Fietsbox	Fietsbeugels (1)	Fietsboxen (2)
Wegstuk 1	12	0	15	0
Wegstuk 2	10	0	7 in de Georges Henrilaan 6 op het J.B. Degrooffplein	0
Wegstuk 3	11	5	18	20
TOTAAL	33 beugels = 66 plaatsen	5	46 beugels = 92 plaatsen	20

(1) 1 fietsbeugel = stalplaats voor 2 fietsen.
(2) voor de fietsbox, rechtstreeks in aantal plaatsen.

⁶ Bron: <https://analytics.brussels.nl/library/product-details/110-barometer-van-de-handelswijken> voor de Georges Henriwijk (mei 2024).

De fietsbeugels op de openbare weg zijn over het algemeen goed verdeeld, met uitzondering van het gebied tussen het J.B. Degrooffplein en de Van Meyelmeierij, waar geen fietsbeugels gepland zijn. Hier wordt namelijk prioriteit gegeven aan voldoende ruimte voor voetgangers op de voetpaden.

Voor langdurig stallen is er in een XL-fietsbox met 20 plaatsen voorzien aan de Van Meyelmeierij. Deze fietsbox zal door de gemeente worden beheerd. Hij vervangt de bestaande fietsbox met 5 plaatsen aan de oostkant van de meierij, die ook door de gemeente wordt beheerd.

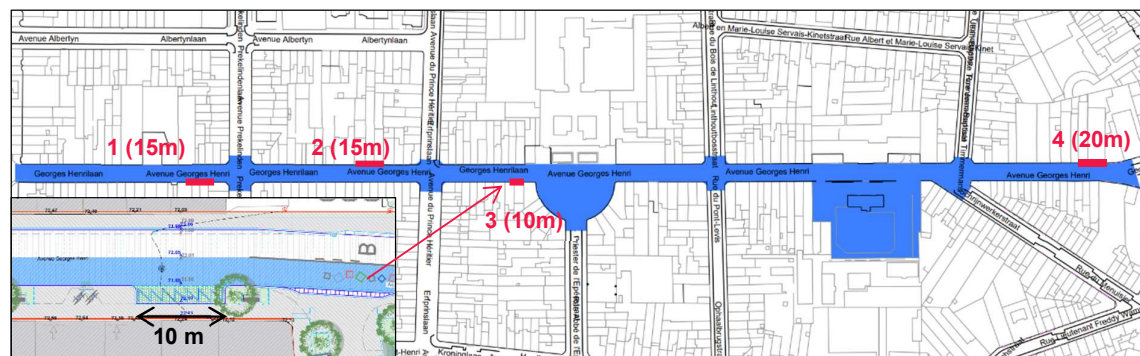


Afbeelding 47: Locatie van de XL-fietsbox bij de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager)

De toegang gebeurt vanaf de laan, via de toegang tot het parkeerterrein rond de meierij, in het verlengde van de fietsstroken. Het gebruik ervan is voorbehouden aan bewoners.

7.1.3.3.3 Leveringsplaatsen

Vanwege het commerciële karakter van de laan zijn er veel en regelmatige leveringen. Daarom voorziet het project in 4 plaatsen die volledig voor dit doel bestemd zijn, met speciale borden en een aangepaste, ondoorlatende bestrating (zoals voor plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit).



Locatie	Huidige situatie	Voorgestelde situatie	
	Leveringen	Leveringen	Opmerking
Wegstuk 1	29 m (2 verschillende plaatsen)	30 m	(2 verschillende plaatsen, nrs. 1 en 2 op de afbeelding)
Wegstuk 2	7 m	10 m	nr. 3 op de afbeelding
Wegstuk 3	18 m	20 m	nr. 4 op de afbeelding
TOTAAL	54 m	60 m (+6m)	

Afbeelding 48: Locatie van de geplande leveringsplaatsen (bron: aanvrager)

Het aantal van 4 plaatsen is lager dan het aantal dat wordt aanbevolen in een studie van de gemeente (die 11 tot 15 plaatsen nodig acht), maar dit zou betekenen dat het aantal standaardplaatsen op de openbare weg, dat al sterk is aangetast, nog verder moet worden verminderd. Zo'n vermindering kan echter verkeersproblemen veroorzaken, omdat vrachtwagens op bepaalde tijdstippen dubbel zullen parkeren (zoals nu het geval is).

Een leveringsplan dat alle handelszaken in de laan omvat voor een optimaal gebruik van de 4 voorziene plaatsen zou relevant zijn.

Bovendien is de lengte van plaats nr. 3 op bovenstaande plattegrond kleiner dan die van de andere plaatsen (10 m, tegenover 15 tot 20 m). Deze plaats zal worden gebruikt voor leveringen aan de nabijgelegen meubelwinkel op het J.B. Degrooffplein, met vrachtwagens die qua afmetingen geschikt zijn voor deze winkel.

7.1.3.3.4 Bussen

De ruimte voor schoolbussen bij de Van Meyelschool is geoptimaliseerd, zoals gevraagd door Urban, met een lengte van 17 m voor manoeuvres, maar met 2 extra bomen aan weerszijden van het plein.

Het is belangrijk om te vermelden dat de parkeerzone voor bussen niet dagelijks wordt gebruikt. Het zou verstandig kunnen zijn om andere weggebruikers kortparkeren toe te staan wanneer de ruimte niet bezet is. De ruimte zou kunnen worden gebruikt als kiss & ride-zone voor auto's of fietsen.

7.1.3.4 OPENBAAR VERVOER

De toegankelijkheid en het verkeer van het openbaar vervoer in de omgeving van de projectperimeter blijven gelijkaardig.

Door de rijbaan te verbreden van 5,5-6 m tot 6,3 m (inclusief watergreppels) kunnen bussen elkaar gemakkelijker kruisen, wat de regelmaat van de dienstverlening ten goede komt.

De MIVB beveelt voor een vlotte kruising van bussen een rijbaan van 6,2 m breed zonder parkeerplaatsen en van 6,5 m met parkeerplaatsen aan, op voorwaarde dat de parkeerplaatsen niet breder zijn dan 2 m.

In de Georges Henrilaan is er parkeergelegenheid aan slechts één kant van de rijbaan. De voorgestelde breedte van 6,3 m is dus iets minder dan de aanbevolen 6,5 m.

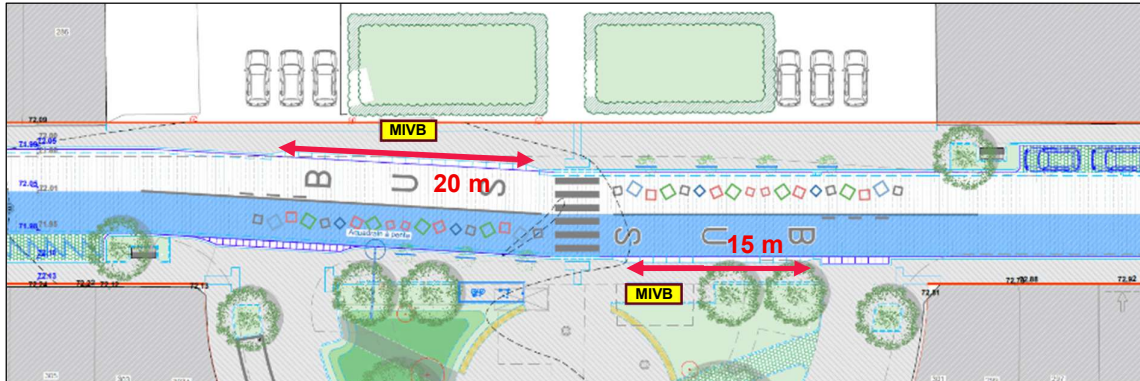
Bij de halte Degrooff zijn de perrons verhoogd en de voetpaden verbreed om het instappen te vergemakkelijken, met name aan de noordkant (voor het koninklijk instituut). De lengte van het perron bedraagt 15 m aan de zuidkant, wat kleiner is dan wat de MIVB aanbeveelt (minimaal 20 m voor een standaard gelede bushalte⁷), en 20 m aan de noordkant. De bussen die op de Georges Henrilaan rijden zijn niet-gelede bussen, dus wordt aangenomen dat de voorgestelde lengtes aanvaardbaar zijn.

Het geplande bushokje aan de zuidkant heeft afmetingen van 4 m bij 1,4 m, wat ook kleiner is dan de door de MIVB aangegeven minimumafmeting (5 m lengte).

Ook wordt aangegeven dat het pad aan ten minste één kant van het bushokje vrij moet blijven over een breedte van 2 m, bij gebrek aan 3 m.

⁷ <https://www.stib-mivb.be/files/live/sites/STIBMIVB/files/Corporate/Principes-inrichting-toegankelijke-halte.pdf>

De inrichting moet worden goedgekeurd door de MIVB, gezien de verschillen tussen het project en de goede praktijken. We wijzen er echter op dat het project een verbetering betekent voor het openbaar vervoer ten opzichte van de huidige situatie (met name door de verbreding van de rijbaan).



Afbeelding 49: Busperrens bij de MIVB-halte Degrooff (bron: aanvrager)

7.1.3.5 VERKEER VAN ACTIEVE VERVOERSWIJZEN

Het project heeft tot doel de verkeersomstandigheden voor actieve verkeerswijzen te verbeteren.

Voetgangers:

De voetpaden in de perimeter worden verbreed om voetgangers meer comfort te bieden op deze PLUS-as, waar de grote voetgangersassen samenkomen. Aan de kant met parkeerplaatsen voorziet het project in een trottoirbreedte van minimaal 1,7 m wanneer wel voertuigen geparkeerd staan en van 3,7 m wanneer geen voertuigen geparkeerd staan. Aan de kant zonder parkeerplaatsen is de trottoirbreedte altijd minimaal 2 m.

De zebrapaden blijven behouden op de kruispunten van de laan met andere wegen en voor de aanwezige schoolvoorzieningen. Op de aangrenzende Linthoutbosstraat, Ophaalbrugstraat, J.B. Timmermansstraat en Schrijnwerkerstraat zullen de kruispunten worden voorzien van dwarsende voetpaden, die zijn aangepast aan de zachte topografie en aan het feit dat het hier voornamelijk om uitgaand eenrichtingsverkeer gaat.

De plaatsing van paaltjes, bijvoorbeeld voor parkeeraanduidingen, is niet opgenomen in de plannen, maar deze moeten op een verstandige manier worden geplaatst om te voorkomen dat ze het voetgangersverkeer hinderen.

Er wordt een verhoogd plateau gepland ter hoogte van de Van Meyelschool en er zullen tekeningen op het wegdek worden aangebracht om de twee scholen in de perimeter te markeren. Zo'n verhoogd plateau was niet relevant ter hoogte van het J.B. Degrooffplein en het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden, omdat de stoepranden en hoogteverschillen noodzakelijke elementen zijn voor het publiek van deze school, waaronder slechtzienden.

Op het J.B. Degrooffplein (buiten de Georges Henrilaan) beslaat een ontmoetingszone op gelijk niveau het hart van het plein en is deze vanaf de Georges Henrilaan toegankelijk om de Priester de l'Epéestraat te bereiken of om te keren. Hierdoor komt er ruimte vrij voor voetgangers voor de handelszaken en wordt de centrale ruimte autolower.

Wat de bestrating van de voetpaden betreft, blijkt de keuze voor betonnen straatstenen (modulaire bestrating) relevant te zijn in het licht van de 7 verschillende criteria (beoordeeld van slecht tot uitstekend) om te voldoen aan de specifieke behoeften van de weggebruikers, zoals vermeld in het

vademecum van de Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de bestrating van voetgangersvoorzieningen⁸:

- vlakheid: gemiddeld
- stabiliteit: goed
- stroefheid: goed
- obstakelvrij parcours: gevoeligheid voor wortels
- waterafvoer: goed, maar risico op infiltratie in de structuur (advies om te zorgen voor een correcte vulling van de voegen en een voldoende dwarshelling)
- leesbaarheid/zichtbaarheid: goed vanwege de verscheidenheid aan kleuren
- netheid: weinig gevoelig voor vuil als er geen lichte kleur wordt gebruikt

Hetzelfde geldt voor de criteria die specifiek zijn voor de wegbeheerder:

- duurzaamheid: goed bij een kwalitatief hoogstaand ontwerp, uitvoering en onderhoud
- gezondheid van mens en milieu: duurzaam, herbruikbaar en recyclebaar als secundaire materialen
- uitvoering: tegensteun noodzakelijk, eenvoudig te demonteren en te verplaatsen
- onderhoud: regelmatige vulling van de voegen noodzakelijk
- kostprijs: hoog
- ruimtelijke integratie: goed in veel omgevingen

Voor **fietzers** worden er chevrons op de rijbaan aangebracht. Deze fietschevrons blijven zoals nu het geval is op de kruispunten gemarkeerd. Tijdens de projectvergadering op 3 oktober 2025 stelde Urban voor om op zijn minst eenvoudige chevrons aan te brengen die een fietssuggestieroute aangeven. De aanvrager heeft besloten deze maatregel niet door te voeren, omdat deze chevrons in de gemeente alleen worden aangebracht voor GemFR's. Omwille van de duidelijkheid en de uniformiteit van de bewegwijzering in de gemeente zullen deze markeringen niet worden aangebracht.

Er is namelijk geen specifiek fietspad aangelegd, aangezien het om een WJK-as gaat en niet om een verkeersader die een snelle verbinding op hoofdstedelijk niveau vormt. Bovendien bedraagt de breedte van de laan van gevel tot gevel slechts 12 m, waardoor het niet mogelijk is om specifieke rijstroken voor elke vervoerswijze aan te leggen en tegelijkertijd tweerichtingsverkeer en parkeer gelegenheid voor bewoners en handelaars te behouden, wat hier als prioriteit wordt beschouwd.

Opgemerkt moet worden dat de verbreding van de rijbaan een positief effect zal hebben voor fietsers, die over een grotere totale breedte zullen beschikken om te delen met andere vervoerswijzen.

Voor **personen met beperkte mobiliteit** zal de voorgestelde inrichting, ondanks het hoogteverschil in de laan, positieve verbeteringen opleveren, zoals de verbreding van de voetpaden. Er moet op worden gelet dat de bestrating van de voetpaden goed is aangepast aan deze specifieke doelgroep.

7.1.3.6 REGLEMENTAIRE NALEIVING EN PLANOLOGISCHE COHERENTIE

7.1.3.6.1 Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GewSV)

De GewSV wordt geanalyseerd in het hoofdstuk "Stedenbouw".

⁸ Bron: <https://stedenbouw.irisnet.be/pdf/ppt-middagen-broh/revetements%20pietons.pdf>

7.1.3.6.2 Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) “Good Move”

Het project herzielt de voetgangersvoorzieningen om deze vervoerswijze op de laan, die een PLUS-as in het netwerk is, verder te bevorderen door de minimale breedte van de voetpaden te vergroten (van 1,5 m naar 1,7 m).

Voor fietsers is de laan aangemerkt als WIJK-as in het netwerk, waardoor er geen speciale voorzieningen nodig zijn. Er zullen echter wel chevrons op het wegdek worden aangebracht.

Ook voor auto's en vrachtwagens is de laan aangemerkt als WIJK-as in het netwerk, waardoor er geen speciale voorzieningen nodig zijn.

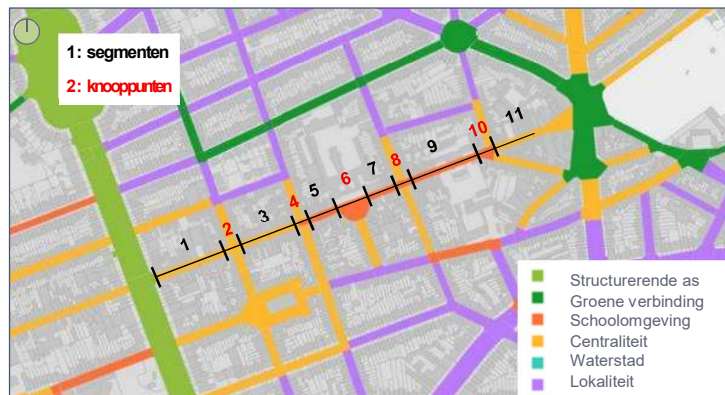
Voor het openbaar vervoer is de laan aangemerkt als COMFORT-as in het netwerk. Door de verbreding van de rijbaan zullen de MIVB-bussen elkaar makkelijker kunnen kruisen.

7.1.3.6.3 Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP)

In het kader van het project wordt de verbetering van de openbare ruimte via het GemMP verwezenlijkt door de leveringsplaatsen af te bakenen en het parkeren op straat te beperken, zodat er ruimte komt voor groenvoorzieningen, die momenteel zeer schaars of zelfs afwezig zijn. De voetgangersmobiliteit wordt verbeterd dankzij de geplande werken aan de voetpaden en die van het openbaar vervoer door de verbreding van de rijbaan zodat de MIVB-bussen elkaar kunnen kruisen.

7.1.3.7 DRAAIBOEK PUBLIEKE RUIMTE

Het Boek Filters gaat over de specifieke kenmerken die van toepassing zijn op de betreffende openbare ruimte. Ter herinnering: alle filters die betrekking hebben op de laan zijn samengevat in tabel 2. De filterfiche verwijst naar tools in het Boek Toolbox. De aanbevelingen die van toepassing zijn op het project worden hieronder geanalyseerd.



Afbeelding 50: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS)

7.1.3.7.1 Stedelijke topografie

Een deel van de laan (segmenten en knooppunten 1 tot 5) valt onder de filter “Stedelijke topografie”. Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

Publieke ruimte met een helling van meer dan 3%: verifieer de noodzaak voor een fietspad, om de fietsroutes veiliger te maken, een vertraging van de afvloeiing van regenwater, bijvoorbeeld door de structuren voor het beheer van regenwater op te splitsen in niveaus, en bijzondere

aandacht voor het comfort op voetgangersroutes door het voorzien van rustplekken zoals bankjes.

De voetpaden in de perimeter worden verbreed om voetgangers meer comfort te bieden op deze PLUS-as, waar de grote voetgangersassen (minimaal 1,7 m) samenkomen. Bovendien worden bij bepaalde bomen banken geplaatst.

Voor fietsers worden bij de kruispunten chevrons op de rijbaan aangebracht, maar aangezien de weg in het GewMP als WIJK-as is opgenomen, is het niet nodig om er een echte fietspad aan te leggen. Zo'n fietspad bevindt zich namelijk al in een straat parallel aan de laan, waar minder autoverkeer is. We wijzen er ook op dat de breedte van de rijbaan onvoldoende is om een fietspad aan te leggen.

Deze elementen vormen dus een verbetering ten opzichte van de aanbevelingen in het Draaiboek Publieke Ruimte.

7.1.3.7.2 Voetgangersnetwerk

De hele laan valt onder de filter “Voetgangersnetwerk”.

Over het algemeen is de inrichting gericht op de volgende aanbevelingen:

- *Integreer op regelmatige afstanden inclusief stadsmeubilair en ontwikkel verblijfsplekken langs de voetgangersroutes.*
- *Gebruik verhardingen die het comfort van hoogwaardige voetgangersroutes bevorderen.*
- *Voorzie regelmatig veilige oversteekplaatsen voor voetgangers.*
- *Voorzie een uniform aanbod van gratis, adequate openbare toiletten en zorg voor hun bewegwijzering op openbare plaatsen.*

Inclusief straatmeubilair is goed ontworpen, met name door grote banken op het J.B. Degrooffplein, in overeenstemming met de voorgestelde verblijfsfunctie van dit plein. De geplande bestrating zal de voetpaden uniform maken en het comfort van voetgangers bevorderen. De zebrapaden blijven regelmatig (kruispunten en schoolvoorzieningen), met aandacht voor de toevoeging van verkeersveiligheidsvoorzieningen bij scholen (zie hierboven). Er is echter niet in gratis openbare toiletten voorzien in het project, aangezien het een laan betreft die door vooral door wijkbewoners wordt gebruikt.

Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

- *Voetgangersroute PLUS: stem de afmetingen af op de voetgangersstroom (voetpaden van minstens 2,5 m) en voorzie comfortabele verharding en regelmatige oversteekplaatsen voor voetgangers.*

Het project verbetert de situatie, maar de breedte van de voetpaden blijft minder dan 2,5 m.

7.1.3.7.3 Netwerk openbaar vervoer

De hele laan valt onder de filter “Netwerk openbaar vervoer”. Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

Tabel 10: Draaiboek Publieke Ruimte – Netwerk openbaar vervoer – Aanbevelingen

Filter: Netwerk openbaar vervoer
Doelstelling: <i>Integreren van de aanwezigheid van een hoofdlijn (tram en/of bus) als bepalende factor in het ontwerp van een publieke ruimte en bijdragen aan de kwaliteit van deze lijn.</i>

<i>Aanwezigheid van een tramlijn: zorg ervoor dat het ontwerp leesbaar is door geschikte materialen te kiezen en maak fietsroutes veilig (vooral bij haltes).</i>	Niet van toepassing op het project.
<i>Publieke ruimte op een route openbaar vervoer PLUS en COMFORT: geef de voorkeur aan een inrichting met een eigen bedding of een systeem dat gelijkwaardige of zelfs betere prestaties kan leveren.</i>	Het project verbetert de route voor bussen door de verbreding van de laan.
<i>Black points, te creëren of te versterken COMFORT lijnen en te verbeteren presentaties: geef de voorkeur aan een inrichting die rekening houdt met deze kwesties en er een oplossing voor levert.</i>	Het project voldoet aan deze aanbeveling.
<i>Trein of metrohalte: integreer de halte in de publieke ruimte zodat ze leesbaar en toegankelijk is, zorg voor veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en voldoende verlichting, en voorzie in fietsparkings en dropzones voor steps.</i>	Niet van toepassing op het project.

7.1.3.7.4 Toegankelijkheid met openbaar vervoer

De hele laan valt onder de filter “Toegankelijkheid met openbaar vervoer”. Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, wordt bij de inrichting ervan rekening gehouden met de toegankelijkheidszone waarin deze zich bevindt (hier B en C) en met het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg om te beoordelen of het aantal parkeerplaatsen kan worden verminderd en zo de ontwikkeling van andere functies in de openbare ruimte kan worden bevorderd.

Dat is hier het geval met de schrapping van 46 parkeerplaatsen ten gunste van voetgangers- en landschapsinrichtingen, evenals voor de kruising van de MIVB-bussen.

7.1.3.7.5 Restricties in toegankelijkheid

De hele laan valt onder de filter “Restricties in toegankelijkheid”.

Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

- *Prioritaire doorgangsroutes voor de DBDMH: zorg ervoor dat hulpdiensten zo efficiënt en met zo min mogelijk overlast kunnen passeren. Het ontwerp van de publieke ruimte besteedt bijzondere aandacht aan de breedte van de rijbaan, de afstand tussen de rijbaan en de gevel, de inplanting van bomen en de draaicirkels bij kruispunten.*
- *Routes van uitzonderlijk vervoer: garandeer de doorgang van vrachtwagens door bij het ontwerp van publieke ruimten rekening te houden met hun specifieke afmetingen.*

De rijbaan is correct gedimensioneerd voor het passeren van de DBDMH en uitzonderlijk vervoer.

7.1.3.7.6 Multimodale specialisatie

De hele laan valt onder de filter “Multimodale specialisatie”.

Over het algemeen is de inrichting gericht op de volgende aanbevelingen:

- *Pas multimodale specialisatie toe en geef een kwaliteitsvol antwoord op de kwesties die voor elke vervoersmodus zijn gedefinieerd.*
- *Introduceer specifieke projectprocessen op voor de gevallen waar de breedte van een segment het niet toelaat om multimodale specialisatie op een kwaliteitsvolle manier te onderzoeken of in te passen.*

Dat is hier het geval met de verbetering van de mobiliteit voor voetgangers en openbaar vervoer.

7.1.3.8 SAMENVATTING

Het project heeft tot doel de verkeersomstandigheden voor alle weggebruikers te verbeteren. Het heraanlegproject zal het comfort verbeteren, maar de heropleving van de Georges Henrilaan gaat verder dan alleen de inrichting. Hoewel extra verkeersstromen als gevolg van de heraanleg van de Georges Henrilaan mogelijk zijn, zullen deze beperkt blijven.

De toegankelijkheid en het autoverkeer in de omgeving van de projectperimeter blijven gelijkaardig. De rijbaan wordt verbreed tot 6,3 m (tegenover 5,5 à 6 m nu) om het verkeer van het openbaar vervoer en het rijcomfort voor automobilisten te verbeteren. De snelheid van 30 km/u blijft gehandhaafd op de Georges Henrilaan en er worden vertragsvoorzieningen (plateau bij de Van Meyelschool, kleuren op het wegdek) aangebracht om de veiligheid ter hoogte van de schoolvoorzieningen te vergroten. Het J.B. Degrooffplein wordt trouwens ingericht als ontmoetingszone en de snelheid wordt er beperkt tot 20 km/u.

Het aantal parkeerplaatsen in de perimeter wordt met 43 plaatsen (34%) verminderd, op vrij uniforme wijze. Deze vermindering is mogelijk omdat de vraag weliswaar groot is, maar niet verzadigd. Bovendien is deze vermindering noodzakelijk om het gebruik van de weg voor het openbaar vervoer en voetgangers opnieuw in evenwicht te brengen.

In totaal worden 13 fietsbeugels toegevoegd over de hele projectperimeter (33 in de bestaande situatie en 46 in de voorgestelde situatie), zodat bezoekers van handelszaken, woningen en voorzieningen in de laan en de directe omgeving kortstondig hun fiets kunnen stallen. Voor langdurig stallen zal een XL-fietsbox met 20 plaatsen bij de Van Meyelmeierij de bestaande box met 5 plaatsen vervangen.

Het project is in overeenstemming met de geldende regelgevende en planologische plannen en voldoet aan de voorschriften en aanbevelingen ervan, voor zover mogelijk gezien de geringe breedte van de weg (12 m van gevel tot gevel). Er moet met name contact worden opgenomen met de MIVB om de voorgestelde inrichting van de bushalte Degrooff te valideren (lengte van het verhoogde perron, beschikbare breedte, afmetingen van het bushokje, enz.).

7.2 Stedenbouw, landschap en erfgoed

7.2.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat voor het thema “Stedenbouw” is bestudeerd, komt overeen met de projectperimeter, van gevel tot gevel, en strekt zich uit tot de aangrenzende straten waar er medezichtbaarheid is.

7.2.2 HUIDIGE SITUATIE

7.2.2.1 REGELGEVENDE EN PLANOLOGISCHE SITUATIE

7.2.2.1.1 Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Ter herinnering: de Georges Henrilaan is in het GBP opgenomen als weggebied (niet-structurerende openbare ruimte).

De laan is een weg die wordt omzoomd door een lint voor handelskernen, waardoor de begane grond bij voorrang bestemd is voor commerciële activiteiten. Achter deze strook zijn de huizenblokken voornamelijk ingedeeld in woongebieden of gemengde gebieden. De perimeter grenst aan en/of omvat ook verschillende gebieden voor voorzieningen van collectief belang (scholen) (zie 2.4.2.1.1).

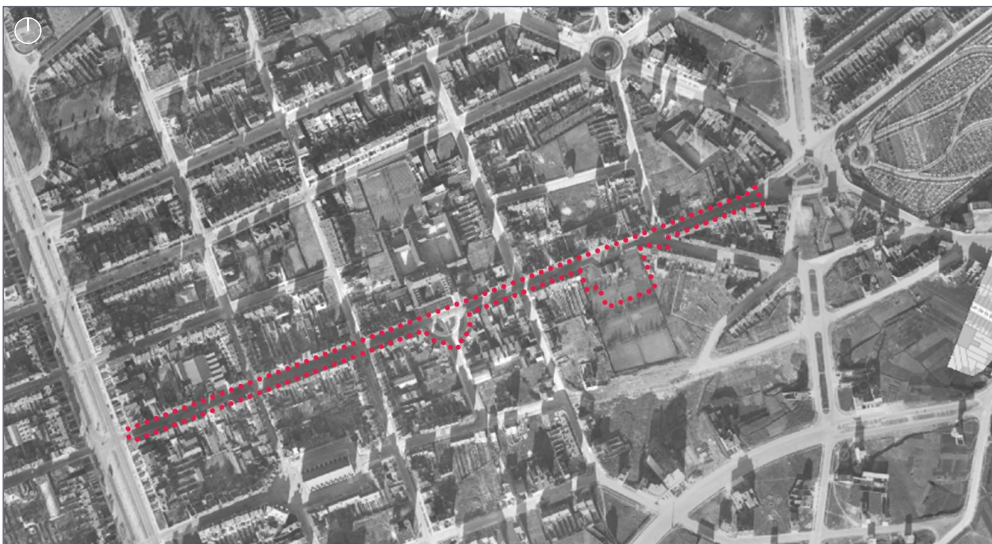
7.2.2.1.2 Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GewSV)

Dit project valt onder titel VII: De wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan, meer bepaald de artikelen 4, 5, 6, 9, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 en 24.

7.2.2.2 STEDELIJKE CONTEXT VAN HET STUDIEGEBIED

7.2.2.2.1 Stedelijk landschap

De wijk waar het project zich bevindt, is voornamelijk residentieel, met handelspanden op de begane grond over vrijwel de hele projectperimeter. De bebouwing is voornamelijk oud, met woningen van vóór 1930. Ter herinnering: de Georges Henrilaan werd aan het einde van de 19^e eeuw aangelegd.



Afbeelding 51: Orthofoto 1930-1935 (bron: BruGIS)

Vandaag bestaat de bebouwing van de Georges Henrilaan voornamelijk uit kleine aaneengesloten opbrengstpanden met een handelsruimte op de begane grond, waardoor de laan een bekende winkelstraat in de gemeente is geworden. In de zijstraten staan typische Brusselse aaneengesloten huizen. De gebouwen op de kruispunten met andere lanen worden gekenmerkt door afgeschuinde gevels.



Afbeelding 52: Hoeken van de Georges Henrilaan met de Erfprinslaan en de Prekelindenlaan
(bron: STRATEC, december 2025)

De Georges Henrilaan is 12 m breed en ongeveer 1,1 km lang (waarvan ongeveer 770 m onder de perimeter van dit project valt), met een alternerende parkeerstrook aan de zuid- en noordkant en een verhoogd voetpad. Het verkeer rijdt er in twee richtingen. De gebouwen langs de laan zijn voornamelijk woningen met handelsruimten op de begane grond, meestal met 1 tot 3 verdiepingen.

De rooilijn van de bebouwing wordt onderbroken bij elke kruising met een andere laan (allemaal zijstraten, behalve één bij de Meudonsquare) en bij bepaalde gebouwen:

- Noordkant:
 - Parkeerterrein Aldi/Literie Prestige (nr. 372)
 - Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden (nr. 278)
 - Van Meyelschool (nr. 224)
- Zuidkant:
 - J.B. Degrooffplein (tussen nrs. 301 en 303A)
 - Carrosserie CD (gedeeltelijk, aan nr. 293)
 - Van Meyelmeierij (nr. 251B)



Parkeerterrein Aldi/Literie Prestige (nr. 372)



Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden (nr. 278)



Van Meyelschool (nr. 224)

Afbeelding 53: Onderbrekingen in de rooilijnen aan de noordkant van de Georges Henrilaan
(bron: Google Street View)



J.B. Degrooffplein (tussen nrs. 301 en 303A)



Carrosserie CD (gedeeltelijk, aan nr. 293)

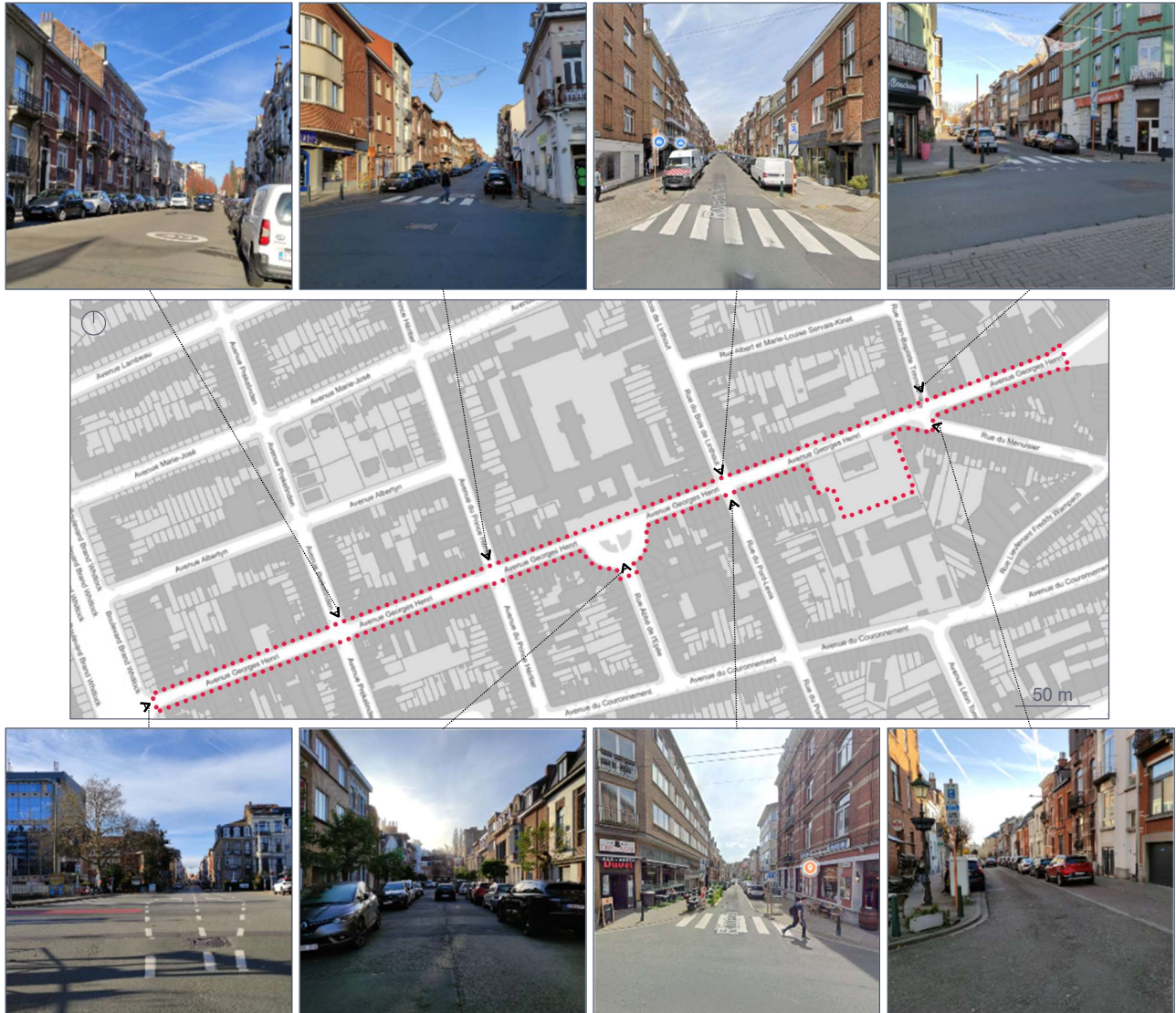


Van Meyelmeierij (nr. 251B)

Afbeelding 54: Onderbrekingen in de rooilijnen aan de zuidkant van de Georges Henrilaan
(bron: Google Street View 2024)

De onderbrekingen ter hoogte van het koninklijk instituut en de meierij zorgen ervoor dat deze bijzondere gebouwen goed tot hun recht komen en dat hun gebruik (schoolvoorzieningen) duidelijk te onderscheiden is. Ook door de achteruitbouwstroken aan weerszijden van het hoofdgebouw van de Van Meyelschool is duidelijk te zien dat het om een ander gebruik dan residentieel gaat (zie 7.2.2.2.2).

Onderstaande afbeelding toont de profielen van de wegen die de projectperimeter doorkruisen.



Afbeelding 55: Profielen van de wegen die de Georges Henrilaan kruisen binnen de projectperimeter (achtergrondkaart: BruGIS, bronnen: Google Street View en STRATEC, december 2025)

Deze wegen worden voornamelijk omzoomd door eengezinswoningen of kleine opbrengstpanden, meestal met 1 tot 3 verdiepingen. Sommige delen van deze wegen hebben handelsruimten op de begane grond ter hoogte van de kruispunten met de Georges Henrilaan.

7.2.2.2.2 Erfgoed

Twee gebouwen langs de laan zijn wettelijk beschermd:

- Het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden (wegstuk 2), zonder vrijwaringszone.

Het gaat om een schoolgebouw in neogotische stijl, daterend uit 1878, dat op 11 juni 1998 op de bewaarijst werd geplaatst. Het hoofdgebouw is opgebouwd rond twee binnenplaatsen aan de voorzijde van het gebouw.

- Het gebouw met de reclameschilderingen Sano & L'Alsacienne (wegstuk 1), met een vrijwaringszone die een deel van wegstuk 1 omvat (Brand Whitlocklaan ↔ Erfprinslaan).

Het gaat om een gebouw van twee verdiepingen (handelsruimte op de begane grond en woningen op de bovenverdiepingen) dat de kruising van de Georges Henrilaan met de Prekelindenlaan markeert door een afgeschuinde gevel. Op de oostgevel zijn op beide verdiepingen de reclameschilderingen Sano & L'Alsacienne te zien. Het gebouw is geklasseerd sinds 1 april 2004. Ter herinnering: deze schilderingen zullen tussen 2026 en het voorjaar van 2027 worden gerenoveerd (zie referentiesituatie in punt 3, op pagina 25).

Bovendien wordt de projectperimeter begrensd door 4 gebouwen die zijn opgenomen in de Irismonument-inventaris. Het gaat om gebouwen voor diverse doeleinden.

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de verschillende wettelijk beschermde gebouwen en de (vanwege hun artistiek, esthetisch, historisch en/of stedenbouwkundig belang) in de Irismonument-inventaris opgenomen gebouwen binnen het geografische gebied.

Gebouw met de reclameschilderingen
Sano & L'Alsacienne
Onbekende architect, ca. 1925
Georges Henrilaan 350



Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden,
neogotische stijl
Hyppolite JAUMOT, 1878
Georges Henrilaan 278



Van Meyelschool, naoorlogs
modernisme

Hubert MARCQ, 1895-1896 en P.R.J.
SCHMITZ, uitbreiding, 1959-1960
Georges Henrilaan 224



Gebouw
Onbekende architect, vóór 1930
Georges Henrilaan 328



Van Meyelmeierij
Hubert MARCQ, 1892
Georges Henrilaan 251B

Gebouw
Gui ROUSSEAU, 1938
J.B. Degrooffplein 7

Register van het gevrijwaard erfgoed

- Beschermde monument (definitief besluit)
- Op de bewaarijst geplaatst monument

- In de Irismonument-inventaris opgenomen gebouw
- Beschermde boom

Afbeelding 56: Elementen van het Brusselse architectonische erfgoed (bronnen: BruGIS, Google Street View en foto's uit de inventaris van het architectonische erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

7.2.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.2.3.1 HERAANLEG VAN GEVEL TOT GEVEL

Het project voorziet in de heraanleg van de Georges Henrilaan van gevel tot gevel, van de Brand Whitlocklaan in het westen tot de Meudonsquare in het oosten, evenals de heraanleg van de openbare ruimten van het J.B. Degrooffplein en rond de Van Meyelmeierij.

Het hele project heeft een positieve impact op de verschillende weggebruikers (winkelbezoekers, scholieren, voorbijgangers en bewoners). De kwaliteit van de voorzieningen, met name voor voetgangers, die 50% van het verkeer uitmaken (zie hoofdstuk "Mobiliteit"), wordt namelijk verbeterd, zowel op het gebied van comfort als op visueel vlak, dankzij nieuwe bestratingen (zie 7.2.3.2.3) en een betere verdeling van de ruimten per vervoerswijze voor het comfort van iedereen.

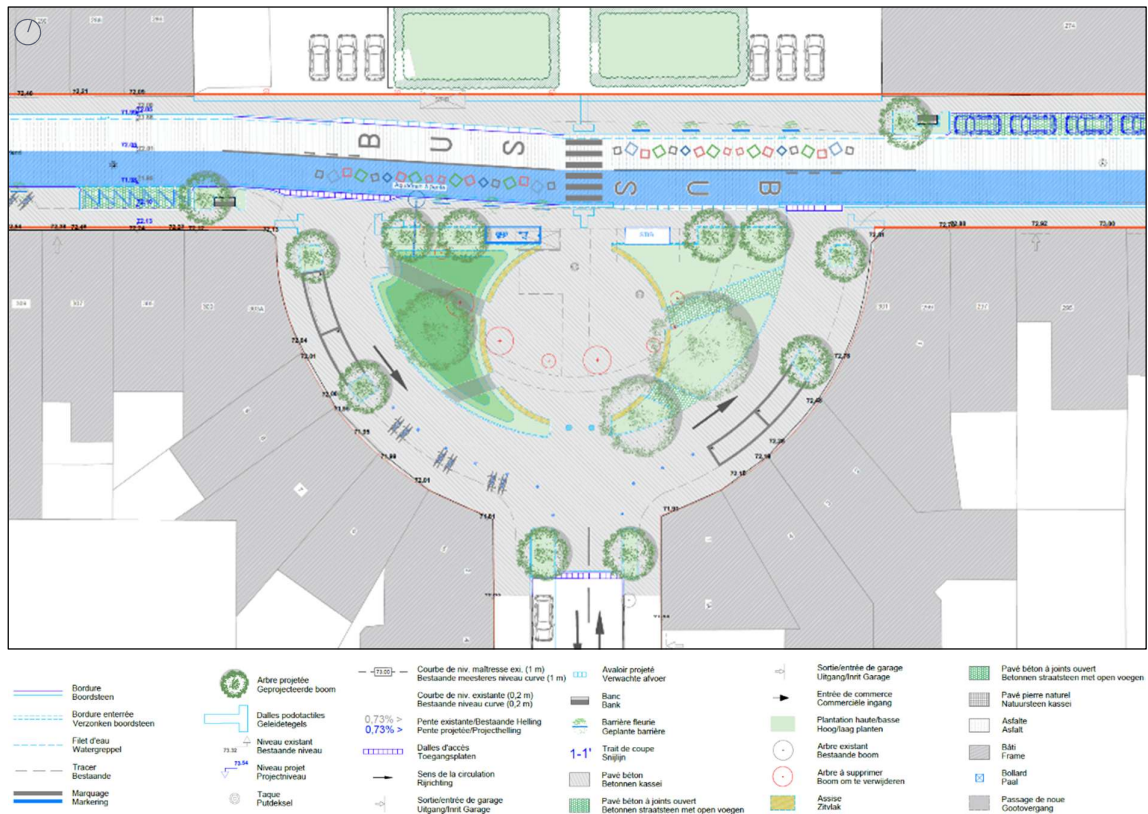
7.2.3.1.1 J.B. Degrooffplein

Het J.B. Degrooffplein is met name herzien om in het midden een royale gedeelde ruimte van 210 m² te creëren (die kan worden aangepast voor verschillende tijdelijke doeleinden), met zitplaatsen en beplanting, waarbij het centrale perspectief vanaf de Priester de l'Epéestraat naar het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden behouden blijft.

Ook komt er een ontmoetingszone op gelijk niveau in het hart van het plein (grijs gemarkeerd op de onderstaande plattegrond), die vanaf de Georges Henrilaan toegankelijk is om de Priester de l'Epéestraat te bereiken of om te keren. Hierdoor komt er ruimte vrij voor voetgangers voor de handelszaken en wordt de centrale ruimte autoluw.

Ten slotte wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd, zodat er meer ruimte op dit plein ontstaat.

De handelszaken rond het plein krijgen zo een kwalitatief betere omgeving.



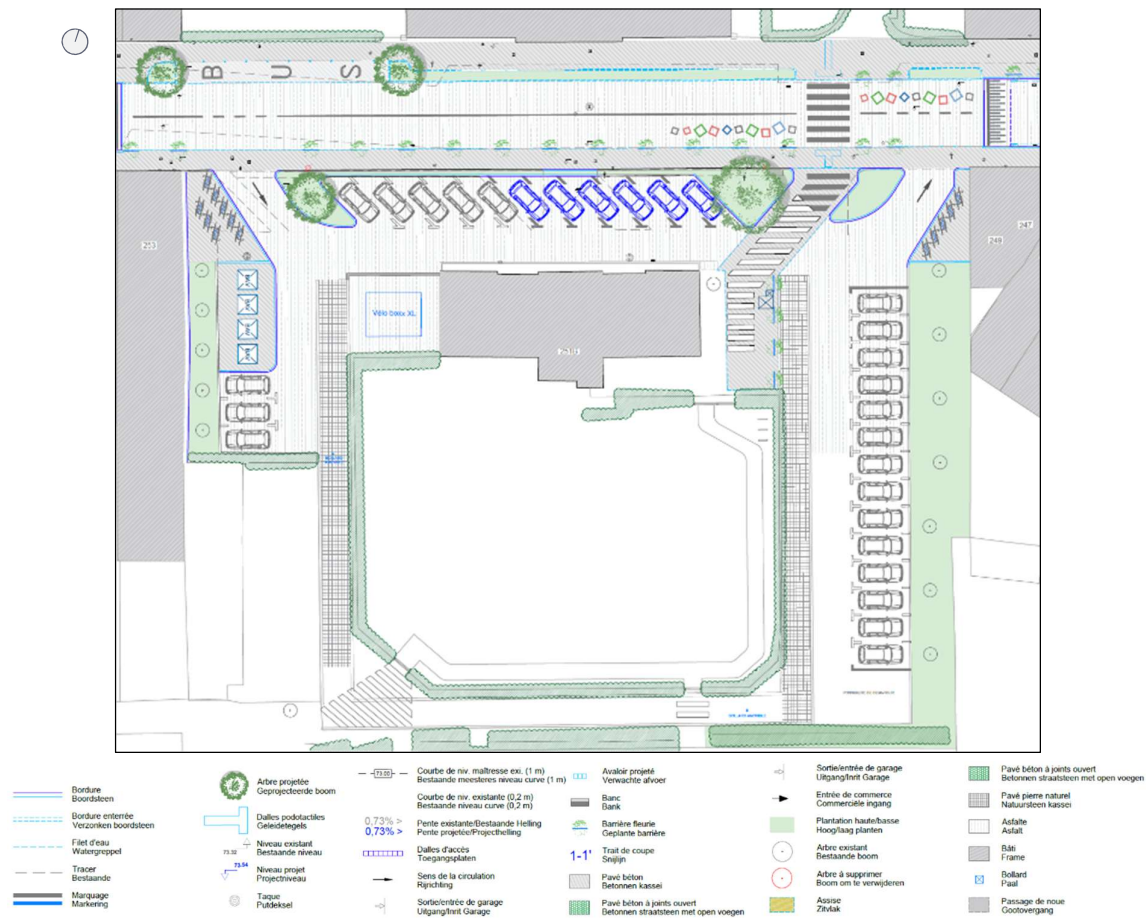
Abbeelding 57: Voorgesteld plan voor het J.B. Degrooffplein (bron: aanvrager)



Afbeelding 58: Gepland uitzicht op het J.B. Degrooffplein, met het koninklijk instituut op de achtergrond (bron: aanvrager)

7.2.3.1.2 Van Meyelmeierij

De omgeving van de Van Meyelmeierij wordt herzien om de ruimteverdeling tussen parkeerplaatsen, veilige voetgangerszones en groenvoorzieningen te optimaliseren, wat ook gunstig is voor de verschillende weggebruikers en het uitzicht tussen de Van Meyelschool en de Prince Baudouinschool.

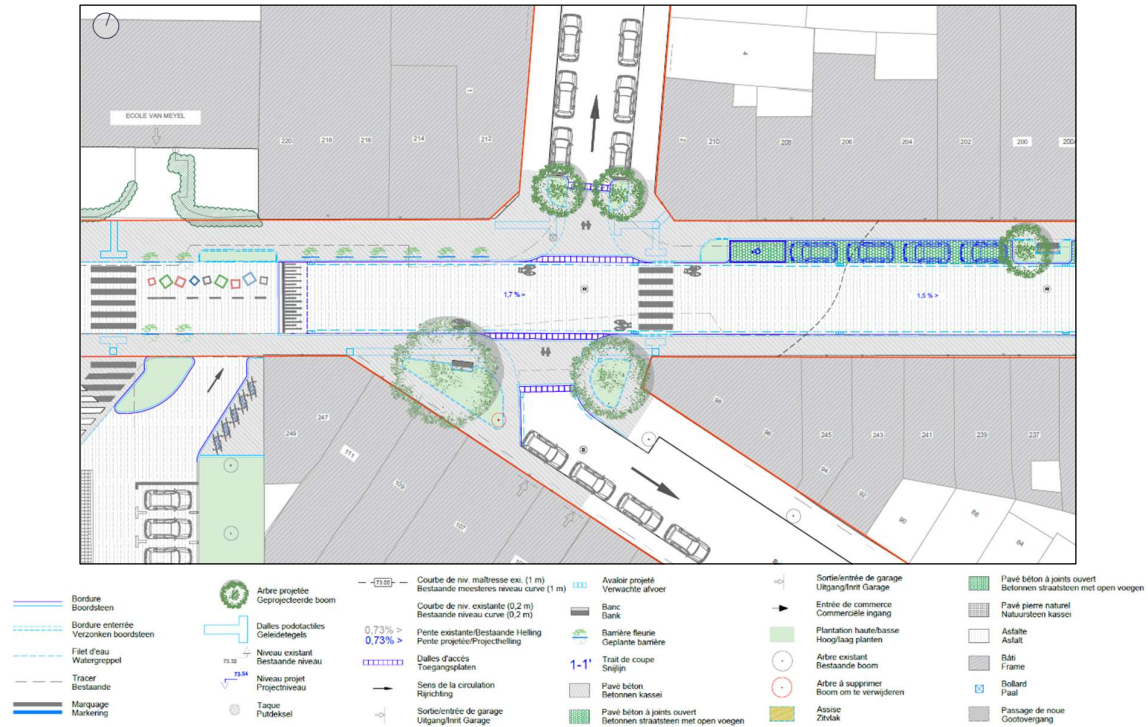


Afbeelding 59: Voorgesteld plan van de omgeving van de Van Meyelmeierij (bron: aanvrager)

7.2.3.1.3 Kruising Georges Henrilaan/Schrijnwerkerstraat

Op het kruispunt tussen de Georges Henrilaan en de Schrijnwerkerstraat worden een plantput en een zitplaats toegevoegd, wat gunstig is voor het verminderen van de asfaltoppervlakte in het landschap.

Op de kruispunten met de aangrenzende straten worden dwarsende voetpaden aangelegd, die zijn aangepast aan de zachte topografie en aan het feit dat het hier voornamelijk om uitgaand eenrichtingsverkeer gaat.



Afbeelding 60: Voorgesteld plan van het kruispunt van de Schrijnwerkerstraat en de Georges Henrilaan (bron: aanvrager)

7.2.3.2 STEDELIJKE INTEGRATIE VAN HET PROJECT

7.2.3.2.1 Uitzicht vanuit de openbare ruimte

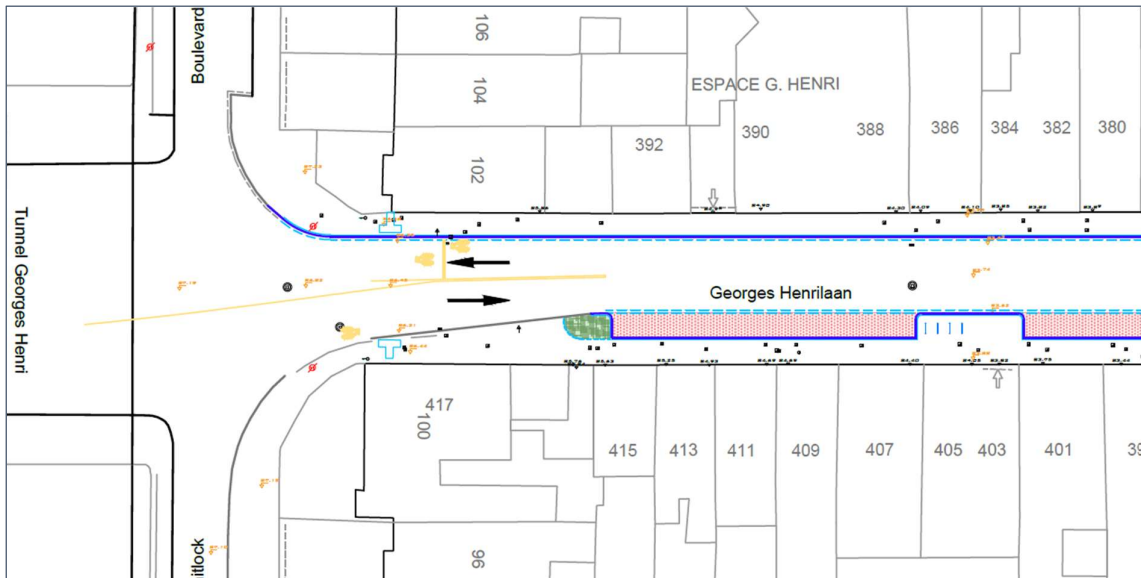
Het project verbetert de landschappelijke en stedelijke kwaliteit evenals het uitzicht van de perimeter dankzij de vergroening van de laan en dankzij de nieuwe materialen en het nieuwe straatmeubilair die worden gebruikt. Deze aanpassingen zullen een architectonische samenhang creëren en de leesbaarheid van de laan als een op zichzelf staande entiteit verbeteren, ondanks de huidige verschillen (op het vlak van handelszaken, enz.).

Een handvest inzake uithangborden zou nuttig zijn om deze architectonische samenhang te voltooien.

7.2.3.2.2 Samenhang met de aansluitingen op het bestaande

Brand Whitlocklaan

De kruising van de Georges Henrilaan met de Brand Whitlocklaan (middelste ring) blijft zoals nu, met een continuïteit van het asfalt voor het auto-, bus- en tweewielersverkeer en een verandering van de bestrating ter hoogte van de voetpaden.



Afbeelding 61: Aansluiting van de laan op de Brand Whitlocklaan (bron: aanvrager)

Deze verandering van bestrating moet zo vloeiend mogelijk worden gepland, wat kan worden verwezenlijkt door gebruik te maken van straatstenen met een niet-lineaire afbakening, die er zo 'natuurlijker' uitzien, waarbij de straatstenen intact blijven en tussen de bestaande (Brand Whitlocklaan) en nieuwe (Georges Henrilaan) worden geplaatst.

In de huidige situatie is de overgang van de materialen niet gespecificeerd op de plannen.

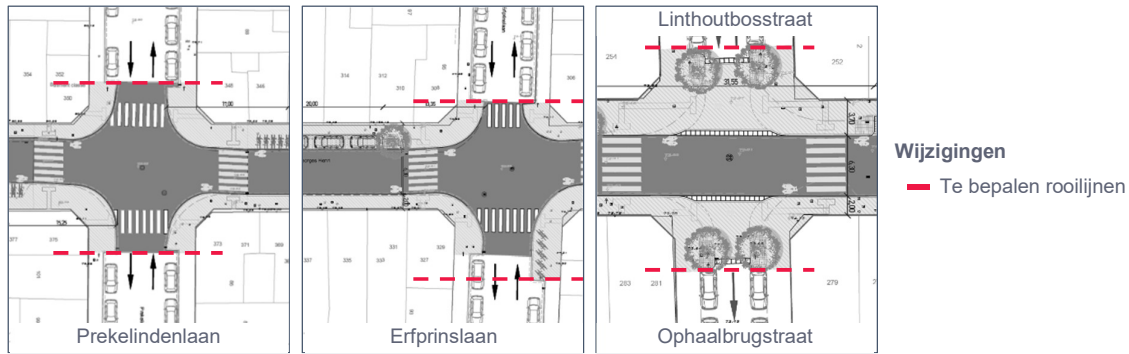
Prekelindenlaan, Erfprinslaan, Priester de l'Epéestraat, Ophaalbrugstraat, Linthoutbosstraat, J.B. Timmermansstraat, Schrijnwerkerstraat

Op de kruispunten van de lanen met de zijstraten moet hetzelfde soort geleidelijke verandering van de bestrating worden overwogen, zodat er geen duidelijke breuk ontstaat tussen de bestaande bestrating die behouden blijft en de geplande heraanleg.



Afbeelding 62: Aansluiting van de laan op de zijstraten (bron: aanvrager)

Als dat niet mogelijk is, moet de bestrating duidelijk stoppen bij de versmallingen van de voetpaden waar de parkeerplaatsen beginnen. Het zou ook verstandig zijn om deze parkeerplaatsen aan te passen, zodat ze aan beide zijden van de zijstraten van de Georges Henrilaan op één lijn liggen.



Afbeelding 63: Voorbeelden van mogelijke aanpassingen aan de aansluitingen van de laan op de zijstraten (bron: aanvrager)

In de huidige situatie is de overgang van de materialen niet gespecificeerd op de plannen.

Meudonsquare

Op de Meudonsquare, net als in de Brand Whitlocklaan en in de zijstraten, blijft de belangrijkste problematiek de overgang van de materialen van de bestrating van de voetpaden. De plaats waar het zuidelijke voetpad breder wordt, lijkt een goede grens voor deze overgang, op voorwaarde dat de onlangs vernieuwde bestrating van de Meudonsquare tot daar wordt doorgetrokken.



Afbeelding 64: Aansluiting van de laan op de Meudonsquare (bron: aanvrager)

In de huidige situatie is de overgang van de materialen niet gespecificeerd op de plannen.

7.2.3.2.3 Gebruikte materialen en voorgestelde straatmeubilair

Door in de hele projectperimeter voor vergelijkbare materialen te kiezen, wordt de laan een samenhangend geheel en wordt het comfort voor voetgangers vergroot.

De keuze voor betonnen straatstenen met of zonder open voegen, afhankelijk van de zones en hun gebruik, is positief om variatie aan te brengen in het ontwerp van de openbare ruimten, terwijl een sterke samenhang behouden blijft, ook met de omgeving van het project (bestaande zones met straatstenen). Er moet echter aandacht worden besteed aan het gladde karakter dat de voorbeeldfoto's weergeven, om te voorkomen dat de straatstenen glibberig worden, met name op de vrij steile hellingen van de laan (zie de Tongerenstraat in Etterbeek).

Wat de scholen betreft, zal het asfalt overeenkomstig het verzoek van Urban niet gekleurd worden (maar de tekeningen blijven zoals verzocht behouden). Zo wordt een betere continuïteit van de bestrating mogelijk gemaakt.

Wat de beplanting betreft, zal meer groen op het J.B. Degrooffplein het unieke karakter ervan op landschappelijk vlak versterken.

Wat het voorgestelde straatmeubilair betreft, zal de openbare verlichting bij voorkeur in overeenstemming zijn met de bestaande verlichting en die in de straten rond de perimeter. Voldoende

banken zijn gepland (9 langs de laan, met afmetingen van 1,8 bij 0,7 m, en 5 grote op de square). Ze zullen van hout zijn met verschillende zitplaatsen, waardoor ook hier een zekere variabiliteit in het gebruik mogelijk is, afhankelijk van de locatie, terwijl het model over de hele perimeter consistent blijft. De beoogde banken zijn dezelfde als die voor het gemeentehuis in Tomberg, waardoor de samenhang buiten de projectperimeter wordt gewaarborgd.

7.2.3.3 ERFGOED

De aanwezigheid van een vrijwaringszone rond een beschermd gebouw (reclameschilderingen Sano & L'Alsacienne) en een op de bewaarlijst geplaatst gebouw (Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden) zal aanleiding geven tot raadpleging van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.

De betere leesbaarheid en de versterkte samenhang van de gerenoveerde laan, die het resultaat zijn van een globale en homogene heraanleg van gevel tot gevel, zullen een positieve bijdrage leveren aan de opwaardering van de verschillende elementen van het lokale, beschermde en op de bewaarlijst geplaatste bouwkundig erfgoed. Door de organisatie van de openbare ruimten te verduidelijken, het gebruik autoluw te maken en de behandeling van de bestrating, het straatmeubilair en de rooilijnen te uniformiseren, zal het project een vloeiender en kwalitatiever beeld van de verkeersader mogelijk maken. Deze herwaardering zal zo een duidelijker en aantrekkelijker stedelijk kader bieden, waarbij de erfgoedgebouwen en hun omgeving worden benadrukt en tegelijkertijd hun integratie in het stedelijk landschap en hun perceptie door de weggebruikers wordt versterkt.

Tijdens een projectvergadering heeft Urban verzocht om de 5 geplande parkeerplaatsen op het J.B. Degrooffplein te schrappen om redenen van erfgoed en coherentie van de inrichting van het plein. De aanvrager is niet op dit verzoek ingegaan, gezien de aanwezigheid van een meubelzaak die naast ruimte voor leveringen ook parkeerplaatsen nodig heeft voor klanten die meubels komen ophalen omdat deze veel plaats innemen.

Urban heeft ook verzocht om de symmetrie die verwijst naar de historische inrichting op hetzelfde niveau van de projectperimeter te respecteren. De aanvrager is wel op dit verzoek ingegaan (zie afbeelding 16).

7.2.3.4 REGLEMENTAIRE NALEVING EN PLANOLOGISCHE COHERENTIE

7.2.3.4.1 Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Het project voorziet in een heraanleg van de openbare ruimten, voornamelijk in een weggebied in de zin van het GBP en gedeeltelijk in een gebied voor voorzieningen. Aangezien het project geen wijzigingen aanbrengt in de bestemmingen door niet in extra gebouwen te voorzien, is het in overeenstemming met de bestemmingen in het GBP, ook in het gebied voor voorzieningen ('eenvoudige' wijziging van het parkeerterrein).

Voorschriften met betrekking tot wegen

De volgende voorschriften met betrekking tot wegen zijn van toepassing:

"25.1. Handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van de inrichting van wegen en lijnen van het openbaar vervoer zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen. [...]"

25.3. Onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen die specifiek betrekking hebben op de autosnelwegen, moeten handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van het tracé, of van de inrichting van de wegen en lijnen van het openbaar vervoer:

1° bijdragen tot de verbetering van de reissnelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer en tot een groter comfort en veiligheid van de gebruikers aan de haltes en stations;

2° bijdragen tot de esthetiek van de openbare ruimten en tot de kwaliteit van het leefmilieu van de buurtactiviteiten;

3° de parkeerproblematiek integreren, met inbegrip van de bestelvoertuigen, de taxi's en de fietsers;

4° wat de wegen betreft, andere dan de wijkwegen, waarlangs geen gewestelijke fietsroute loopt, fietsvoorzieningen aanleggen, zoals fietspaden of voorsorteerstroken op kruispunten met verkeerslichten, behalve indien de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten;

5° de automobilisten aansporen een snelheid overeenkomstig het geldende verkeersreglement aan te houden en een hoffelijke houding tegenover de andere weggebruikers aan te nemen;

6° comfortabele en veilige haltes voor het openbaar vervoer en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers bieden, voldoende in aantal om de goede werking van de buurtactiviteiten toe te laten;

7° het doorgaand zwaar verkeer en het parkeren ervan ontraden in de woongebieden met residentieel karakter, de typische woongebieden en de gebieden met gemengd karakter, behalve wanneer het gaat om een weg van het primair net.

25.4. Handelingen en werken voor de wijziging van de inrichting van een weg waarlangs een bovengrondse tram, GEN-bussen of minstens 10 bussen per rijrichting op het drukste uur rijden:

1° dragen bij tot de verbetering van de reissnelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer. Behalve indien de plaatselijke omstandigheden het niet toelaten, gaat het om inrichtingen zoals:

- een beschermde baan;
- één of meer rijstroken gereserveerd voor het openbaar vervoer;
- de afstandsbediening van verkeerslichten.

De inrichtingen moeten in ieder geval zorgen voor de gemakkelijke kruising, zonder enige vertraging, van voertuigen van het openbaar vervoer.

2° voorzien aan elke halte, behalve indien de plaatselijke omstandigheden het niet toelaten, in een ten opzichte van de rijbaan verhoogde stopplaats, uitgerust met een wachthuisje;

3° voorzien in beveiligde en voldoende oversteekplaatsen voor voetgangers zodat het verkeer tussen beide kanten van de lijn vlot kan verlopen en de toegankelijkheid van de haltes en stations kan worden gewaarborgd;

4° voorzien in ruimten waar fietsen voor lange tijd kunnen worden gestald in de nabijheid van de verkeersknooppunten of van belangrijke haltes van het openbaar vervoer behalve indien de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten;

[...]

6° kunnen plaatselijk ongelijkvloerse voorzieningen omvatten met het doel de reissnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren wanneer de plaatselijke omstandigheden de aanleg ervan verantwoorden.

25.7. In geval van concurrerende toepassing hebben de voorschriften betreffende het openbaar vervoer voorrang op die betreffende het verkeer van de andere motorvoertuigen. [...]

28.3. Behalve indien de plaatselijke omstandigheden het niet toelaten, moet worden voorzien in plaatsen waar fietsen zowel voor lange als voor korte duur kunnen worden gestald, wanneer de handelingen en werken de aanleg of de wijziging beogen van openbare ruimten gelegen:

- ofwel langs handelskernen;
- ofwel in de nabijheid van een voorziening van collectief belang of van openbare diensten."

De volgende voorschriften met betrekking tot wegen die hier van toepassing zijn, worden nageleefd:

- 25.1: er is in speciale regelen van openbaarmaking voorzien;
- 25.3: de geplande verbreding van de rijbaan zal bijdragen tot een verbetering van de reissnelheid en de regelmaat van de MIVB-bussen op de laan, terwijl de halte Degrooff wordt heraangelegd voor

meer comfort voor de gebruikers en de esthetiek van de openbare ruimte wordt verbeterd door de integratie van leverings- en fietsplaatsen;

- 25.4: de geplande verbreding van de rijbaan zal een gemakkelijkere kruising van de buslijnen (6,3 m) mogelijk maken, met een verhoogde halte op het J.B. Degrooffplein, inclusief een bushokje, waarbij de zebapaden op elke kruising behouden blijven en 20 beveiligde fietsenstallingen in een box (Van Meyelmeierij) in de buurt van de gelijknamige school worden geïntegreerd;
- 25.7: de voorschriften betreffende het openbaar vervoer hebben voorrang op die betreffende het verkeer van de andere motorvoertuigen;
- 28.3: er is voorzien in een beveiligde fietsbox met 20 plaatsen evenals fietsbeugels voor fietsen en bakfietsen in de buurt van de Van Meyelschool en de handelszaken in de laan.

Voorschriften met betrekking tot linten voor handelskernen

De volgende voorschriften met betrekking tot linten voor handelskernen zijn van toepassing:

“De benedenverdiepingen van gebouwen gelegen in een lint voor handelskernen of in de galerijen die op de bestemmingskaart met een ‘G’ zijn aangeduid, worden bij voorrang bestemd voor handelszaken. [...] De continuïteit van de huisvesting moet in de linten voor handelskernen worden verzekerd in woongebieden en in gemengd gebied.”

De voorschriften met betrekking tot linten voor handelskernen die hier van toepassing zijn, worden nageleefd, aangezien het project geen wijzigingen aanbrengt in de bestemmingen rond de laan.

Voorschriften met betrekking tot gebieden voor voorzieningen van collectief belang

Een deel van de perimeter van de site is opgenomen in het GBP in een gebied voor voorzieningen van collectief belang bij de Van Meyelmeierij. De volgende specifieke voorschriften met betrekking tot dit gebied zijn van toepassing:

“8.1. Die gebieden zijn bestemd voor de voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

8.4. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met het omliggend stedelijk kader; wijzigingen eraan zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking. De naaste omgeving van de bouwwerken en installaties van de voorzieningen van collectief belang draagt bij tot de totstandkoming van het groen netwerk. Mits behoorlijke motivering wegens economische en sociale redenen en mits opmaak van een bijzonder bestemmingsplan kunnen deze gebieden genieten van de bijzondere voorschriften toepasbaar in sterk gemengd gebied.[...]”

Voor het deel van de projectperimeter dat in het GBP is opgenomen als gebied voor voorzieningen van collectief belang bij de Van Meyelmeierij, worden de specifieke voorschriften voor dit gebied nageleefd:

- 8.1: geen wijziging van de bestemmingen in het kader van het project;
- 8.4: het project omvat meer begroeiing en doorlatendheid, wat bijdraagt tot de totstandkoming van het groen netwerk rond de bestaande voorzieningen.

Het project is volledig in overeenstemming met het GBP.

7.2.3.4.2 Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GewSV)

De artikelen 4, 5, 6, 9, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 van titel VII: De wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan worden nageleefd.

Afdeling 2: het voetgangersverkeer

- Artikel 4: voetgangerswegen. De voetpaden hebben een doorlopende breedte van minstens 1,5 m (minstens 1,7 m) en een vrije hoogte van minstens 2,2 m.
- Artikel 5: zebrapaden. De zebrapaden zijn aangelegd in het verlengde van de vrije doorgang van de voetgangerswegen, met uitsluiting van de specifieke oversteekplaatsen ingericht met met de voet tastbare tegels. Waar permanente parkeerplaatsen langs de voetpaden zijn gepland, worden deze verbreed ter hoogte van de zebrapaden, zodat de parkeerzone op meer dan 5 m van het zebrapad in de richting van het verkeer begint. De voetpaden zijn overal waar een zebrapad is, verlaagd.
- Artikel 6: verhoogd trottoir of trottoir ter hoogte van berijdbare opritten De wegbedekking van het trottoir is doorlopend, ook ter hoogte van een berijdbare oprit.

Afdeling 4: de lichte tweewielers

- Artikel 9: opstelstroken en vooruitgeschoven zones. Bij het kruispunt met verkeerslichten ter hoogte van de Brand Whitlocklaan is de opstelstrook voor lichte tweewielers bewaard gebleven.
- Artikel 11: het parkeren voor lichte tweewielers. Meer fietsbeugels en fietsenstallingen voor lange termijn zijn gepland in de buurt van de Van Meyelschool (voorzieningen) en de handelszaken in de laan: 46 fietsbeugels (tegenover 33 in de huidige situatie) en 1 fietsbox met 20 plaatsen (tegenover 1 fietsbox met 5 plaatsen in de huidige situatie). Minstens 50% van het aantal plaatsen in een fietsenstalling voor middellange en lange duur (hier de fietsbox) is overdekt.

Afdeling 5: het parkeren

- Artikel 13: antiparkeervoorzieningen. Antiparkeervoorzieningen zijn alleen aanwezig bij de 2 scholen in de laan. Het gaat om barrières met bloembakken (met planten naar de voetpaden gericht). Ze staan op een goede afstand van elkaar, namelijk minimaal 1,5 m en maximaal 3 m (meer bij zebrapaden). De hoogte van de barrières bedraagt 1 m (exclusief bloembakken).

Afdeling 6: het openbaar vervoer

- Artikel 14: haltes. De parkeerzone is aan de halte Degrooff onderbroken en het voetpad is verbreed. Aan de zuidkant is een schuilhuisje aanwezig. Er zijn met de voet tastbare tegels aangebracht.

Afdeling 7: de hoogstammige bomen

- Artikel 16: afstanden. De geplande bomen worden gedifferentieerd op basis van de beschikbare afstand tot de gevel. Alleen de bomen op het J.B. Degrooffplein, op het parkeerterrein van de meierij en op het kruispunt van bepaalde straten krijgen een bredere kruin. De minimumafstand tussen de kruinen van de bomen in de laan en de gevels is echter kleiner dan de minimale afstand van 2 m, omdat het anders niet mogelijk zou zijn om de laan over de hele lengte te vergroenen. De minimumafstand tussen de as van de stam en de verkeersstrook van de rijbaan bedraagt echter wel 0,9 m. Hiervoor moet een afwijking worden aangevraagd.
- Artikel 17: plantputten. De plantputten hebben een volume tussen 3 en 6,5 m³, wat voor sommige putten minder is dan de 3,5 m³ die in het artikel wordt voorgeschreven. Hiervoor moet een afwijking worden aangevraagd.
- Artikel 18: beschermingsmaatregelen. De bomen worden geplaatst in een waterdoorlatende zone met een oppervlakte van minstens 2,25 m². Deze waterdoorlatende zone wordt beschermd tegen betreding door een inrichting die op dezelfde hoogte wordt geplaatst als de voetgangersweg, wanneer intens voetgangersverkeer dat nodig maakt. De stam en de basis van de boom worden beschermd wanneer schokken en verzakkingen door voertuigen worden veroorzaakt. Geen enkel net van openbaar nut mag op minder dan 1,75 m van de as van de stam worden aangelegd.

Afdeling 8: de wegbebakening

- Artikel 19: verkeerstekens. De meeste verkeersborden op de laan hebben betrekking op parkeren. Waar mogelijk moeten ze op één paal worden gegroepeerd, als dat nog niet het geval is.
- Artikel 20: bewegwijzering. Aangezien het om een wijkweg gaat, is er geen bewegwijzering gepland (zoals nu het geval is).
- Artikel 21: wegmarkering. Wegmarkeringen worden alleen gebruikt in gevaarlijke situaties (rond scholen, bij zebrapaden). Er zijn geen markeringen die de autorijstroken scheiden (behalve in de buurt van het kruispunt met de Brand Whitlocklaan, waar het drukke kruispunt met verkeerslichten dit rechtvaardigt).

Afdeling 9: het stadsmeubilair

- Artikel 22: plaatsing. Op de kruispunten, op de zebrapaden en aan de halte Degrooff belemmert het straatmeubilair het zicht van de weggebruikers niet. Met uitzondering van de antiparkeervoorzieningen wordt het stadsmeubilair geplaatst op meer dan 0,2 m van de buitenkant van de stoeprand die de voetgangersweg scheidt van de rijbaan. De vrije doorgang voor het MIVB-schuilhuisje aan de halte Degrooff aan de zuidkant bedraagt minimaal 1,2 m. Het schuilhuisje aan de noordkant wordt verwijderd om een ruime vrije doorgang te behouden in de buurt van het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden, wat mogelijk is dankzij de erfgoedstatus van het instituut.

Afdeling 10: de verlichting

- Artikel 24: globale opzet. De verlichting van de stadsruimten wordt gezien in het kader van een globale opzet, in samenspraak met Sibelga, op een later tijdstip. Het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden (erfgoed) moet worden benadrukt en de hinder van de verlichting binnen de woningen moet worden beperkt (maximale lichthoogte van 9 m). Er moet echter worden gezorgd voor een goede verlichting van de voetpaden evenals de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen.

Het project moet 2 afwijkingen van de GewSV aanvragen voor de artikelen 16 en 17 van titel VII. Het is volledig in overeenstemming met de overige toepasselijke artikelen van de GewSV.

7.2.3.4.3 Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP)

Het project sluit goed aan bij de wens om de Georges Henrikern nieuw leven in te blazen, zoals aangegeven in het GemOP, met name door de openbare ruimten langs de laan te harmoniseren.

7.2.3.4.4 Draaiboek Publieke Ruimte

Het Boek Filters gaat over de specifieke kenmerken die van toepassing zijn op de betreffende openbare ruimte. Ter herinnering: alle filters die betrekking hebben op de laan zijn samengevat in tabel 2. De filterfiche verwijst naar tools in het Boek Toolbox. De aanbevelingen die van toepassing zijn op het project worden hieronder geanalyseerd.



Afbeelding 65: Programma van segmenten en knooppunten (bron: BruGIS)

7.2.3.4.4.1 Erfgoedelementen en -ensembles

Een deel van de laan (segmenten en knooppunten 1 tot 4) valt onder de filter “Erfgoedelementen en -ensembles”. Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:



Afbeelding 66: Draaiboek Publieke Ruimte – Erfgoedelementen en -ensembles – Kaart (bron: BruGIS)

Tabel 11: Draaiboek Publieke Ruimte – Erfgoedelementen en -ensembles – Aanbevelingen

Filter: Erfgoedelementen en -ensembles	
Doelstelling: <i>Formuleren van specifieke aanbevelingen voor (historische) landschappelijke en stedelijke composities die rekening houden met de verschillende configuraties en historische ontwikkelingen in de stad.</i>	
Directe omgeving van emblematisch erfgoed: <i>houd rekening met de architecturale en landschappelijke kwaliteit van het goed of de plek die als emblematisch is bestempeld en draag bij aan de erkenning en opwaardering ervan bij de aanleg van de publieke ruimte in de directe omgeving.</i>	Niet van toepassing op het project.

<i>Publieke ruimte op een structurerende erfgoed as of langs het Leopold II tracé: zorg voor het behoud van de samenhang en het landschappelijk karakter bij de toekomstige heraanleg.</i>	Niet van toepassing op het project.
<i>Directe omgeving van een beschermd of geklasseerd goed: versterk de erfgoedwaarde van het geklasseerde of beschermde goed via het ontwerp van de publieke ruimte eromheen en raadpleeg het register van beschermd erfgoed.</i>	Het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden staat op de bewaarlijst en de reclameschilderingen Sano & L'Alsacienne zijn beschermd. In het eerste geval zorgt de opwaardering van het J.B. Degrooffplein voor een verbetering van de omgeving van het gebouw. In het tweede geval zijn er geen bijzondere gevolgen.
<i>Historische ensembles en wegen uit de 20^e eeuw: stel een specifieke strategie voor gericht op het behoud van de samenhang en de architecturale en landschappelijke kwaliteit van de ensembles, met inbegrip van neoclassicistische ensembles en straten.</i>	Niet van toepassing op het project.
<i>GCHEWS en Perimeter voor verfraaiing en herwaardering van het erfgoed: behoud, verbeter of promoot de architecturale en landschappelijke kwaliteit in gebieden die geïdentificeerd zijn als gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, hetzij bestaand of gepland (en dus binnen de perimeter voor verfraaiing en herwaardering van het erfgoed).</i>	De landschappelijke kwaliteit van de laan wordt verbeterd.
<i>Vrijwaringszone: raadpleeg de stedenbouwkundige voorschriften die van kracht zijn en zorg voor behoud van het uitzicht naar en vanuit het monumentale pand.</i>	De aanwezigheid van een vrijwaringszone rond een beschermd gebouw (rond de reclameschilderingen Sano & L'Alsacienne) zal leiden tot raadpleging van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. De betere leesbaarheid en de versterkte samenhang van de gerenoveerde laan zoals gepland zullen een positieve bijdrage leveren aan de opwaardering van de verschillende elementen van het lokale, beschermde en op de bewaarlijst geplaatste bouwkundig erfgoed.

7.2.3.4.4.2 Specifieke perimeters

De hele laan valt onder de filter “Specifieke perimeters”. Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

Tabel 12: Draaiboek Publieke Ruimte – Specifieke perimeters – Aanbevelingen

Filter: Specifieke perimeters	
Doelstelling: Aangeven van projectgebieden met specifieke strategische of wettelijke vereisten waarmee rekening moet worden gehouden bij het ontwerp van publieke ruimten.	
<i>BKP: Beeldkwaliteitsplan Kanaalzone: houd rekening met de geformuleerde strategische voorschriften.</i>	Niet van toepassing op het project.
<i>RPA: Richtplan van aanleg: houd rekening met de geformuleerde strategische en regelgevende voorschriften.</i>	Dit plan is hierboven geanalyseerd.
<i>BBP: Bijzonder bestemmingsplan: houd rekening met de geformuleerde regelgevende voorschriften.</i>	Dit plan is hierboven geanalyseerd.
<i>Gemeentelijk reglement: houd rekening met de geformuleerde regelgevende voorschriften.</i>	Dit plan is hierboven geanalyseerd.
<i>GGSV: Gezoneerde gewestelijke stedenbouwkundige verordening: houd rekening met de geformuleerde regelgevende voorschriften.</i>	Dit plan is hierboven geanalyseerd.
<i>Gedeelde visie Europese Wijk: houd rekening met de geformuleerde strategische voorschriften.</i>	Niet van toepassing op het project.

7.2.3.5 SAMENVATTING

Het project verbetert de landschappelijke en stedelijke kwaliteit evenals het uitzicht van de perimeter dankzij de vergroening van de laan en dankzij de nieuwe materialen en het nieuwe straatmeubilair die worden gebruikt. Deze aanpassingen zullen een architectonische samenhang creëren en de leesbaarheid van de laan als een op zichzelf staande entiteit verbeteren, ondanks de huidige verschillen (op het vlak van handelszaken, enz.). Een handvest inzake uithangborden zou nuttig zijn om deze architectonische samenhang te voltooien.

Wat de aansluitingen van het project op het bestaande betreft, is de belangrijkste uitdaging de overgang van de materialen voor de bestrating van de voetpaden. In de huidige staat moeten deze nog worden gespecificeerd op de plannen.

De keuze voor vergelijkbare materialen zorgt voor een coherente vernieuwing van de laan en biedt tegelijkertijd meer comfort voor voetgangers. De keuze voor betonnen straatstenen met of zonder open voegen, afhankelijk van de zones en hun gebruik, zorgt voor variatie in het ontwerp van de openbare ruimten, terwijl een sterke samenhang behouden blijft.

Op het vlak van erfgoed zal de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen worden geraadpleegd (vrijwaringszone). De verschillende elementen van het lokale, beschermde en op de bewaarijst geplaatste bouwkundig erfgoed zullen dankzij het project beter tot hun recht komen.

Het project voorziet in een heraanleg van de openbare ruimten, voornamelijk in een weggebied in de zin van het GBP en gedeeltelijk in een gebied voor voorzieningen. Het project is in overeenstemming met de bestemmingen van het GBP en met de voorschriften. Het is ook in overeenstemming met de GewSV, behalve voor 2 artikelen van titel VII (16 en 17), waarvoor afwijkingen moeten worden aangevraagd. Het sluit goed aan bij de wens om de Georges Henrikern nieuw leven in te blazen, zoals aangegeven in het GemOP, met name door de openbare ruimten langs de laan te harmoniseren.

In het kader van het Draaiboek Publieke Ruimte van Urban heeft het project betrekking op het erfgoed, met onder meer het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden (waarvoor de opwaardering van het J.B. Degrooffplein de omgeving van het gebouw verbetert).

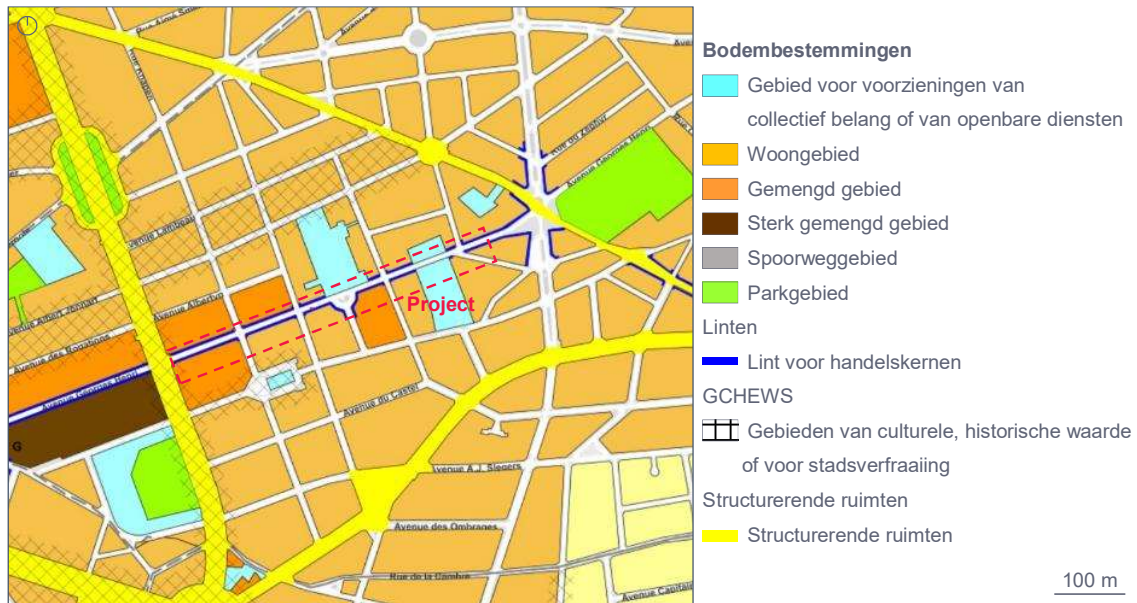
7.3 Sociaal en economisch domein

7.3.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het sociale en economische domein wordt bestudeerd in de directe omgeving van het onderzochte wegstuk van de Georges Henrilaan en de wijk, alsook van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, afhankelijk van de behandelde onderwerpen.

7.3.2 CONTEXT

De kaart met de wettelijke bestemmingen volgens het GBP geeft informatie over de bestaande feitelijke situatie.

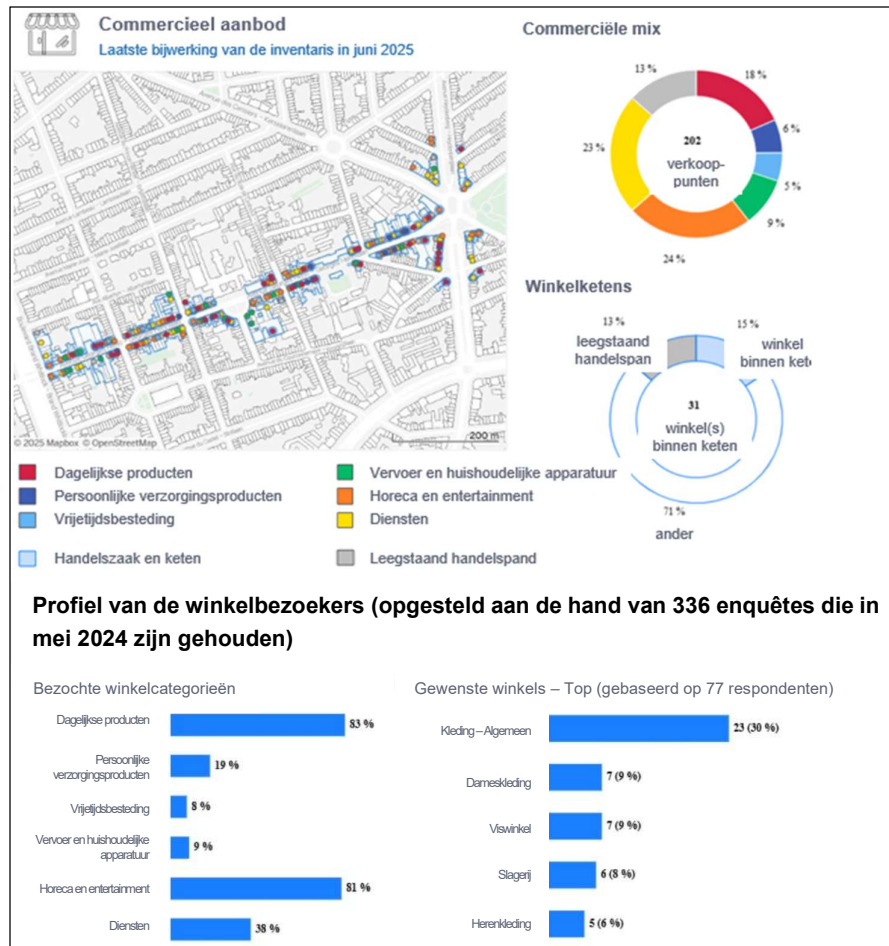


Afbeelding 67: Bestemmingen van het GBP (bron: BruGIS)

De Georges Henrilaan is een gemengde weg met aan weerszijden linten voor handelskernen.

De woonfunctie is dus zeer aanwezig, met name op de bovenste verdiepingen, en zelfs in hele gebouwen.

Ook de commerciële functie, op de begane grond van de gebouwen, is zeer aanwezig. Langs de laan liggen talrijke handelszaken met een gevarieerd aanbod, waarvan 26% horecagelegenheden en 23% dienstverlenende bedrijven.



Afbeelding 68: Commercieel aanbod van de Georges Henrilaan (bron: hub.brussels, 2025)

In de intentieverklaring van het project is een analyse per wegstuk uitgevoerd. Drie verschillende wegstukken zijn geïdentificeerd op basis van hun commerciële aard, topografie en functies:

- 1. Van de Brand Whitlocklaan tot de Erfprinslaan:** het wegstuk kent een groot aandeel handelszaken voor woninginrichting, wat het gebruik van de auto bevordert. Het fenomeen wordt nog versterkt door een steile helling van plaatselijk bijna 6%. Deze helling vormt een belemmering voor voetgangers, met name voor ouderen en personen met beperkte mobiliteit.
- 2. Van de Erfprinslaan tot de Ophaalbrugstraat,** inclusief het J.B. Degrooffplein: het J.B. Degrooffplein vormt een centraal punt op de Georges Henrilaan, maar is vandaag de dag weinig aantrekkelijk en wordt weinig bezocht, ondanks zijn rol als mobiliteitshub, de aanwezigheid van handels- en horecazaken en de erfgoedwaarde van het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden.
- 3. Van de Ophaalbrugstraat tot de Meudonsquare** (met uitzondering van de square zelf omdat hij in het verleden al is heraangelegd): de commerciële samenstelling van dit wegstuk bevordert de gezelligheid en de vrijetijdsbesteding, wat leidt tot een hoog voetgangersverkeer dat wordt geschat op ongeveer 4000 passages per dag, versterkt door de verbinding met de Meudonsquare en de onmiddellijke nabijheid van het Georges Henripark.



Afbeelding 69: Analyse van het commerciële aanbod per wegstuk (bron: intentieverklaring)

De huizenblokken in de directe omgeving van het studiegebied zijn voornamelijk bestemd voor woningen, met enkele huizenblokken in een gemengd gebied en een gebied voor collectieve voorzieningen voor scholen, waaronder het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden, de Van Meyelschool, de Prince Baudouinschool en de Saint-Henrischool. Bovendien ligt aan het oostelijke uiteinde van het onderzochte wegstuk het Georges Henripark, een geliefde plek voor ontspanning en recreatie.

Het studiegebied is dus zeer levendig met handelszaken en woningen.

7.3.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.3.3.1 SOCIALE IMPACT

De gezelligheid van de wijk wordt verbeterd dankzij de geplande landschapsinrichtingen. De aanwezigheid van meer groen in een gebied dat daar momenteel weinig van heeft, is namelijk bevorderlijk voor het wandelen. Door de heraanleg van het J.B. Degrooffplein ontstaat een openbare ruimte die geschikt is voor diverse jaarlijkse wijkactiviteiten (210 m² beschikbaar).

Het project voorziet ook in bankjes op het J.B. Degrooffplein (5), op het kruispunt met de Schrijnwerkerstraat en bij bepaalde bomen langs de weg (9 langs de laan, met afmetingen van 1,8 bij 0,7 m).

7.3.3.2 ROL VAN HET PROJECT IN DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN DE GEORGES HENRILAAN

De verbetering van de gezelligheid van de laan, met name van de uniforme en begroeide voetpaden, zal de aantrekkelijkheid van de bestaande handelszaken vergroten, aangezien de meeste klanten in de wijk wonen en te voet komen.

De heraangelegde openbare ruimte op het J.B. Degrooffplein zal hier in het bijzonder aan bijdragen (kerstmarkt, braderij, enz.).

7.3.3.3 IMPACT VAN HET PROJECT OP DE ACTIVITEITEN IN HET STUDIEGEBIED

Het project zal een positieve impact hebben op alle activiteiten in het studiegebied (handelszaken, woningen, openbaar vervoer, voorzieningen). Het enige minpuntje zou het parkeren kunnen zijn, aangezien het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en rond de Van Meyelmeierij zal afnemen, met name voor handelszaken en woningen. De meeste klanten komen echter te voet naar het gebied (50%, zie hoofdstuk “Mobiliteit”) en dat overdag, terwijl de bewoners ‘s avonds en ‘s nachts parkeerplaatsen nodig hebben, waardoor de vraag niet overlapt.

De toegang tot de voorzieningen zal goed worden beveiligd door visuele inrichtingen. Ook het openbaar vervoer zal vlotter verlopen dankzij de verbreding van de rijbaan.

7.3.3.4 STATUS EN ONDERHOUD VAN DE OPENBARE RUIMTEN

De projectperimeter behoudt zijn gemeentelijke status en zal door de gemeentediensten worden onderhouden.

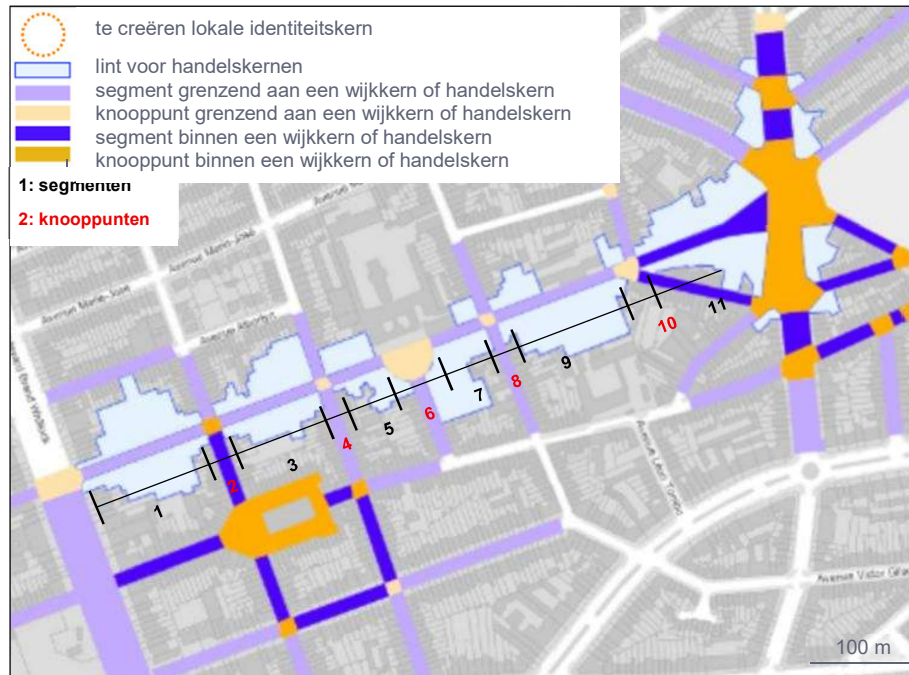
7.3.3.5 INVESTERINGSKOSTEN VAN HET PROJECT

De investeringskosten van het project worden geraamd op 6 miljoen euro ten laste van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Om deze investering geleidelijk te kunnen doen, wordt overwogen om de uitvoering in 3 fasen over 3 jaar te verdelen, waardoor het jaarlijkse gemeentebudget voor het project tot 2 miljoen euro kan worden beperkt.

7.3.3.6 DRAAIBOEK PUBLIEKE RUIMTE

7.3.3.6.1 Wijk- en handelskernen

De hele laan valt onder de filter “Wijk- en handelskernen”.



Afbeelding 70: Draaiboek Publieke Ruimte – Wijk- en handelskernen – Kaart (bron: BruGIS)

Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

Tabel 13: Draaiboek Publieke Ruimte – Wijk- en handelskernen – Aanbevelingen

Filter: Wijk- en handelskernen		
Doelstelling: <i>Formuleren van specifieke aanbevelingen op vlak van de toegankelijkheid en verblijfskwaliteit in publieke ruimten die intensief gebruikt worden.</i>		
<i>Segment in een wijk- en commerciële kern: integreer ecologische functies en beplant de publieke ruimte, rekening houdend met de intensiteit van de verkeersstromen; geef vorm aan de verblijfsfunctie met inclusief stadsmeubilair ter bevordering van sociale banden; integreer voorzieningen voor actieve mobiliteit door het beperken van de ruimte voor auto's en door het integreren van leveringszones, fietsparkeerplaatsen en dropzones voor steps; streef naar interne samenhang en eenheid aan de hand van specifieke materialen en/of stadsmeubilair.</i>	Segment: 11	<p>Het gedeelte van segment 11 aan de kant van de Meudonsquare is uniform en werd enkele jaren geleden gerenoveerd. De aansluiting tussen het project en de heraanleg van de square zal verschillen in materiaalgebruik vertonen.</p> <p>Er wordt een bankje geplaatst op het kruispunt met de Schrijnwerkerstraat, in een ruimte die is ingericht als woonfunctie, met een begroeide middenberm (nieuw pleintje) en een boom voor de ecologische functie en andere bomen langs de weg. Het voetpad wordt verbreed om meer ruimte te bieden aan actieve vervoerswijzen, terwijl de breedte van de rijbaan in een minder drukke straat (grenzend aan de Georges Henrilaan) wordt verminderd. Verder zijn er fietsbeugels met een leveringsplaats gepland.</p>
<i>Knooppunt in een wijk- en commerciële kern: draag bij aan het creëren van een lokale centraliteit met een coherente keuze van materialen, kwalitatieve verblijfsfuncties en een versterking van de lokale identiteit.</i>	Knooppunt: 2	De aansluiting tussen het project en het deel dat wordt opgenomen als segment in een commerciële kern van de wijk (Prekelindenlaan) zal verschillen in materiaalgebruik

		vertonen. Het gebied dat wordt opgenomen als centraliteit maakt geen deel uit van dit project.
<u>Segmenten en knooppunten grenzend aan wijk- en commerciële kernen:</u> houdt rekening met de stromen van en naar de wijkkern en bijdragen aan de continuïteit en leesbaarheid van de routes voor actieve vervoerswijzen. Het ontwerp zal worden aangepast in functie van het geobserveerde gebruik.	Segmenten: 1, 3, 5, 7, 9 Knooppunten: 4, 6, 8, 10	De geplande inrichting van de Georges Henrilaan omvat een uniforme bestrating. Deze zal bijdragen tot de continuïteit van de laan over het hele perimeter van de lint voor handelskernen, met name de continuïteit van de voetpaden voor voetgangers. Fietschevrons zullen worden aangebracht, maar de laan wordt niet beschouwd als een belangrijke fietsroute in de zin van het GewMP. De inrichting is aangepast op het J.B. Degrooffplein en bij de twee scholen, zodat deze aansluiten bij het daadwerkelijke gebruik, namelijk school- en verblijfsactiviteiten.

7.3.3.6.2 Schoolomgevingen

Een deel van de laan (segment 9 en knooppunt 6) valt onder de filter “Schoolomgevingen”. Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

Tabel 14: Draaiboek Publieke Ruimte – Schoolomgevingen – Aanbevelingen

Filter: Schoolomgevingen	
Doelstelling: Verbeteren van de stedelijke integratie van scholen en vergroten van het aanbod van gemeenschapsvoorzieningen voor de buurtbewoners door scholen buiten de schooluren open te stellen (toegang tot sportvoorzieningen, eetzaal, openstelling van terreinen, enz.). Stimuleren van scholen om zich open te stellen voor de buurt door middel van sociaaleconomische initiatieven en projecten voor de heraanleg van de publieke ruimte.	
<i>Maak de schoolingang veiliger door het verkeer terug te dringen of zelfs permanent te onderbreken, indien de mobiliteitsstudie deze mogelijkheid ondersteunt.</i>	De omgeving van beide scholen wordt veiliger gemaakt door de snelheidsbeperking van 30 km/u te handhaven, met regelmatige voorrang van rechts en visuele vertragsvoorzieningen aan de scholen, evenals een verhoogd plateau aan de Van Meyelschool. Indien nodig kunnen later snelheidsdisplays worden overwogen.
<i>Creëer gezellige ontmoetingsruimten met bijvoorbeeld een voorplein voor de ingang van de school, wachtplekken (indien mogelijk overdekt), speelelementen en aangepast en inclusief stadsmeubilair.</i>	Het voetpad op het voorplein voor het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden wordt gedeeltelijk verbreed, waardoor aan dit punt kan worden voldaan. Door de terugplaatsing van de omringende muur van het gebouw ontstaat er al een voorplein. Het project omvat geen heraanleg voor de scholen (buiten het projectgebied).
<i>Stem het ontwerp af op de specifieke uitdagingen van het type school, met name op het gebied van veiligheid, toegankelijkheid en gebruik.</i>	Barrières met bloembakken en een verandering in het materiaal van de ondergrond geven de afbakening van het voetpad en de rijbaan aan. Bovendien worden de voorpleinen van de scholen niet heraangelegd en vormen ze ook een eerste veilige afbakening bij het verlaten van de school.
<i>Maak het voorplein van de school vrij van obstakels.</i>	Niet van toepassing op het project, aangezien het project niet gericht is op de heraanleg van de voorpleinen van de twee scholen die aan de perimeter grenzen. De voetpaden voor de scholen zijn echter vrijgemaakt.
<i>Beplant en draag bij aan een gezondere, aantrekkelijkere publieke ruimte.</i>	Het project beoogt een welkome vergroening van de laan.

<i>Activeer de publieke ruimte ook buiten schooltijd.</i>	De hele laan wordt al buiten de schooluren gebruikt en dat zal zo blijven, met name op het heringerichte J.B. Degrooffplein.
<i>Stel de school open voor de buurt, voor een lokale verankering.</i>	Het project heeft geen betrekking op de heraanleg van scholen (buiten het projectgebied). De turnzaal van de Van Meyelschool wordt overigens al door de Franstalige academie van de gemeente gebruikt voor bepaalde lessen buiten de schooluren.
<i>Denk na over mobiliteit op de schaal van de schoolomgeving, zowel door aandacht te geven aan actieve mobiliteit als door het voorzien van een halte voor het openbaar vervoer (of schoolbushalte) en nabijgelegen parkeerplaatsen voor PBM, fietsen, cargofietsen en steps.</i>	<p>Aangezien de weg smal is, bevordert het project het vrijhouden van de voetpaden voor de scholen (zie bovenstaand punt). Er zijn dus geen fietsbeugels of kinderwagenplaatsen, noch plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit bij de toegangen tot de scholen. Er zijn er echter wel in de buurt (Van Meyelmeierij en J.B. Degrooffplein), ook al kan de (relatieve) afstand mogelijk als groot worden ervaren.</p> <p>Er is een goed onderhouden bushalte voor het instituut. De routes voor actieve vervoerswijzen zijn verbeterd dankzij de verbreding van de voetpaden rond de scholen en de schrapping van de parkeerplaatsen voor de scholen.</p> <p>Er kan eventueel worden overwogen om de parkeerplaats voor de schoolbus bij de Van Meyelschool te delen door er fietsenstallingen te plaatsen voor het afzetten en ophalen van kinderen, aangezien deze plaats niet dagelijks worden gebruikt.</p>

7.3.3.7 SAMENVATTING

De gezelligheid van de wijk wordt verbeterd dankzij de geplande landschapsinrichtingen. Het project zal een positieve impact hebben op alle activiteiten in het studiegebied (handelszaken, woningen, openbaar vervoer, voorzieningen).

De verbetering van de gezelligheid van de laan, met name van de uniforme en begroeide voetpaden, zal de aantrekkelijkheid van de bestaande handelszaken vergroten, aangezien de meeste klanten in de wijk wonen en te voet komen. De heraangelegde openbare ruimte op het J.B. Degrooffplein zal hier in het bijzonder aan bijdragen (kerstmarkt, braderij, enz.).

De projectperimeter behoudt zijn gemeentelijke status en zal door de gemeentediensten worden onderhouden.

De investeringskosten van het project worden geraamd op 6 miljoen euro ten laste van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

7.4 Geluids- en trillingsomgeving

7.4.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat voor het thema “Geluids- en trillingsomgeving” is bestudeerd, komt overeen met het onderzochte wegstuk van de Georges Henrilaan, indien nodig uitgebreid tot de directe omgeving van de site.

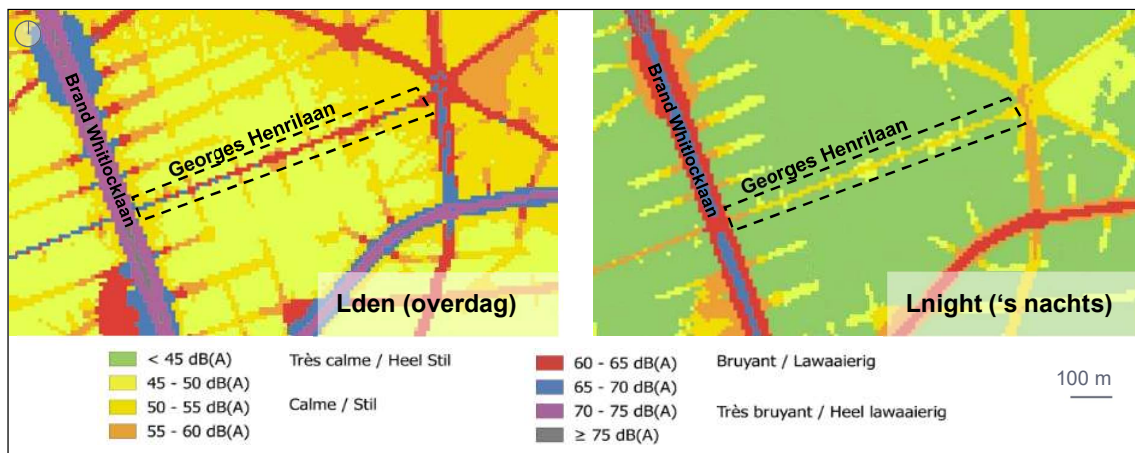
7.4.2 CONTEXT

7.4.2.1 GELUIDSOMGEVING IN HET GEOGRAFISCH GEBIED

Het studiegebied is een verkeersader en wordt dus sterk blootgesteld aan verkeerslawaai. De laan wordt verder niet bijzonder blootgesteld aan spoor- of vliegtuiglawaai, aangezien ze ver van dergelijke infrastructuur ligt.

De geluidskaarten uit het geluidskadaster (2000 – Leefmilieu Brussel) geven de gemiddelde jaarlijkse geluidsniveaus van het weg-, spoor- en vliegverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weer. Aan de hand van deze kaarten kan de geluidsomgeving van het studiegebied worden gekarakteriseerd.

De kaart met geluid van meerdere bronnen (weg-, spoor- en luchtverkeer) situeert het project in een gebied dat overdag lawaaierig tot heel lawaaierig is (afbeelding links) en 's nachts stil tot lawaaierig is (afbeelding rechts). Het is de as van de Georges Henrilaan zelf die de bron is van het verkeerslawaai in het gebied.



Abbeelding 71: Blootstelling van de onderzochte site (in het zwart) aan verkeerslawaai – Uittreksel uit het kadaster 2021 – L_{den} en L_n van het BHG (bron: Leefmilieu Brussel)

7.4.2.2 TRILLINGSOMGEVING IN HET GEOGRAFISCH GEBIED

De belangrijkste bronnen van trillingen in een stedelijke omgeving zijn trams en treinen. In het studiegebied is er geen spoor- of traminfrastructuur die trillingen kan veroorzaken.

Grote voertuigen zoals bussen of vrachtwagens kunnen ook trillingen veroorzaken, maar in mindere mate. De trillingshinder is dus beperkt in het projectgebied.

7.4.2.3 GEBRUIKERS DIE TE MAKEN HEBBEN MET GELUIDSOVERLAST

De belangrijkste gebruikers die te maken hebben met geluidsoverlast (voornamelijk van het verkeer) zijn de omwonenden die op de bovenste verdiepingen van de gebouwen langs de Georges Henrilaan wonen, de klanten van de verschillende handels- en horecazaken en de leerlingen van de twee scholen

(Van Meyelschool en Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden). Voor de scholen is de geluidsoverlast beperkt tot de gebouwen zelf en dus tot de leerlingen, aangezien de twee gebouwen iets terugliggen en profiteren van een plein aan de overkant (het meierijpleintje voor de Van Meyelschool en het J.B. Degrooffplein voor het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden).

7.4.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.4.3.1 IMPACT VAN HET PROJECT OP GELUID EN TRILLINGEN

Het project zal geen significante impact hebben op het geluid, aangezien de grootste bron van geluid in de straat, namelijk het wegverkeer, ongewijzigd blijft in de voorgestelde situatie. Toch zullen enkele verbeteringen merkbaar zijn:

- Vlotter verkeer dankzij de verbreding van de rijbaan, waardoor bussen, maar ook andere voertuigen minder vaak hoeven te stoppen en te starten.
- Verlaging van de snelheid van voertuigen door de aanleg van een plateau aan de Van Meyelschool.

Deze twee elementen zullen het wegverkeer enigszins stiller maken (lagere snelheden en vlotter verkeer).

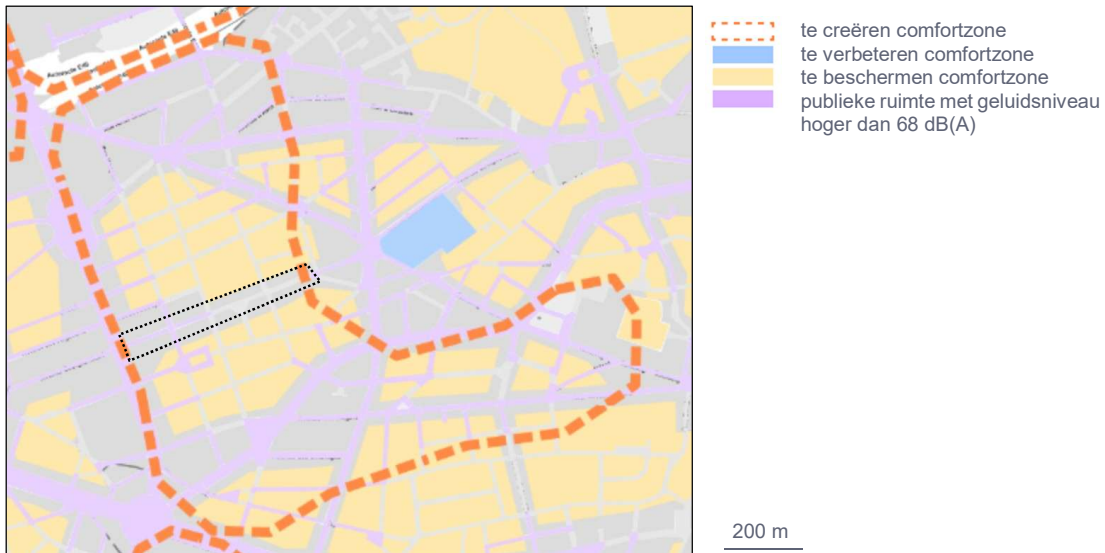
Opgemerkt moet worden dat de vernieuwing van het wegdek een minimale impact zal hebben, aangezien het bestaande wegdek geen ernstige beschadigingen (kuilen, enz.) vertoont die geluid of trillingen veroorzaken.

Het project voorziet bovendien in ondergrondse glasbollen ter vervanging van de bestaande standaard glasbollen. Ondergrondse glasbollen zijn over het algemeen minder lawaaiig.

7.4.3.2 DRAAIBOEK PUBLIEKE RUIMTE

De hele laan valt onder de filter “Geluidsomgeving”. Over het algemeen is de inrichting gericht op de volgende aanbevelingen:

- *Beschermen van bestaande akoestische comfortzones.*
- *Verbeteren van potentiële akoestische comfortzones.*
- *Creëren van akoestische comfortzones waar er een geïdentificeerd gebrek aan stilte is en waar de geluidsniveaus hoger zijn dan 68 dB (A) (L_{den}).*



Afbeelding 72: Draaiboek Publieke Ruimte – Erfgoedelementen en -ensembles – Kaart (bron: BruGIS)

Het project bevindt zich in een te creëren comfortzone en het westelijke deel van de laan ligt in een zone die wordt aangeduid als “publieke ruimte met geluidsniveau hoger dan 68 dB(A)”.

Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt, moet bij de inrichting ervan rekening worden gehouden met de volgende aanbevelingen:

Filter: Geluidsomgeving	
Doelstelling: <i>Definiëren van maatregelen om akoestische comfortzones te creëren en geluidsoverlast te beperken.</i>	
<i>Pak geluidsoverlast aan bij de geluidsbron door het wegverkeer en de snelheid te verminderen of door lawaaierige activiteiten te vermijden (bijv. terrassen).</i>	Het project zal geen verandering in het wegverkeer veroorzaken. Het zal echter wel zorgen voor een vlottere doorstroming en een lagere snelheid van het wegverkeer.
<i>Beperk de verspreiding van geluid door te kiezen voor absorberende en niet-reflecterende materialen (bijv. grasvelden, speelplekken met houtsnippers) en te vertrouwen op natuurlijke barrières (bijv. dijken, lage muurtjes).</i>	Het project voorziet in de vernieuwing van alle wegdekken (rijbaan + voetpad). De parkeerzones krijgen een halfdoorlatende bestrating met open voegen. Deze bestrating is niet-reflecterend. De rijbaan krijgt dezelfde bestrating als nu, maar de vernieuwing ervan zal een licht positief effect hebben. Ten slotte krijgt het J.B. Degrooffplein een begroeide ondergrond en een licht reliëf, wat een positief effect heeft op het geluid.
<i>Houd rekening met de geluidcompatibiliteit van de verschillende functies van een publieke ruimte.</i>	Bij gevoelige functies, zoals de Van Meyelschool en het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden, wordt de snelheid beperkt door een verhoogd plateau (alleen bij de Van Meyelschool ⁹) en een andere behandeling van het wegdek. Voor de bewoners van de laan worden geen significante maatregelen genomen om het verkeerslawaaï te verminderen, afgezien van het verbeteren van de doorstroming en het verlagen van de snelheid.
<i>Richt de publieke ruimte zo in om de visuele impact van verkeer te verminderen.</i>	Het aanplanten van talrijke bomen en het vergroenen van het J.B. Degrooffplein zullen een belangrijke impact hebben op het zicht op het verkeer.
<i>Gebruik vegetatie voor een dempend effect (bijv. het door de wind gedragen geluid van claxons) en voor het bevorderen van een kwaliteitsvolle geluidsomgeving.</i>	Het project voorziet in een toename van de begroeiing (bomen + groene ruimten), maar het effect op het geluid zal minimaal zijn.

⁹ Volgens het koninklijk instituut gebruiken slechtziende kinderen namelijk de stoeprand als natuurlijke geleidelijn.

7.4.3.3 SAMENVATTING

Het project zal geen significante impact hebben op het geluid, aangezien de grootste bron van geluid in de straat, namelijk het wegverkeer, ongewijzigd blijft in de voorgestelde situatie. Enkele verbeteringen zullen echter merkbaar zijn, zoals een vlottere doorstroming en een lagere snelheid van het wegverkeer dankzij specifieke inrichtingen (plateau aan de Van Meyelschool, kleurmarkeringen op het wegdek voor beide scholen, ontmoetingszone op het J.B. Degrooffplein).

De begroeiing van de laan (aanplant van talrijke bomen en vergroening van het J.B. Degrooffplein) zal een psycho-akoestisch effect hebben op het geluid, doordat het zicht op het wegverkeer wordt beperkt.

7.5 Bodem en water

7.5.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat in de bodem- en wateranalyse in aanmerking wordt genomen, omvat de Georges Henrilaan, uitgebreid met de relevante elementen van het blauwe netwerk.

7.5.2 CONTEXT

7.5.2.1 REGELGEVINGSKADER

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een regelgeving aangenomen inzake het beheer van verontreinigde bodems: de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 5 maart 2009, die sinds 1 januari 2010 van kracht is en gewijzigd is door de ordonnantie van 3 februari 2011, die de milieu- en energiewetgeving in overeenstemming brengt met de vereisten van Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt. Deze regelgeving heeft tot doel het beheer, de controle, de vermindering en de verdwijning van verontreiniging te waarborgen, zodat verontreinigde bodems geen ernstig risico meer vormen voor de gezondheid of het milieu.

Ze heft de oude ordonnantie van 13 mei 2004 betreffende het beheer van verontreinigde bodems op.

De nieuwe ordonnantie bepaalt het volgende:

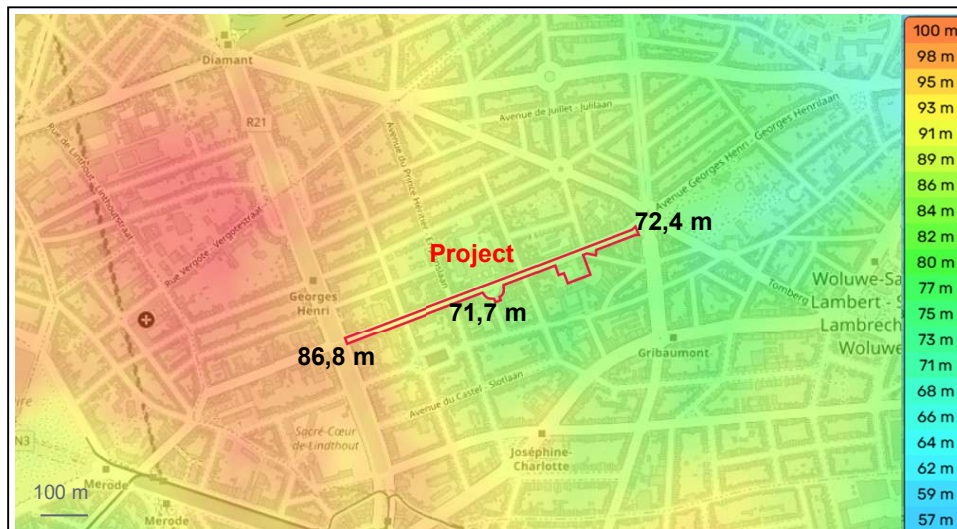
- Leefmilieu Brussels stelt een inventaris op van verontreinigde bodems op perceelsniveau en werkt deze bij. In totaal zijn er 5 categorieën, van 0 tot 4. Het attest van de bodemtoestand geeft de categorie van het perceel aan.
- Er moet een verkennend bodemonderzoek (VBO) worden uitgevoerd als er een risicoactiviteit heeft plaatsgevonden, plaatsvindt of zal plaatsvinden op het betreffende perceel en als het terrein is opgenomen in de inventaris van de bodemtoestand in categorie 0, op de percelen die het afbakenen. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een erkend adviesbureau.
- Wanneer uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat de interventienormen worden overschreden of dat de saneringsnormen worden overschreden en de verontreiniging toeneemt, moet een gedetailleerd onderzoek naar deze verontreiniging worden uitgevoerd. Wanneer een gedetailleerd onderzoek wijst op de aanwezigheid van een weesverontreiniging, moet een risico-onderzoek naar deze verontreiniging worden uitgevoerd. Wanneer een gedetailleerd onderzoek wijst op de aanwezigheid van een eenmalige verontreiniging (duidelijk identificeerbaar, veroorzaakt door een exploitant of een houder van zakelijke rechten op het betrokken terrein of, indien de verontreiniging na 20 januari 2005 is veroorzaakt, door een duidelijk geïdentificeerde persoon), moeten een saneringsvoorstel en saneringswerken (om aan de saneringsnormen te voldoen) met betrekking tot deze verontreiniging worden uitgevoerd.

Deze ordonnantie werd gewijzigd door de ordonnantie van 23 juni 2017. Deze laatste behoudt hetzelfde doel als de vorige ordonnantie, maar vereenvoudigt en versnelt de onderzoeks- en behandelingsprocedures en verbetert de financiële steun.

De risicoactiviteiten worden opgesomd in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 december 2009 (BS 08/01/2010, pp. 732-742), gewijzigd bij het besluit van 16 juli 2015 (BS 10/08/2015), dat op zijn beurt werd gewijzigd bij het besluit van 1 december 2016 (BS 13/01/2017). Ten slotte wijzigt het besluit van 3 september 2020 het besluit van 17 december 2009 tot vaststelling van de lijst van de risicoactiviteiten (BS 09/10/2020) en is het sinds 19 oktober 2020 van kracht.

7.5.2.2 TOPOGRAFIE

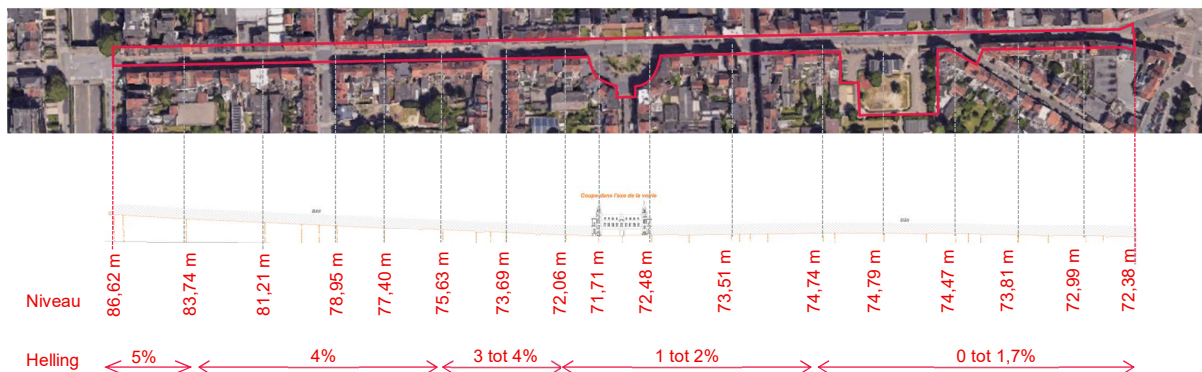
De projectsite bevindt zich in een gebied met een uitgesproken topografie in het westelijke wegstuk, met een helling van 86,8 tot 71,4 m tussen de Brand Whitlocklaan en het J.B. Degrooffplein, en een vlakker profiel in het oosten, met een topografie die varieert van 71,7 tot 72,4 m tussen het J.B. Degrooffplein en de Meudonsquare. Het laagste punt bevindt zich ter hoogte van het J.B. Degrooffplein.



Afbeelding 73: Topografie van de site van de Georges Henrilaan

(bron: <https://nl-be.topographic-map.com/map-dczb3/Brussel/>)

Onderstaande afbeelding toont de topografie van de projectperimeter in dwarsdoorsnede.



Afbeelding 74: Topografische niveaus en helling langs de dwarsdoorsnede van de projectperimeter

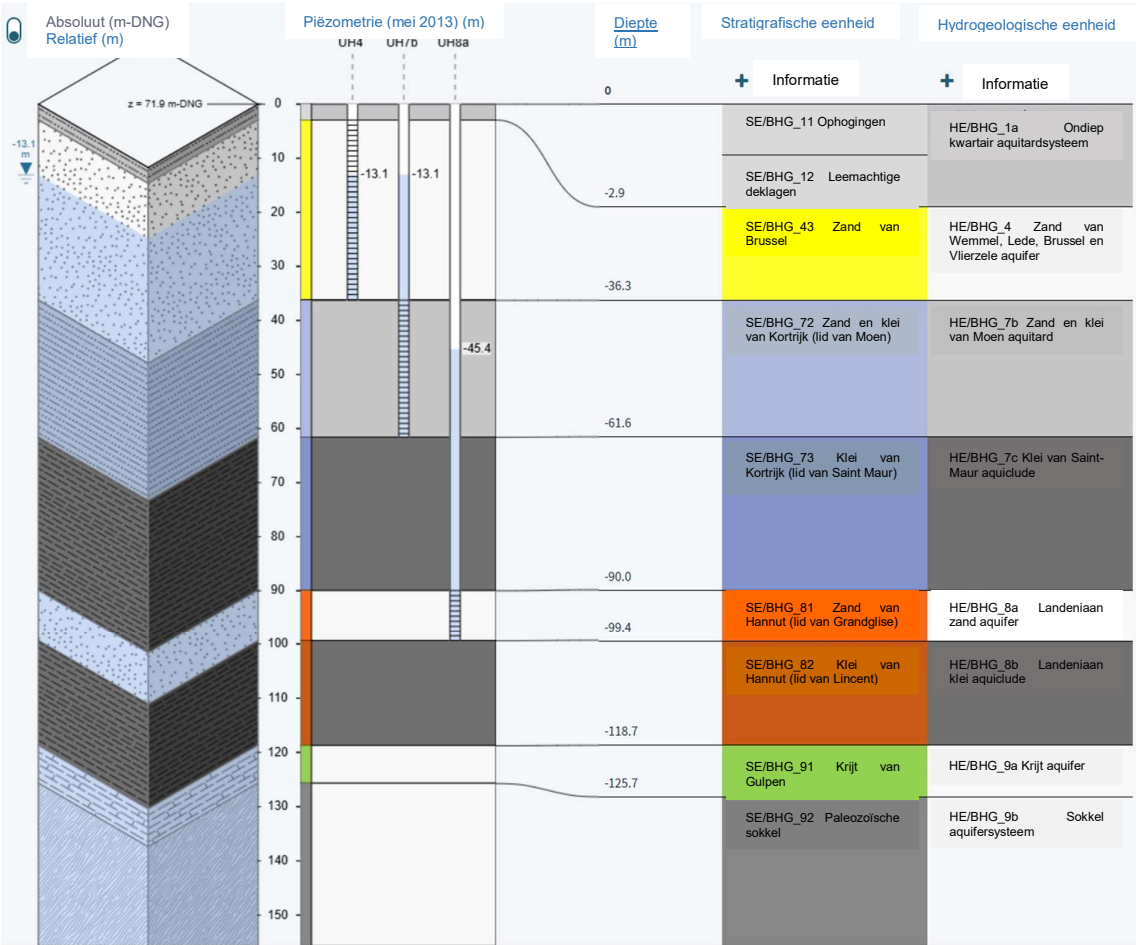
(bron: vergunningsaanvraag)

7.5.2.3 GEOLOGISCHE EN HYDREOLOGISCHE GEGEVENS

7.5.2.3.1 Algemene informatie over de geologische kaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het project is gelegen op oppervlakkige Kwartairlagen bestaande uit ophogingen en slib en rust vervolgens op oudere formaties, eerst op de Formatie van Kortrijk en vervolgens op de Formatie van Hannut.

De alluviale formaties (Kwartair) zijn relatief doorlatend en bevatten bijgevolg grondwater op een variabel niveau. De tertiaire formaties zijn daarentegen weinig doorlatend door de afwisselende aanwezigheid van siltige klei en siltig zand.



Afbeelding 75: Lithologische doorsnede ter hoogte van het studiegebied (bron: geodata.environnement.brussels)

In het Brussels Gewest zijn de dalbodems op geringe diepte van nature verzadigd door het grondwater (dat aanwezig is tenzij er kunstmatige drainage is aangelegd). Dit alluviale grondwater is echter te sterk gecompartmenteerd door civieltechnische werken (wegen, spoortunnels, metrolijnen, ondergrondse delen van gebouwen) om als een volwaardig waterlichaam te worden beschouwd.

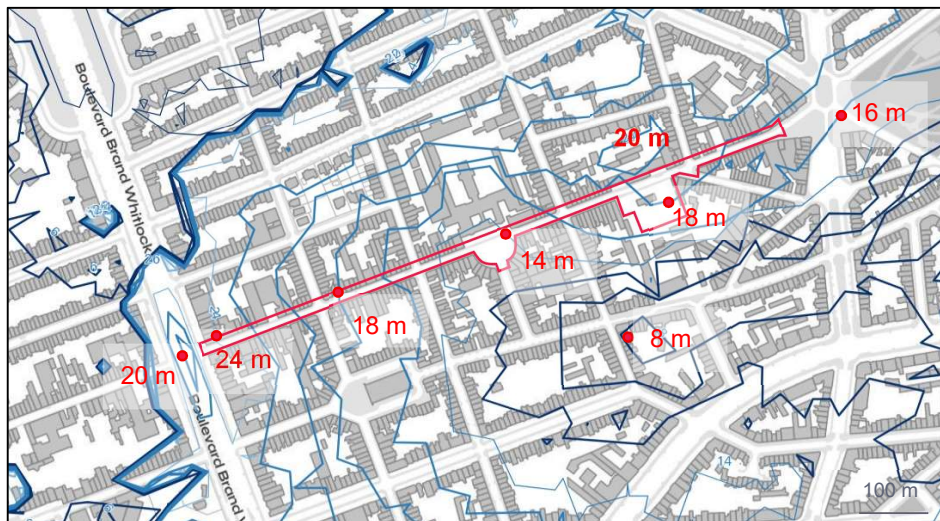
7.5.2.3.2 Grondwaterpeil

Binnen het studiegebied varieert de hoogte van het grondwaterpeil ten opzichte van de zeespiegel van 62 m in het westen tot 54 m in het oosten, wat doet vermoeden dat het grondwater van zuidwest naar noordoost stroomt. De stroming van het grondwater verloopt dus in dezelfde richting als de topografische helling. De topografische helling is echter sterker (delta van 14 m tussen het westelijke en oostelijke uiteinde van het projectgebied) dan de piëzometrische gradiënt (delta van 6 m tussen het westelijke en oostelijke uiteinde van het projectgebied).



Afbeelding 76: Hoogte van het grondwaterpeil en stromingsrichting van het grondwater (bron: geodata.environnement.brussels)

Gezien de topografie van de site varieert de diepte van het grondwater ten opzichte van het maaiveld tussen 14 en 24 m, zoals te zien is in de onderstaande afbeelding.



Afbeelding 77: Diepte van het grondwaterpeil (bron: geodata.environnement.brussels)

7.5.2.4 OVERZICHT VAN DE BRONNEN VAN BODEMVERONTREINIGING OP DE SITE

Kaart van de bodemtoestand

De ordonnantie van 5 maart 2009 betreffende het beheer en de sanering van verontreinigde bodems bepaalt 5 categorieën voor de percelen die zijn opgenomen in de “inventaris van de bodemtoestand” (categorieën 0 tot 4):

- categorie 0: mogelijk verontreinigde percelen
- categorie 1: niet-verontreinigde percelen
- categorie 2: licht verontreinigde percelen zonder risico
- categorie 3: verontreinigde percelen zonder risico
- categorie 4: verontreinigde percelen die momenteel worden onderzocht of behandeld

Wanneer een perceel niet in een categorie is opgenomen, betekent dit dat Leefmilieu Brussel geen geverifieerde informatie heeft over de bodemkwaliteit.

Onderstaande afbeelding toont de kaart van de bodemtoestand:



Afbeelding 78: Inventaris van de bodemtoestand op de projectsite (bron: BruGIS)

Het studiegebied ligt grotendeels op percelen die niet zijn opgenomen in de inventaris van de bodemtoestand. Verschillende percelen langs de weg zijn echter wel opgenomen in de inventaris. Daaronder valt ook de site van het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden, die is opgenomen in categorieën 0 en 4, wat wijst op een vermoeden van verontreiniging door een risicoactiviteit (cat. 0), maar waarvoor al onderzoek is gedaan of nog onderzoek loopt (cat. 4). Deze classificatie houdt verband met een voormalige opslagplaats voor brandbare vloeistoffen.

7.5.2.5 OPPERVLAKTEWATER EN REGENWATER

7.5.2.5.1 Waterlopen

Het onderzochte wegstuk van de Georges Henrilaan ligt niet in de buurt van een overdekte of open waterloop, noch van een oppervlaktewater.

7.5.2.5.2 Blauw netwerk

Het blauwe netwerkprogramma, dat sinds 1999 wordt uitgevoerd, is een geïntegreerde aanpak voor het herstel van de Brusselse rivieren. Het belangrijkste doel ervan is om de continuïteit van het

hydrografisch oppervlaktenetwerk zoveel mogelijk te herstellen en er schoon water doorheen te laten stromen. De Georges Henrilaan ligt niet in de buurt van waterlopen die prioritair worden hersteld.

7.5.2.5.3 Overstromingsgevaar

De gewestelijke overstromingsgevaarkaart (uit 2019), die hieronder wordt weergegeven, geeft de gebieden aan waar overstromingen (van kleine, middelgrote of grote omvang en frequentie) kunnen optreden als gevolg van het overstromen van waterlopen, het afstromen van hemelwater, het terugstromen van rioolwater of het tijdelijk stijgen van het grondwaterpeil, zelfs op plaatsen waar tot nu toe nog geen overstromingen zijn geregistreerd.

De westelijke helft van de laan valt onder een gebied met een klein overstromingsrisico. Bovendien valt een deel van het J.B. Degrooffplein onder een middelgroot risico.



Afbeelding 79: Overstromingsgevaarkaart – 2019 (bron: geodata.environnement.brussels)

7.5.2.5.4 Ondoorlaatbaarheidsgraad van de site en afstromend hemelwater

In de huidige situatie heeft de site een hoge ondoorlaatbaarheidsgraad van 96% en wordt al het afstromende hemelwater via straatkolken naar het rioleringsnetwerk afgevoerd.

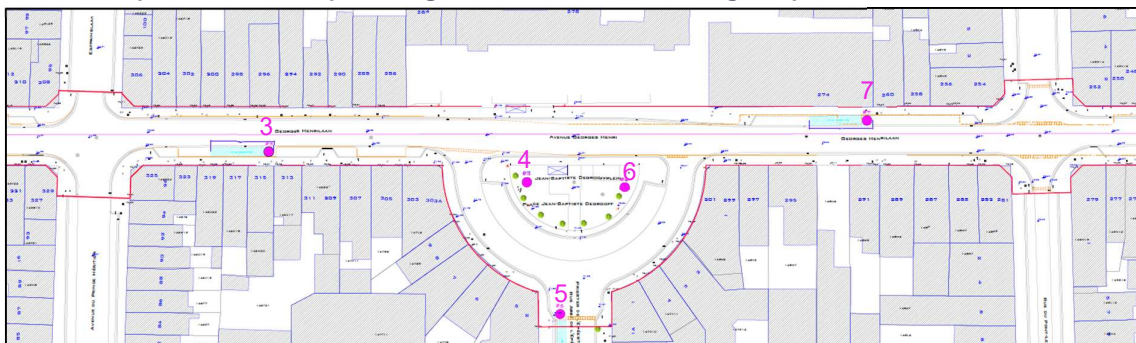
7.5.2.5.5 Identificatie van het infiltratiepotentieel van de projectperimeter

Aangezien het project tot doel heeft de infiltratie van regenwater te optimaliseren, met name door de aanleg van infiltratiewadi's, doorlatende bestrating en groene zones, moet het infiltratiepotentieel van de bodem in het projectgebied worden geïdentificeerd. Dit potentieel wordt bepaald door de doorlatendheidscoëfficiënt, die kan worden gemeten met behulp van infiltratietests. In december 2025 heeft het bedrijf Solor op 10 punten van de site een analyse van de doorlatendheid van de bodem uitgevoerd (zie afbeelding 80). De tests werden uitgevoerd volgens de Porchet-methode op een diepte van 1 m. De diepte werd voor de sonderingen 4, 5 en 6 vergroot tot 1,2 m, wat overeenkomt met het infiltratieniveau van de geplande constructies (wadi en boomkuil) (zie afbeelding 81).

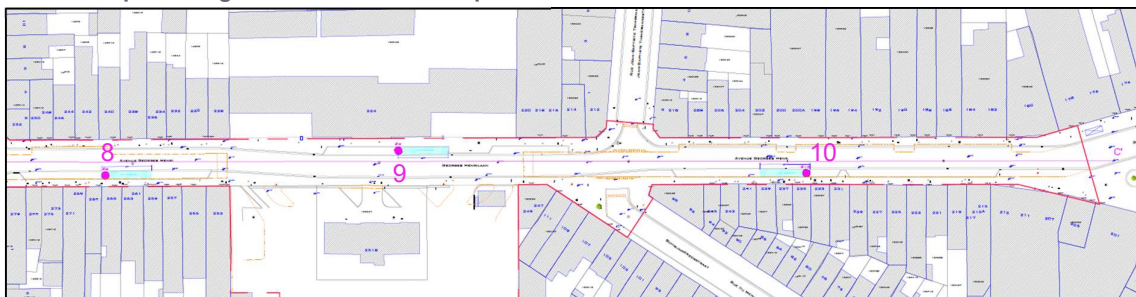
Van de Brand Whitlocklaan tot de Erfprinslaan



Van de Erfprinslaan tot de Ophaalbrugstraat, inclusief het J.B. Degrooffplein



Van de Ophaalbrugstraat tot de Meudonsquare



 Sonderingspunten

 20 m

Afbeelding 80: Locatie van de sonderingen voor de infiltratietests



Afbeelding 81: Uitvoering van de infiltratietests (bron: Solor)

Onderstaande tabel geeft de doorlatendheidscoëfficiënten (of hydraulische geleidbaarheid, K) weer die bij de verschillende sonderingen zijn gemeten. Een beoordeling van de doorlatendheid en de infiltratiemogelijkheden wordt ook weergegeven volgens de schaal in afbeelding 82.

Tabel 15: Resultaten van de infiltratietests (bron: Solor)

Sondering	Hydraulische doorlatendheid K (m/s)	Infiltratiepotentieel
1	$3,06 \cdot 10^{-7}$	Gemiddeld tot laag
2	>> Grote doorlatendheid	Uitstekend
3	$3,61 \cdot 10^{-7}$	Gemiddeld tot laag
4	$7,97 \cdot 10^{-5}$	Goed
5	$1,39 \cdot 10^{-5}$	Goed
6	>> Grote doorlatendheid ¹⁰	Uitstekend
7	$1,47 \cdot 10^{-6}$	Gemiddeld
8	$7,03 \cdot 10^{-6}$	Gemiddeld
9	$8,19 \cdot 10^{-6}$	Gemiddeld
10	$1,39 \cdot 10^{-6}$	Gemiddeld

Doorlatendheid K (m/s)	10^{-1}	10^{-2}	10^{-3}	10^{-4}	10^{-5}	10^{-6}	10^{-7}	10^{-8}	10^{-9}	10^{-10}	10^{-11}
Bodemtype	Grind zonder zand of fijne deeltjes			Zand met grind, grof tot fijn zand		Zeer fijn zand, grove leem tot kleiachtige leem			Leemachtige klei tot homogene klei		
Infiltratiemogelijkheden	Uitstekend			Goed		Gemiddeld tot slecht			Slecht tot nihil		

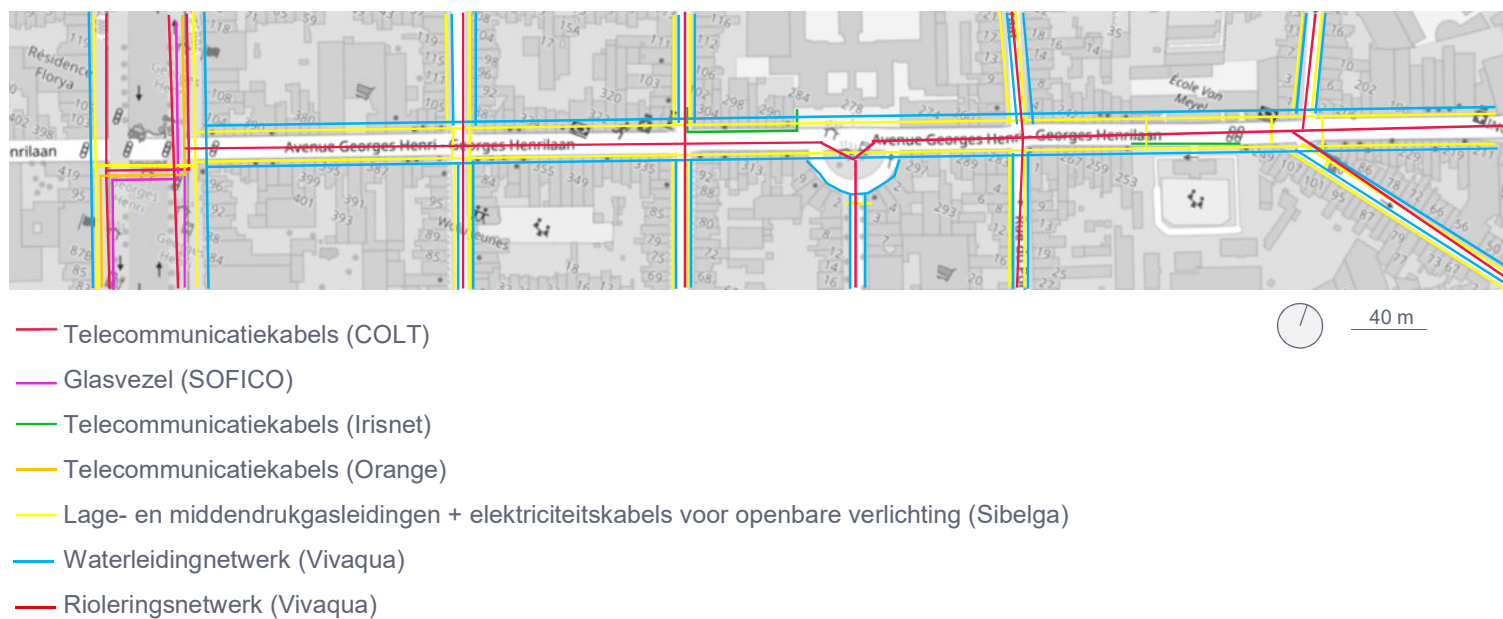
Afbeelding 82: Doorlatendheidsschaal, bodemtype en infiltratiemogelijkheden

Over het algemeen tonen de testresultaten een heterogene doorlatendheid aan. Sommige gebieden hebben een zeer goede doorlatendheid, waardoor infiltratiesystemen binnen het project kunnen worden geïnstalleerd. Andere gebieden hebben een minder doorlatende bodem, zonder dat ze echter volledig ongeschikt zijn voor de infiltratie van regenwater.

7.5.2.6 RIOLERINGSNETWERK EN NUTSVORZIENINGEN

De nutsvoorzieningen binnen de perimeter worden weergegeven in de onderstaande afbeelding.

¹⁰ Tijdens de test was de doorlatendheid zodanig dat het niet mogelijk was om het gat te vullen.



Afbeelding 83: Kaart van de nutsvoorzieningen in het studiegebied (bron: KLIM-CICC)

7.5.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.5.3.1 TOPOGRAFIE, GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE EN HYDROLOGIE

De topografie van het project wijkt niet wezenlijk af van de bestaande situatie. Er worden echter wel lokale wijzigingen aangebracht, met name op het J.B. Degrooffplein, door het aanleggen van plantputten en infiltratiewadi's.

De natuurlijke helling van 2% richting de Priester de l'Epéestraat blijft op het J.B. Degrooffplein behouden.

De ingrepen voorzien niet in ondergrondse wijzigingen, zodat de afvoer van het grondwater niet wordt beïnvloed.

7.5.3.2 BODEMTOESTAND

De geplande exploitatie van het studiegebied is over het algemeen vergelijkbaar met de huidige exploitatie en zal dus geen verandering of verslechtering van de bodemtoestand teweegbrengen.

Het project voorziet echter in de infiltratie van regenwater in verschillende gebieden van het project. Deze infiltratie gebeurt enerzijds via halfdoorlatende parkeerzones en anderzijds via infiltratiewadi's die op het J.B. Degrooffplein worden aangelegd.

Het afstromende hemelwater van de wegen voert echter de verontreinigende stoffen mee die zich daarop hebben afgezet, met name koolwaterstoffen uit de uitlaten van voertuigen met verbrandingsmotoren. Wanneer het hemelwater zich concentreert en infiltreert in begroeide infiltratievoorzieningen, worden deze verontreinigende stoffen gedeeltelijk opgevangen in de bovenste centimeters van de bodem, wat kan leiden tot een toename van de concentratie van verontreinigende stoffen in deze bodems. Dit betekent echter niet dat er sprake is van verontreiniging. De concentraties die in dit soort constructies worden waargenomen, blijven namelijk ver onder de gehalten die op verontreinigde sites en bodems worden aangetroffen. Bovendien blijft de verontreiniging plaatselijk en kan deze indien nodig gemakkelijk worden behandeld. Ten slotte moet worden opgemerkt dat niet alles wat door de bodem wordt opgenomen, naar het grondwater of oppervlaktewater wordt getransporteerd.

7.5.3.3 WATERBEHEER

7.5.3.3.1 Ondoorlaatbaarheidsgraad

Door meer groene zones (gazons, plantputten, bomen) in de perimeter op te nemen, kan het project de ondoorlaatbaarheidsgraad verlagen van 96% tot 89%. Hoewel dit percentage hoog blijft, is het in overeenstemming met de status van de weg in de perimeter, die strenge eisen stelt aan het ruimtebeheer in verband met het in stand houden van het verkeer.

7.5.3.3.2 Presentatie van het waterbeheer in het kader van het project

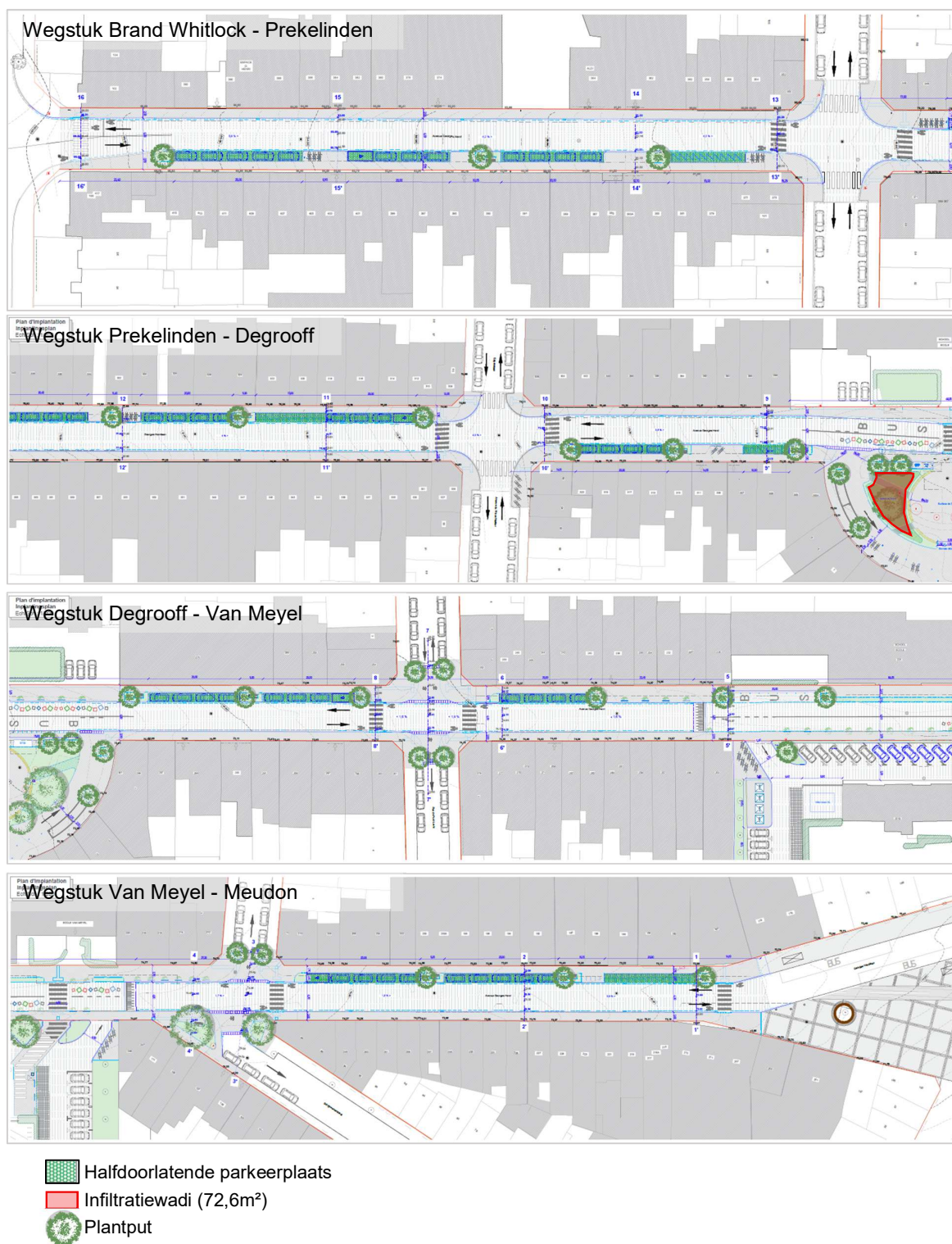
Geplande voorzieningen

Het regenwaterbeheer is een belangrijke uitdaging in het kader van de heraanleg van de Georges Henrilaan, die rechtstreeks verband houdt met het op deze verkeersader bijzonder uitgesproken stedelijk hitte-eilandeffect.

De geplande voorzieningen, waarmee regenwater via specifieke aanpassingen kan worden opgevangen en geïnfiltreerd, zijn de volgende:

- Halfdoorlatende parkeerzones: deze zijn gemaakt van betonplaten met open voegen en bevinden zich op hetzelfde niveau als de rijbaan. Door middel van een reeks hellingen zorgt de voorziening ervoor dat het hemelwater van de voetpaden naar deze doorlatende oppervlakken wordt geleid.
- Plantputten met gesloten randen: deze vangen het regenwater van de voetpaden op wanneer de infiltratie niet voldoende is. Ze dragen bij tot een grotere absorptiecapaciteit van de projectperimeter.
- Gebied voor het opvangen en infiltreren van regenwater op het J.B. Degrooffplein (zie hieronder in het gedeelte GRB).
- Klassieke afvoergoten: deze zorgen voor de restopvang van water dat niet door de doorlatende of halfdoorlatende oppervlakken wordt geabsorbeerd.

Deze verschillende voorzieningen zijn aangegeven op de onderstaande plattegronden.



Afbeelding 84: Voorzieningen voor regenwaterbeheer van het project

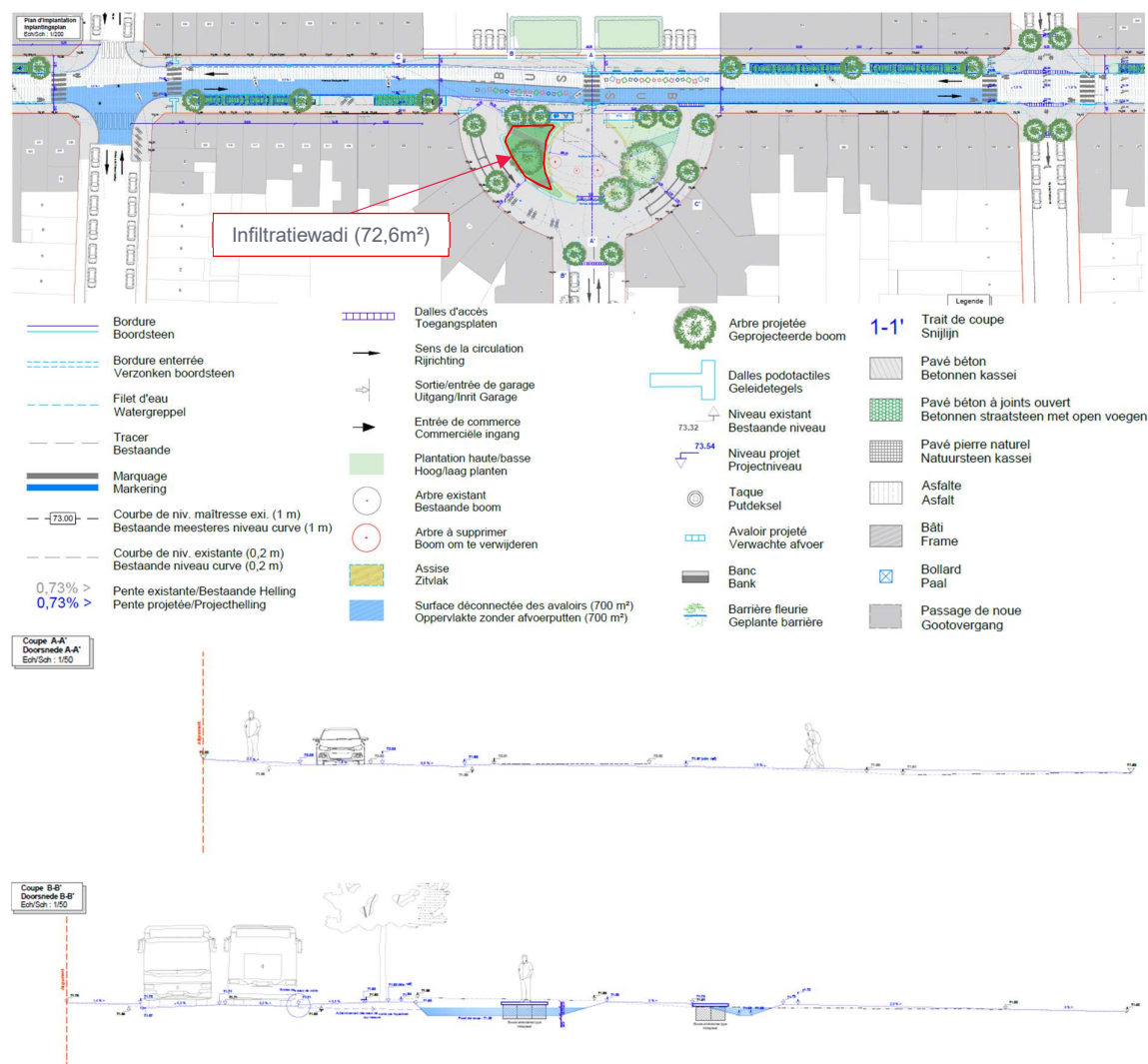
Geïntegreerd regenwaterbeheer (GRB)

De mogelijkheid om een geïntegreerd regenwaterbeheer (GRB) in te voeren, is ook onderzocht. Gezien de talrijke beperkingen en de veeleisende topografie, met name op het wegstuk tussen de Brand Whitlocklaan en de Erfprinslaan, blijkt de algemene invoering ervan op het hele wegennet complex. In de cartografische opmeting van de zones met potentieel voor afkoppeling wordt de Georges Henrilaan aangemerkt als een van de “moeilijk af te koppelen” verkeersaders, met als opvallende uitzondering het J.B. Degrooffplein, dat “gemiddeld” potentieel zou hebben.

Het J.B. Degrooffplein biedt om verschillende redenen de meest geschikte gelegenheid om een geïntegreerd regenwaterbeheer te ontwikkelen.

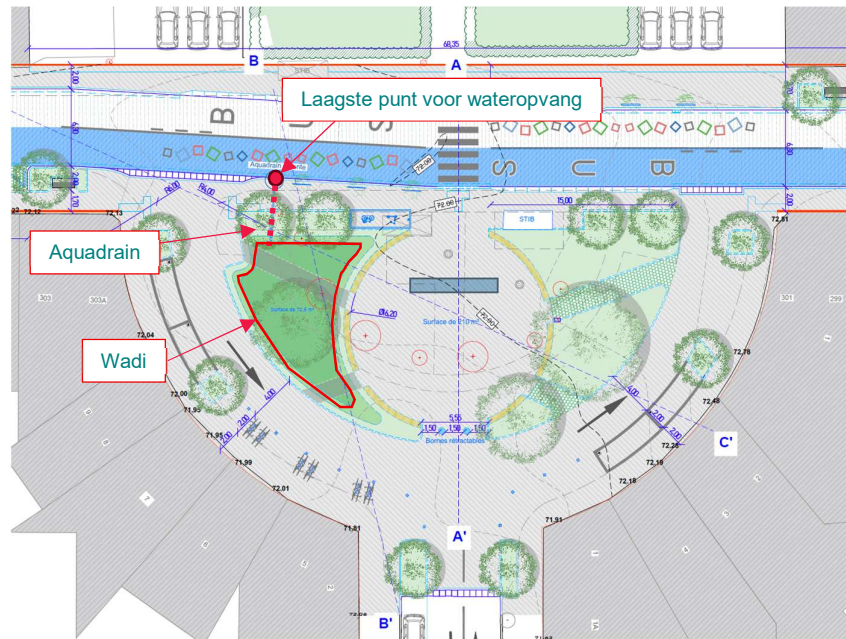
- Gunstige topografie: het plein ligt in het midden van de Georges Henrilaan, op het kruispunt van twee wegstukken met contrasterende typologieën. Het ligt vlak bij het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden en markeert ook het laagste punt van de laan, zoals blijkt uit de kaart met overstromingsgebieden. Het hemelwater van zowel de Brand Whitlocklaan als de Meudonsquare stroomt op natuurlijke wijze naar deze ruimte.
- Strategische ligging: door de centraliteit van het plein is het een uitstekende locatie om het regenwater van de hele laan op te vangen en te beheren.

De voorgestelde inrichting voorziet dan ook in de integratie van grote doorlatende en halfdoorlatende oppervlakken, waardoor de lokale infiltratiecapaciteit wordt versterkt. Het project voorziet met name in de aanleg van een infiltratiewadi met een oppervlakte van 72,6 m² in een van de twee groene ruimten van het plein. Deze wadi maakt het mogelijk om regenwater van een oppervlakte van 700 m², in de onderstaande afbeelding blauw aangegeven, te infiltreren. Deze 700 m² zijn dus afgekoppeld van het openbare rioleringsnetwerk.



Afbeelding 85: Presentatie van de geplande werken op het J.B. Degrooffplein

Het water dat op dit oppervlak van 700 m² van de Georges Henrilaan wordt opgevangen, wordt via de natuurlijke helling naar het laagste punt van de rijbaan afgevoerd. Op dit laagste punt bevindt zich de monding van een hellende aquadrain die het water naar een landschappelijke wadi leidt.



Afbeelding 86: Toevoer van regenwater naar de wadi

Bij overstroming wordt het water naar het zuiden van het J.B. Degrooffplein geleid, dat ook het laagste punt van het gebied is, en kan het in de riolering worden afgevoerd.

Opgemerkt moet worden dat het in het project voorziene GRB des te relevanter lijkt omdat het plein onderhevig is aan overstromingsgevaar. Door de infiltratie van lokaal regenwater wordt het overstromingsrisico in de perimeter verminderd.

Dimensionering van de constructie voor het regenwaterbeheer

De wadi is zo gedimensioneerd dat hij honderdjarige neerslag van 30 minuten kan opvangen, wat overeenkomt met een geschat afvloeiingsvolume van 20 tot 23 m³. Het volume wordt tijdelijk opgeslagen in de wadi, die een oppervlakte van 72,6 m² en een diepte van 30 cm heeft (retentiecapaciteit van 21,8 m³).

Ter herinnering: de bestaande bodem heeft een goede doorlatendheid van $K = 7,97 \times 10^{-5}$ m/s, waardoor het gebied bijzonder geschikt is voor de infiltratie van regenwater. De wadi fungeert dus als buffer, waardoor het water na neerslag op natuurlijke wijze kan infiltreren, zonder dat het in het openbare rioleringsnetwerk terechtkomt.

7.5.3.3.3 Hergebruik van water

Het project brengt geen waterverbruik met zich mee en voorziet dus niet in hergebruik van regenwater. Er is niet in watertanks voorzien voor het besproeien van het terrein.

7.5.3.3.4 Regelgeving inzake regenwater

Wat het regenwaterbeheer betreft, legt de huidige GewSV beperkingen op voor nieuwbouw, maar niet voor openbare ruimten. Het wordt aanbevolen om uit te gaan van de nieuwe eisen van de GewSV “Good Living” in artikel 17 van titel 1, die een geïntegreerd beheer van honderdjarige neerslag op of zo dicht mogelijk bij de aangelegde oppervlakken voorschrijft. Indien dit technisch onmogelijk is, worden het

volume en het debiet van de waterafvoer tot een strikt minimum beperkt en vindt de afvoer plaats in volgorde van voorrang in:

- 1° het hydrografisch oppervlaktenetwerk
- 2° een open stroomafwaartse ruimte met voldoende opslag- of infiltratiecapaciteit
- 3° de riolering

Hoewel deze vereisten nog niet van kracht zijn, weerspiegelen ze de nieuwe vereisten van Leefmilieu Brussel op het gebied van regenwaterbeheer voor de afgifte van vergunningen. Deze vereisten op het vlak van geïntegreerd regenwaterbeheer voor de afgifte van vergunningen zijn een concrete uitvoering van pijler 5 “Verbetering van de veerkracht van het grondgebied ten opzichte van de risico's in verband met de klimaatverandering” van het Waterbeheerplan 2022-2027.

Door de doorlatende oppervlakken van volle grond te vergroten (van 3,6% naar 6,1%) en halfdoorlatende oppervlakken aan te leggen (van 0% naar 5,1%), zorgt het project voor een toename van de oppervlakken die bijdragen aan regenwaterinfiltratie. Bijgevolg hoeft er minder water te worden beheerd bij neerslag en komt er minder water in de riolering terecht. Bijvoorbeeld: bij honderdjarige neerslag van 4 uur (neerslag met de grootste impact in een stedelijke omgeving, met een volume van 60 l/m²), zorgt het project voor een vermindering van het te beheren watervolume met ongeveer 8% (van 854 m³ tot 788 m³). Het project maakt het dus mogelijk om de waterafvoer in de riolering met 66 m³ te verminderen voor dit soort neerslag.

Hoewel het grootste deel van het afstromende hemelwater uit de perimeter nog steeds via de riolering wordt afgevoerd, betekent het project toch een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie, met name in een context van hellende wegen waar de mogelijkheden voor geïntegreerd regenwaterbeheer a priori beperkt zijn.

Wat kabels, buizen en leidingen betreft, schrijft de GewSV het volgende voor: “*Wanneer de herinrichtingsakten en -handelingen van de openbare open ruimte van gevel tot gevel gebeuren en gevolgen hebben voor de funderingen van de openbare weg, worden kabels, leidingen en buizen, met uitzondering van rioleringen, warmtenetten en voorzieningen voor regenwaterbeheer, samengebracht in een breedte van 2 m langs elke kant van de openbare weg langs de rooilijn.*” (titel 1: Open ruimte, artikel 6 – Kabels, buizen en leidingen). Het is niet mogelijk om deze elementen te controleren aan de hand van de plattegronden en doorsneden die bij de vergunningsaanvraag zijn gevoegd. Het project moet aan deze bepaling voldoen.

7.5.3.4 IDENTIFICATIE VAN DE VERONTREINIGINGSBRONNEN VAN HET PROJECT

Tijdens de exploitatiefase brengt het project verkeer van motorvoertuigen met zich mee. Het verkeer vormt een risico voor bodem- en waterverontreiniging als gevolg van het per ongeluk weglekken van koolwaterstoffen uit voertuigen. Dit risico is echter vergelijkbaar met de bestaande situatie, waardoor het in het kader van het project niet toeneemt.

7.5.3.5 DRAAIBOEK PUBLIEKE RUIMTE

Overeenkomstig de voorschriften van het instrument MIL 2-B in het Draaiboek Publieke Ruimte was het doel om de oppervlakken van volle grond te maximaliseren met als doel minimaal 10% ontharde oppervlakken te verwezenlijken in het hele project, teneinde de waterinfiltratie aanzienlijk te vergroten en het klimaatcomfort te verbeteren.

Door de doorlatende oppervlakken van volle grond te vergroten (van 3,6% naar 6,1%) en halfdoorlatende oppervlakken aan te leggen (van 0% naar 5,1%), bereikt het project een verhouding van 11,2% doorlatende oppervlakken en voldoet het ruimschoots aan deze doelstelling.

7.5.3.6 SAMENVATTING

Het project ligt in een gebied met een uitgesproken topografie, waarvan het laagste punt (het J.B. Degrooffplein) een klein tot middelgroot overstromingsrisico heeft. De projectperimeter heeft een bestaande ondoorlaatbaarheidsgraad van 96% en vrijwel al het regenwater dat er afstroomt, wordt daarom naar het rioleringsnetwerk afgevoerd.

Het project maakt het mogelijk om de ondoorlaatbaarheidsgraad te verlagen tot 89% door de doorlatende oppervlakken van volle grond te vergroten (van 3,6% naar 6,1%) en door halfdoorlatende oppervlakken aan te leggen in de parkeerzones (van 0% naar 5,1%). Met een totaal van 11% doorlatend oppervlak voldoet het project aan de doelstellingen van het Draaiboek Publieke Ruimte.

Het project voorziet ook in een verbetering van het regenwaterbeheer door middel van infiltratiesystemen, waaronder halfdoorlatende bestrating op de parkeerplaatsen en plantputten die het regenwater dat van de voetpaden afstroomt, opvangen en infiltreren. Het project voorziet verder in de aanleg van een infiltratiewadi op het J.B. Degrooffplein, waarmee regenwater van een oppervlakte van 700 m² kan worden opgevangen en geïnfiltreerd, dat dan van het rioleringsnetwerk wordt afgekoppeld. Dit beheer maakt het dus mogelijk om de hoeveelheid helder water die in de riolering wordt afgevoerd te verminderen en het risico op overstroming van het J.B. Degrooffplein te verkleinen.

7.6 Flora en fauna

7.6.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat voor het thema “Flora en fauna” is onderzocht, komt overeen met de directe omgeving van het onderzochte wegstuk van de Georges Henrilaan en de wijk.

7.6.2 CONTEXT

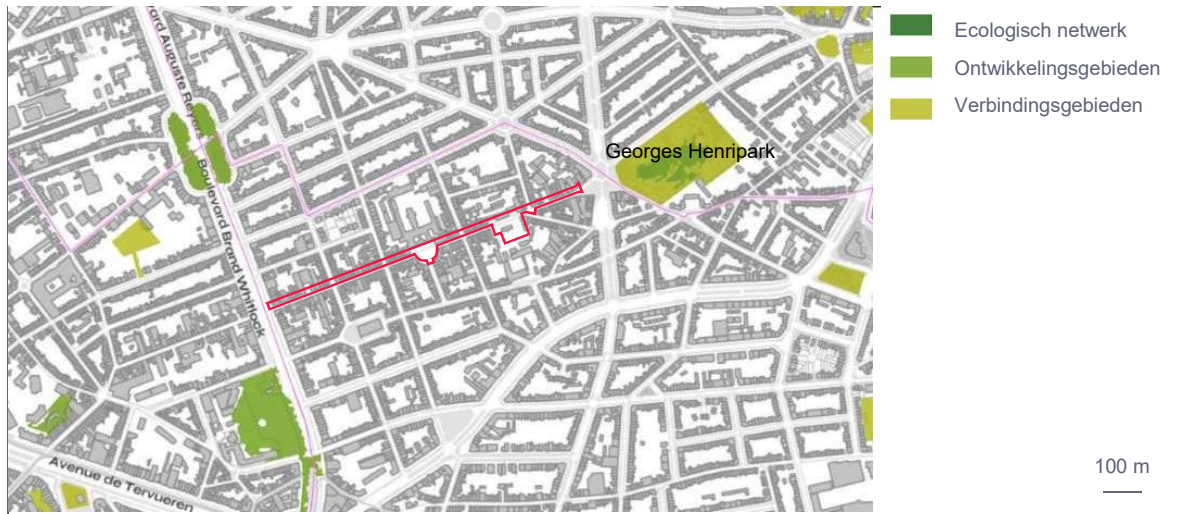
7.6.2.1 GEWESTELIJK NATUURPLAN

Het Gewestelijk Natuurplan, dat op 14 april 2016 door de regering werd goedgekeurd, biedt een visie voor de ontwikkeling van de natuur en de biodiversiteit in het Brussels Gewest tegen 2050. Om in die richting vooruitgang te boeken, zijn bovendien doelstellingen voor 2020 vastgesteld. Deze worden ondersteund door concrete maatregelen.

Op middellange termijn is het Gewestelijk Natuurplan opgebouwd rond 7 grote doelstellingen:

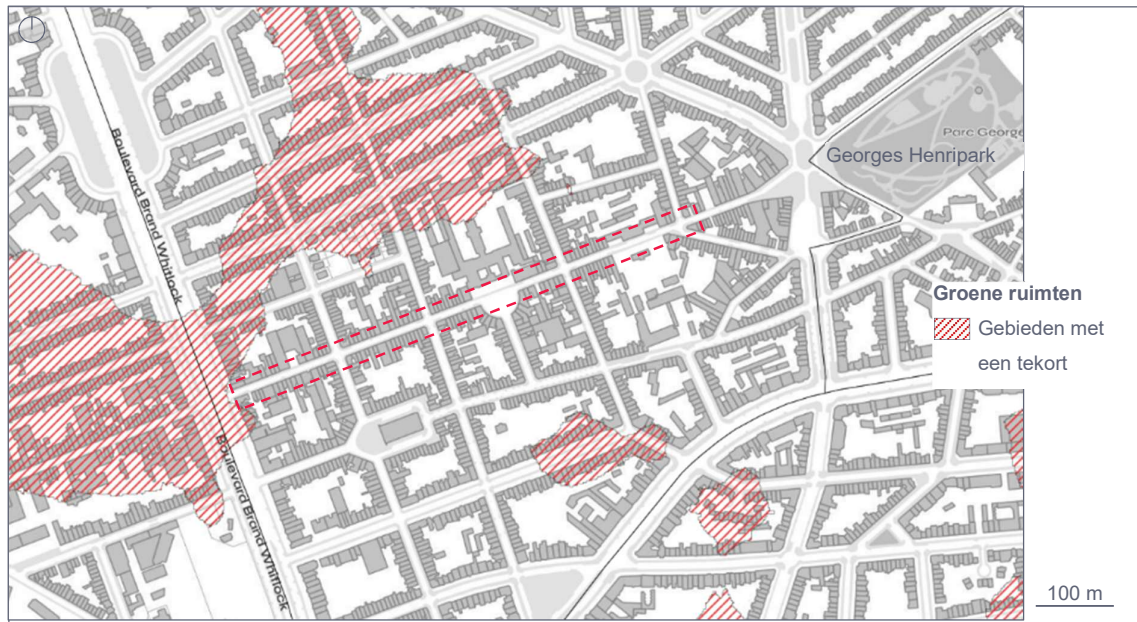
- de toegang van de Brusselaars tot de natuur verbeteren;
- het gewestelijke groene netwerk versterken;
- natuurthema's integreren in plannen en projecten;
- het ecologisch beheer van groene ruimten uitbreiden en versterken;
- het behoud van de natuur en de stedelijke ontwikkeling met elkaar verzoenen;
- de Brusselaars bewustmaken en mobiliseren voor biodiversiteit;
- het bestuur op het vlak van natuur verbeteren.

Onderstaande afbeelding toont het ecologische netwerk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rond de site. Ze maakt het mogelijk om de belangrijkste groene zones in de buurt van het studiegebied te identificeren, met name het Georges Henripark aan het oostelijke uiteinde van de laan.



Afbeelding 87: Brussels ecologisch netwerk (bron: Atlas, geodata.environnement)

In het Gewestelijk Natuurplan worden onder andere de gebieden met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten aangegeven. Hoewel de Georges Henrilaan niet is aangemerkt als gebied met een tekort aan groene ruimten, zoals hieronder zal blijken, is er zeer weinig groen aanwezig.



Afbeelding 88: Gebieden met een tekort aan publiek toegankelijk groene ruimten
(bron: Leefmilieu Brussel)

7.6.2.2 BESCHERMDE SITES

Er zijn geen Natura 2000-gebieden op of in de buurt van de projectsite.

7.6.2.3 GROEN NETWERK

Het blauwe en groene netwerk dat in het GPDO op algemene kaart nr. 3 is aangegeven, is een programma voor het behoud en herstel van het hydrologische netwerk en de groene ruimten om deze ruimten met elkaar te verbinden en de biodiversiteit te verbeteren. De doelstellingen van het netwerk zijn dus het behoud van het natuurlijke erfgoed en de biodiversiteit, maar ook het bevorderen van de mobiliteit van voetgangers en fietsers en het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit van de stad. Het groene netwerk voorziet met name in het aanleggen van groene ruimten waar die ontbreken, en vervolgens in het verbinden van al deze ruimten.

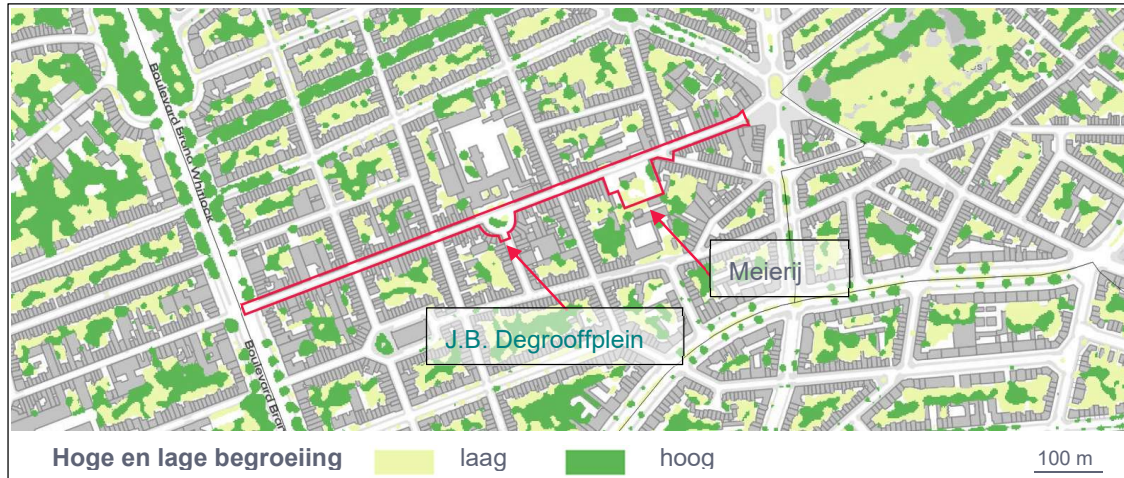


Afbeelding 89: Locatie van het project ten opzichte van het blauwe en groene netwerk (bron: GPDO)

Het projectgebied wordt niet beïnvloed door maatregelen met betrekking tot de ontwikkeling van groene ruimten of het blauwe netwerk. Dat gezegd zijnde, is er een groene continuïteit op de Meudonsquare aan de rand van het project.

7.6.2.4 ELEMENTEN VOOR DE VERGROENING VAN DE GEORGES HENRILAAN

Onderstaande afbeelding toont de (hoge en lage) begroeiing van het studiegebied:



Afbeelding 90: Begroeiing van het projectgebied

De Georges Henriwijk (in ruime zin: niet alleen de Georges Henrilaan) heeft een begroeiingsgraad van 32% en een hoge begroeiingsgraad van 16%.

De Georges Henrilaan bevat zeer weinig begroeiing. De twee gebieden met begroeiing zijn het J.B. Degrooffplein en het gebied rond de Van Meyelmeierij.

Het J.B. Degrooffplein bestaat uit 2 kwartcirkels met gras en 7 Japanse kerselaars. 3 daarvan zijn vrij oud, 2 vrij jong en 2 zijn zeer recent geplant.



Afbeelding 91: J.B. Degrooffplein (bronnen: Google Street View, mei 2024 en BruGIS, orthofoto 2024)

Het gebied rondom de meierij omvat enkele groene zones en 14 bomen langs de rand van parkeerplaatsen. In het zuiden ligt een speelplein met grasvelden en bomen.



Afbeelding 92: Van Meyelmeierij (bron: BruGIS, orthofoto 2024)

Op de rest van de laan staan, naast de 7 bomen op het J.B. Degrooffplein, nog 1 boom op het kruispunt met de Schrijnwerkerstraat en 14 bomen rond het parkeerterrein van de meierij. In totaal zijn er dus 22 bodem.

We wijzen er bovendien op dat de laan op 3 plaatsen wordt omzoomd door kleine groene zones die zich op privéterrein bevinden:

- op wegstuk 1 voor de Aldi
- voor het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden
- voor de Van Meyelschool

7.6.2.5 AANWEZIGHEID VAN FAUNA

De kaart met fauna en gebouwen van Leefmilieu Brussel verzamelt sinds 2001 de gewestelijke waarnemingen van verschillende diersoorten (met name vogels en vleermuizen). Onderstaande afbeelding geeft deze waarnemingen weer in het studiegebied.



Afbeelding 93: Kaart van diersoorten (bron: Atlas, geodata.environnement)

Volgens de kaarten van Leefmilieu Brussel worden er in het studiegebied veel gierzwaluwen waargenomen.

7.6.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.6.3.1 DOOR HET PROJECT VOORGESTELDE BEGROEIING

Onderstaande afbeelding geeft de door het project voorgestelde begroeiing weer. Groen geeft de bomen aan en rood de nieuwe gebieden met lage begroeiing.



Afbeelding 94: Voorgesteld plan voor de begroeiing (bron: aanvrager)

Kap en aanplant van nieuwe bomen

De 8 bomen die nu op het J.B. Degrooffplein en op het kruispunt met de Schrijnwerkerstraat staan (voornamelijk Japanse kerselaars) worden gekapt om plaats te maken voor nieuwe aanplantingen, omdat deze bomen niet goed gelegen zijn in verhouding tot het toekomstige gebruik. Op het J.B. Degrooffplein zijn de bestaande boomsoorten niet geschikt voor de geplande wadi's in de voorgestelde situatie.

De 14 bomen rond de meierij blijven behouden, wat positief is.

Het project voorziet in de aanplant van 41 bomen, die als volgt worden verdeeld:

- Langs de laan staan momenteel geen bomen en het is de bedoeling om ongeveer om de 4 plaatsen een boom te planten, dus 18 in totaal.
- Op het J.B. Degrooffplein gaat het aantal bomen van 7 in de huidige situatie naar 13.

- Voor de meierij zullen 2 bomen worden aangeplant.
- Ten slotte zullen de andere bomen worden aangeplant op de kruispunten met de Schrijnwerkerstraat, de J.B. Timmermansstraat, de Ophaalbrugstraat en de Linthoutbosstraat (8 bomen).

Tabel 16: Overzicht van de bomen in de huidige en voorgestelde situatie

Locatie		Huidige situatie	Voorgestelde situatie			
			Aantal gekapte bomen	Aantal behouden bomen	Aantal aangeplante bomen	Totaal aantal bomen
Wegstuk 1	Langs de laan	0	0	0	6	6
Wegstuk 2	Langs de laan	0	0	0	6	6
	Op het J.B. Degrooffplein	7	7	0	13	13
Wegstuk 3	Langs de laan	0	0	0	6	6
	Op een kruispunt	1	1	0	8	8
	Voor/rond de meierij	14	0	14	2	16
TOTAAL		22	8	14	41	55

Overige begroeiing

Het project voorziet ook in een toename van het begroeide oppervlak (533 m² in de huidige situatie en 895 m² in de voorgestelde situatie). Deze toename bevindt zich:

- op het J.B. Degrooffplein
- voor de Van Meyelschool
- incidenteel bij de verschillende boomkuilen

Geplande boomsoorten

De gekozen boomsoorten zijn geselecteerd op basis van twee belangrijke criteria:

- De ruimtelijke beperkingen, met name de beperkte rooilijn van 12 m, die de keuze van bomen met een relatief smalle kruin noodzakelijk maken.
- Hun fysiologische veerkracht, die een goede aanpassing aan de stedelijke omstandigheden en de klimaatveranderingen garandeert.

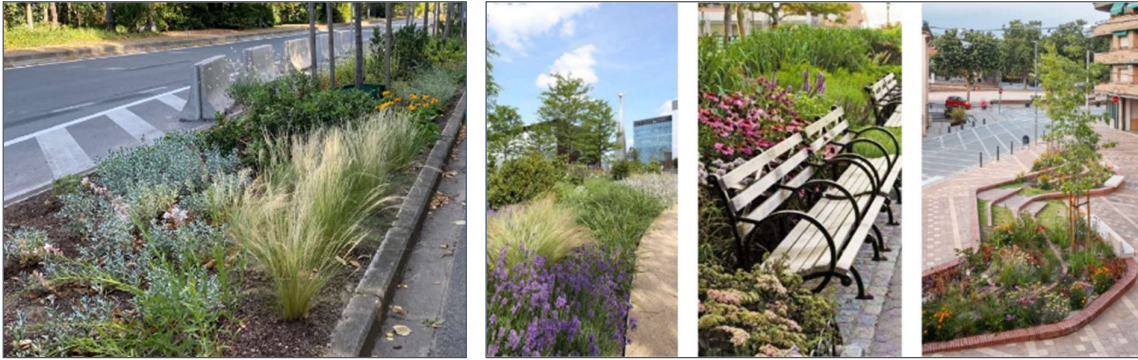
Zo zal in de as van de weg de voorkeur worden gegeven aan diverse soorten, zoals *Carpinus betulus* 'Frans Fontaine', *Betula pendula* 'Fastigiata' en *Crataegus monogyna* 'Stricta'.

In meer open ruimten – zoals het J.B. Degrooffplein, het parkeerterrein van de meierij en bepaalde stoepuitstulpingen – kunnen soorten met een grotere groei worden geïntegreerd, zoals *Ginkgo biloba*, *Gleditsia triacanthos*, *Quercus ilex* en *Paulownia tomentosa*. Al deze keuzes zullen worden gespecificeerd in een gedetailleerd beplantingsplan, dat in een tweede fase zal worden doorgegeven.

Naast de boomlaag voorziet de inrichting ook in de integratie van struik- en kruidlagen.

De plantputten worden aangelegd in de parkeerzones en maken het mogelijk om de beperkingen van het grote aantal nutsvoorzieningen op de Georges Henrilaan te omzeilen. Deze putten zullen, naast bomen, ook natuurlijke planten bevatten, geïnspireerd op de aanpak van landschapsarchitect Piet Oudolf. Deze keuze, gebaseerd op soorten die geschikt zijn voor de warme en droge stedelijke

omgeving, zal een gevarieerd bloemenpalet opleveren dat bijdraagt aan de lokale biodiversiteit en tegelijkertijd een esthetische meerwaarde en een verbeterd klimaatcomfort voor de gebruikers biedt.



Afbeelding 95: Voorbeelden van referentieplanten voor het project (bron: aanvrager)

Op het J.B. Degrooffplein, met name in de wadi, moeten waterplanten worden aangeplant die bestand zijn tegen klimaatschommelingen. Deze planten moeten goed bestand zijn tegen vocht, maar ook tegen langdurige droogte, waarmee ze door de klimaatverandering en dit soort constructies steeds vaker te maken kunnen krijgen. Droogtebestendige planten hebben een buffereffect in geval van droogte door de directe verdamping van de bodem te verminderen. Dit soort vegetatie draagt dus bij tot het behoud van een relatief vochtige bodem, zelfs in periodes van grote droogte, en dus tot het behoud van de regenwaterabsorberende functies van de bodem.

Hieronder wordt een niet-uitputtende lijst voorgesteld van soorten die geschikt zijn voor specifieke hygrometrische schommelingen. Deze lijst is afkomstig van referenties van Leefmilieu Brussel, met enkele aanvullingen van de studieverantwoordelijke:

- Grassen en verwante planten (structuur + infiltratie)

Veel gebruikt vanwege hun dichte wortelstelsel en hun goede prestaties in tijdelijk vochtige grond:

- Stijve zegge (*Carex elata*)
- Moeraszegge (*Carex acutiformis*)
- Zeegroene zegge (*Carex flacca*)
- Ruige zegge (*Carex hirta*)
- Ruwe smele (*Deschampsia cespitosa*)
- Rood zwenkgras (*Festuca rubra*)
- Pijpenstrootje (*Molinia caerulea*)
- Vingergras (*Panicum virgatum*)
- Pitrus (*Juncus effusus*)

- Kruidachtige vaste planten die variabele vochtigheid verdragen

Geschikt voor wadi's die tijdelijk onder water kunnen staan en daarna weer droog zijn:

- Gewoon duizendblad (*Achillea millefolium*)
- Gele iris (*Iris pseudacorus*) – bodem van de wadi
- Grote kattenstaart (*Lythrum salicaria*)
- Moerasspirea (*Filipendula ulmaria*)
- Zonnehoe *(Rudbeckia fulgida)*
- Nieuw-Engelse aster (*Aster novae-angliae*)
- Nieuw-Nederlandse aster (*Aster novi-belgii*)

- Koninginnekruid (*Eupatorium cannabinum*)
- Weideklokje (*Campanula patula*)
- Sint-janskruid (*Hypericum perforatum*)
- Groot kaasjeskruid (*Malva sylvestris*)
- Bodembedekkers en stabiliserende planten

Nuttig om erosie te beperken, de bodem snel te bedekken en het onderhoud te verminderen:

 - Kruipend zenegroen (*Ajuga reptans*)
 - Beemdooievaarsbek (*Geranium pratense*)
 - Rotsooievaarsbek (*Geranium macrorrhizum*)
 - Ooievaarsbek (*Geranium × oxonianum*)
 - Penningkruid (*Lysimachia nummularia*)
 - Kleine maagdenpalm (*Vinca minor*) – drogere delen van de wadi
 - Roze vetkruid (*Sedum spurium*) en muurpeper (*Sedum acre*) voor de hoge en drainerende delen
- Planten die de biodiversiteit bevorderen

Vaak aangemoedigd door Leefmilieu Brussel vanwege hun ecologische belang:

 - Rolklaver (*Lotus corniculatus*)
 - Gewone margriet (*Leucanthemum vulgare*)
 - Beemdkroon (*Knautia arvensis*)
 - Knoopkruid (*Centaurea jacea*)
 - Wilde kardinaalsmuts (*Euonymus europaeus*)
 - Wegedoorn (*Rhamnus cathartica*)

De plantensoorten die voor het project zijn gekozen, zijn een combinatie van inheemse Belgische soorten en exotische of tuinbouwsoorten. Ze zijn geselecteerd omdat ze goed zijn aangepast aan de stedelijke en klimatologische omstandigheden. Sommige van de geplande bomen zijn inheems of grotendeels genaturaliseerd in België, zoals de haagbeuk (*Carpinus betulus*), de ruwe berk (*Betula pendula*) of de eenstijlige meidoorn (*Crataegus monogyna*), die van bewezen ecologisch belang zijn voor de lokale fauna.

Andere soorten, zoals de Japanse notenboom (*Ginkgo biloba*), de Amerikaanse gleditsia (*Gleditsia triacanthos*), de steeneik (*Quercus ilex*) en de keizersboom (*Paulownia tomentosa*), zijn niet inheems op het Belgische grondgebied, maar worden tegenwoordig veel gebruikt in stedelijke omgevingen vanwege hun weerbaarheid tegen klimaatstress, vervuiling en bodemverdichting. Hun integratie heeft tot doel het voortbestaan van het bomenbestand op lange termijn te garanderen en tegelijkertijd de plantenstructuren te diversifiëren.

Wat de struik- en kruidlagen betreft, met name in de wadi's, versterkt het gebruik van voornamelijk inheemse of met de lokale ecosystemen verenigbare soorten het ecologische belang van het project en zorgt het voor een betere integratie in de bestaande groene continuïteit. Het project zorgt zo voor een evenwicht tussen natuurlijkheid, ecologische functionaliteit en aanpassing aan de specifieke beperkingen van de dichte stedelijke omgeving.

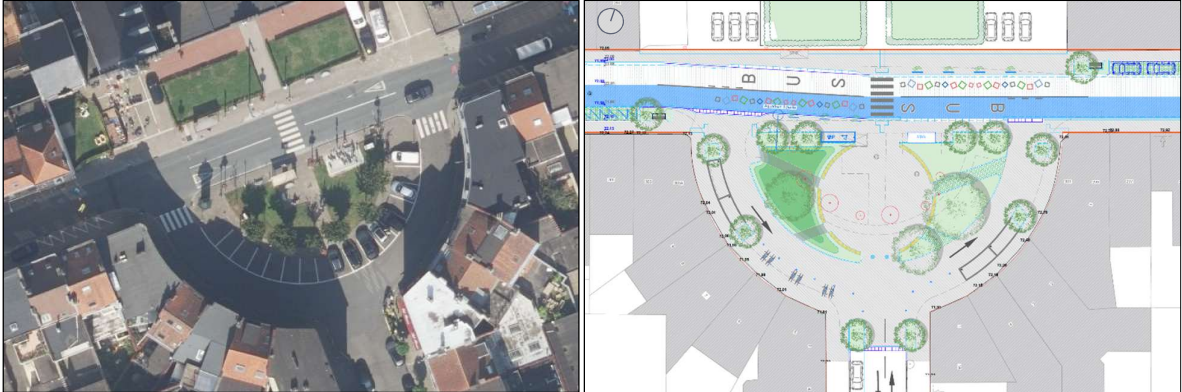
7.6.3.2 LANDSCHAPPELIJKE EN ECOLOGISCHE INTEGRATIE VAN HET PROJECT IN DE DIRECTE OMGEVING

Impact op het landschap

De geplande inrichtingen omvatten meer beplanting, wat een beter uitzicht en de ontwikkeling van de lokale flora en fauna bevordert.

Deze esthetische meerwaarde is vooral merkbaar op de rijbaan, waar talrijke bomen worden aangeplant, en op het J.B. Degrooffplein (13 bomen in plaats van 7 en een kruidlaag).

Onderstaande afbeelding toont de evolutie tussen de bestaande situatie en de voorgestelde situatie op het J.B. Degrooffplein.



Afbeelding 96: Zooms op het J.B. Degrooffplein (voor en na het project) (bronnen: BruGIS en aanvrager)



Impact op de biodiversiteit

Het project heeft een over het algemeen positieve impact op de biodiversiteit, zowel op het vlak van flora als fauna, door de diversificatie van de vegetatielagen en de voorgestelde habitats. De aanplant van 41 bomen van verschillende en veerkrachtige soorten draagt bij tot een grotere diversiteit aan bomen in de stedelijke omgeving, waardoor de effecten van monocultuur worden beperkt en het ecosysteem zich beter kan aanpassen aan toekomstige klimaatveranderingen.

De integratie van struik- en kruidlagen, met name in de plantputten en de wadi, bevordert de creatie van microhabitats die geschikt zijn voor de vestiging van bestuivende insecten, vogels en kleine stedelijke fauna. De op een naturalistische benadering geïnspireerde plantenpaletten, samengesteld uit soorten die zijn aangepast aan stedelijke omstandigheden en deels inheems zijn, zorgen voor een langere bloeiperiode en een betere beschikbaarheid van voedselbronnen.

Bovendien vormt de begroeide wadi een structurerend element voor de biodiversiteit, door een ecologisch gedifferentieerde omgeving te bieden die geschikt is voor soorten die variaties in vochtigheid verdragen en door tegelijkertijd een rol te spelen als ecologische corridor op lokale schaal. Ondanks de

beperkingen die inherent zijn aan de dichte stedelijke context, draagt het project op zijn schaal bij tot de versterking van de ecologische continuïteit en de verbetering van de biologische kwaliteit van de site.

Impact op de omringende fauna

Het is zeer waarschijnlijk dat de toevoeging van vegetatie een positieve invloed zal hebben op de ontwikkeling van de lokale fauna (met name vogels). Er moet echter op worden gelet dat de installatie van verlichting op een voor de fauna niet-invasieve manier gebeurt.

Het project levert trouwens een positieve bijdrage aan de groene en blauwe netwerken, maar in beperkte mate gezien het geringe aantal bomen in de voorgestelde situatie (gemiddeld 1 boom per 19 m binnen de projectperimeter).

7.6.3.3 REGLEMENTAIRE NALEVING EN PLANOLOGISCHE COHERENTIE

7.6.3.3.1 Gewestelijk Natuurplan (GNP)

In het GNP wordt de laan niet vermeld als specifiek gebied van het Brusselse ecologische netwerk. Er zijn dus geen planologische beperkingen in verband met dit plan.

7.6.3.3.2 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Ook in het GPDO wordt de laan niet vermeld als specifiek gebied. Het project draagt echter bij tot de ontwikkeling van het groene netwerk door meer vegetatie aan te planten.

7.6.3.3.3 Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GewSV)

De GewSV wordt geanalyseerd in het hoofdstuk “Stedenbouw”.

7.6.3.3.4 Draaiboek Publieke Ruimte

De hele laan valt onder de filter “Prioritaire beplanting”. Wanneer een openbare ruimte onder deze filter valt en aangezien de laan zich in een “*publieke ruimte in zone met versterking van het groene karakter van de binnenterreinen van bouwblokken*” bevindt, moet bij de inrichting rekening worden gehouden met de volgende aanbeveling: “*Publieke ruimte binnen één van de drie vergroeningszones: pas de beplantingsstrategie aan naargelang de specifieke kenmerken van de publieke ruimte en de context, en zorg voor de aanleg van beplante gebieden in de publieke ruimte.*”



Afbeelding 97: Draaiboek Publieke Ruimte – Prioritaire beplanting – Kaart (bron: BruGIS)

Het project sluit in grote lijnen aan bij deze aanbevelingen. Het project voorziet in beplanting, rekening houdend met de beschikbare ruimte om de mobiliteitsfuncties (tweerichtingsverkeer, parkeergelegenheid) te behouden. Er is een aanzienlijke toename van het aantal bomen (55 in plaats van 22) en een toename van de beplante gebieden.

7.6.3.4 SAMENVATTING

De geplande inrichtingen omvatten meer beplanting, wat een beter uitzicht en de ontwikkeling van de lokale flora en fauna bevordert.

Deze esthetische meerwaarde is vooral merkbaar op de rijbaan met de toevoeging van 26 bomen. Op het J.B. Degrooffplein voorziet het project in de aanplant van 13 bomen in plaats van 7 bestaande (die zullen worden gekapt) en een kruidlaag. De bomen van de meierij worden behouden (14) en er worden 2 extra bomen geplant.

In totaal voorziet het project in de aanplant van 41 bomen en met de 14 behouden bomen zullen er alles bijeen 55 bomen in het gebied staan.

De gekozen boomsoorten zijn een combinatie van inheemse en niet-inheemse maar veerkrachtige soorten. Ze zijn geselecteerd vanwege hun aanpassingsvermogen aan de ruimtelijke, stedelijke en klimatologische omstandigheden en vanwege hun bijdrage aan de structurele diversiteit van de vegetatie.

De integratie van kruidlagen en begroeide voorzieningen zoals wadi's versterkt lokaal de beschikbare habitats voor stedelijke fauna en bestuivende insecten en draagt bij aan de verbetering van de ecologische werking van de site.

Het project levert zo een positieve bijdrage aan de groene en blauwe netwerken op lokaal niveau.

7.7 Mens

7.7.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat voor het thema “Mens” is onderzocht, komt overeen met de Georges Henrilaan en de directe omgeving van de perimeter.

7.7.2 CONTEXT

7.7.2.1 VEILIGHEID EN KWALITEIT VAN DE INRICHTINGEN

Objectieve veiligheid

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe wordt beschouwd als een rustige en vrij veilige gemeente.

Volgens het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) zijn er in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe 4 070 misdrijven geregistreerd, waarmee het de achtste gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is met de minste misdrijven. Bovendien is het aantal misdrijven de afgelopen vier jaar gedaald.

Tabel 17: Aantal geregistreerde misdrijven 2021-2024 (bron: BISA)

Totaal aantal geregistreerde misdrijven				
Jaar	2021	2022	2023	2024
Sint-Lambrechts-Woluwe	4 406	4 369	4 196	4 070
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	156 383	158 354	170 807	163 713

We zijn dus van mening dat de Georges Henrilaan een verkeersader is die, net als de gemeente, geen bijzondere veiligheidsproblemen oplevert.

Subjectieve veiligheid

De wijk rond de Georges Henrilaan is vooral een woonwijk, maar de Georges Henrilaan is een winkelstraat, wat het gevoel van veiligheid versterkt.

De rijbaan van 5,0 m tot 6,0 m breed is smal in verhouding tot het wegverkeer en het openbaar vervoer, wat een gevoel van ongemak veroorzaakt voor actieve vervoerswijzen. De voetpaden van 1,5 tot 2,5 m breed bieden onvoldoende ruimte voor de grote hoeveelheid voetgangers in de wijk. Voorts zij erop gewezen dat fietsers geen eigen plaats hebben op de rijbaan. Ze moeten deze namelijk delen met andere voertuigen.

7.7.2.2 VERLICHTING

Straatverlichting aan de gevels van de gebouwen is om de ongeveer 20 m afwisselend verdeeld. Bovendien is er in de omgeving van bepaalde kruispunten en pleinen ook straatverlichting in de grond geplaatst om deze ruimten te verlichten. De laan is dus voldoende verlicht om de veiligheid van zowel de weggebruikers als de voetgangers te garanderen.

Voor meer details over de verlichting verwijzen we de lezer naar het hoofdstuk “Energie”.

7.7.2.3 NETHEID

De netheid rondom en op de site is zeer goed. Hoewel er enkele openbare vuilnisbakken ontbreken, is de straat zeer schoon.

Voor meer details over de netheid verwijzen we de lezer naar het hoofdstuk “Afvalbeheer”.

7.7.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.7.3.1 SUBJECTIEVE VEILIGHEID

Het project verbetert de kwaliteit van de stedelijke inrichting en draagt bijgevolg bij tot een verbetering van het subjectieve veiligheidsgevoel op de laan.

Het stedenbouwkundige aspect van het project wordt in detail geanalyseerd in het hoofdstuk “Stedenbouw en landschap”.

7.7.3.2 VERKEERSVEILIGHEID

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zorgt het project voor een uniformiteit van de hele perimeter en worden er visuele en fysieke inrichtingen aangebracht ter hoogte van de twee scholen in de laan, waardoor kwetsbare weggebruikers goed zichtbaar zijn. Deze inrichtingen (met name het plateau) zullen trouwens leiden tot een verlaging van de snelheid, wat de veiligheid eveneens ten goede komt.

De verbreding van de rijbaan (6,3 m in plaats van 5,5 tot 6 m breed) is positief en zal het verkeer vlotter laten verlopen, waardoor ook het risico op ongevallen wordt verminderd. Ter illustratie: in de huidige situatie is het op sommige plaatsen moeilijk voor bussen om elkaar te kruisen. Sommige bussen wachten daarom verderop tot de bus in tegengestelde richting voorbij is. Deze situatie kan tot ongevallen leiden, vooral als weggebruikers de stilstaande bus willen inhalen (bv. fietsers). Door de verbreding zouden bussen elkaar moeten kunnen kruisen, waardoor deze situatie wordt voorkomen.

Het aspect verkeersveiligheid wordt in detail geanalyseerd in het hoofdstuk “Mobiliteit”.

7.7.3.3 NETHEID

Het aspect openbare netheid wordt in detail geanalyseerd in het hoofdstuk “Afvalbeheer”.

7.7.3.4 VERLICHTING

Het aspect verlichting van het project wordt in detail geanalyseerd in het hoofdstuk “Energie”.

7.7.3.5 HULPVERLENINGSVOERTUIGEN

De toegang voor de DBDMH zal uiteraard altijd mogelijk blijven op de laan. De toegankelijkheid zal zelfs worden verbeterd door de verbreding van de rijbaan (6,3 m in plaats van 5,5 tot 6 m breed).

7.7.3.6 SAMENVATTING

Het project verbetert de kwaliteit van de stedelijke inrichting en draagt bijgevolg bij tot een verbetering van het subjectieve veiligheidsgevoel op de laan.

Door visuele en fysieke inrichtingen aan te brengen bij de twee scholen in de laan, verbetert het project de verkeersveiligheid voor kwetsbare weggebruikers.

De toegang voor de DBDMH blijft uiteraard mogelijk op de laan en wordt zelfs vergemakkelijkt door de verbreding van de rijbaan.

7.8 Microklimaat

7.8.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat in de analyse van het microklimaat in aanmerking wordt genomen, omvat het onderzochte wegstuk van de Georges Henrilaan.

7.8.2 CONTEXT

7.8.2.1 GEMIDDELD KLIMAAT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Wat het klimaat betreft, bedraagt de gemiddelde jaartemperatuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ongeveer 11 °C, met gemiddelde jaarlijkse maximumtemperaturen rond 15 °C en minimumtemperaturen rond 7 °C.

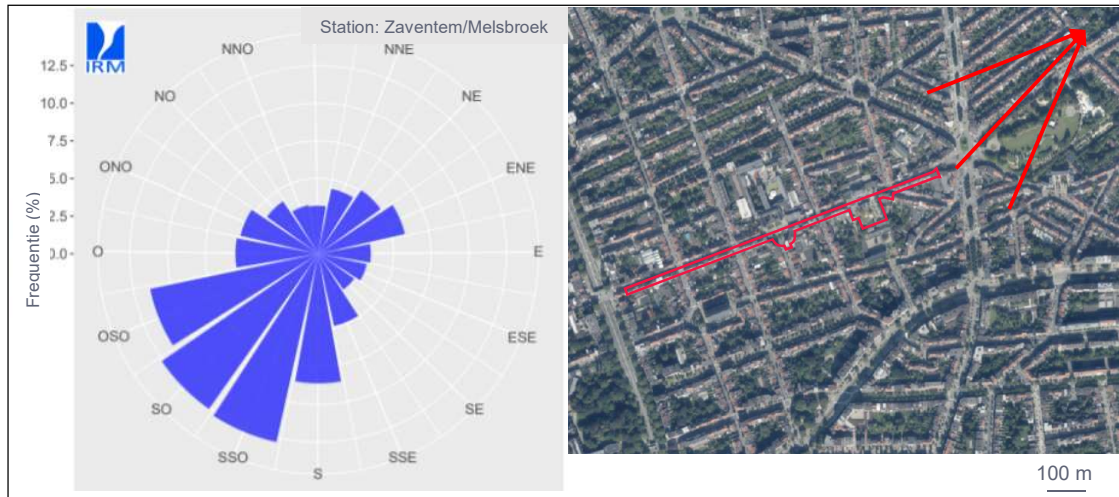
Wat de neerslag betreft, valt er gemiddeld iets meer dan 800 mm regen per jaar.

7.8.2.2 KARAKTERISTIEKEN VAN DE WIND

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedraagt de gemiddelde jaarlijkse windsnelheid op 10 m 3,9 m/s (referentieperiode: 1991-2020). De belangrijkste windrichtingen bevinden zich in het zuidwestelijke kwadrant (windroos in afbeelding 98). Het zuidwestelijke kwadrant, met de richtingen ZZW-ZW-WZW, vertegenwoordigt 37% van de gevallen en vormt de heersende wind gedurende het hele jaar.

De richtingen NNO-NO-ONO vertegenwoordigen 15% van de gevallen. Ze komen vaker voor in de winter en hangen samen met een lagere temperatuur.

Onderstaande afbeelding toont de gemiddelde jaarlijkse windroos van het referentiestation Zaventem/Melsbroek (1991-2020), evenals de richting van de heersende winden ten opzichte van de Georges Henrilaan.



Afbeelding 98: Heersende winden (bronnen: KMI (links), BruGIS (rechts))

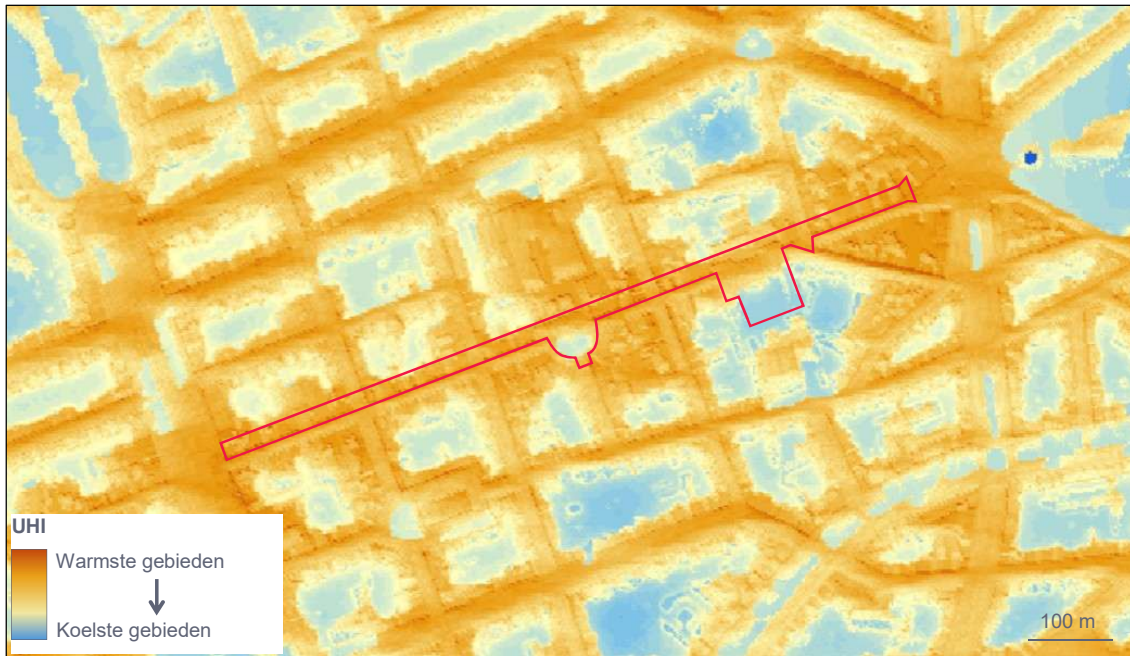
7.8.2.3 HITTE-EILANDEN

De luchttemperatuur is 's nachts in steden doorgaans hoger dan in de omliggende landelijke gebieden, een fenomeen dat bekend staat als het stedelijk hitte-eilandeffect. De stedelijke hitte-eilanden zijn te verklaren door de vervanging van begroeide en doorlatende bodems door gebouwen en

ondoordringbare en reflecterende wegbedekkingen, die de door de zon opgewekte hitte beter weerkaatsen. De volgende elementen versterken het hitte-eilandeffect:

- zeer weinig vegetatie en water rondom een gebouw om de lucht te verkoelen
- betonnen en asfaltverhardingen die veel warmte absorberen in plaats van de zonnestralen te reflecteren

Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het project weer op de kaart van de hitte-eilanden. We zien dat de straat een warm gebied is door het ontbreken van vegetatie. Alleen de gebieden ten zuiden van het J.B. Degrooffplein en ten zuiden van de Van Meyelmeierij zijn koeler.



Afbeelding 99: Kaart van hitte-eilanden in het BHG (bron: <https://leefmilieu.brussels/>)

7.8.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

Het project heeft geen invloed op de wind of de schaduw.

De belangrijkste impact van het project is de lokale vermindering van het hitte-eilandeffect dankzij de doorlatende en begroeide oppervlakken.

Ter herinnering: het project voorziet in een toename van het aantal bomen (22 in de huidige situatie en 55 in de voorgestelde situatie). Op het J.B. Degrooffplein gaat het aantal bomen van 7 in de huidige situatie naar 13. Voor de meierij worden 2 nieuwe bomen geplant (nu 14 en dus 16 in de voorgestelde situatie). Langs de laan staan momenteel geen bomen en het is de bedoeling om ongeveer om de 4 plaatsen een boom te planten, dus 18 in totaal. Ten slotte zullen de andere bomen worden aangeplant op de kruispunten met de Schrijnwerkerstraat, de J.B. Timmermansstraat, de Ophaalbrugstraat en de Linthoutbosstraat (8 bomen).

Het project voorziet ook in een toename van het begroeide oppervlak (533 m² in de huidige situatie en 895 m² in de voorgestelde situatie). Deze toename bevindt zich op het J.B. Degrooffplein en bij de verschillende boomkuilen.

7.9 Lucht

7.9.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat in de luchtanalyse in aanmerking wordt genomen, omvat de projectperimeter, van gevel tot gevel, en strekt zich uit tot de aangrenzende straten.

7.9.2 CONTEXT

7.9.2.1 LIGGING VAN DE SITE TEN OPZICHTE VAN DE BELANGRIJKSTE VERVUILINGSBRONNEN

De transportsector is de belangrijkste verantwoordelijke voor de luchtkwaliteit, met name het wegverkeer. De projectperimeter bestaat uit een tweerichtingsweg (één rijstrook per richting) die wordt gebruikt door privévoertuigen, openbaar vervoer en vrachtwagens (met name voor leveringen aan handelszaken). Tijdens de spits wordt de weg gebruikt door 400 tot 600 PWE/uur (beide rijrichtingen samen).

De verwarmingssystemen van de omliggende gebouwen vormen de tweede bron van vervuiling.

7.9.2.2 LUCHTKWALITEIT

Luchtvervuiling is verantwoordelijk voor talrijke schadelijke effecten op de menselijke gezondheid en heeft ook gevolgen voor de biodiversiteit en de gebouwen.

In de omgeving van de site zijn de belangrijkste bronnen van potentiële verslechtering van de luchtkwaliteit: het wegvervoer (personenwagens, bussen) en de uitstoot van huishoudelijke verwarming.

De kaarten van zwarte koolstof (een subcategorie van fijnstof die een indicator is voor vervuilende stoffen afkomstig van wegverkeer en verwarming) van Leefmilieu Brussel bevestigen dat de concentraties van zwarte koolstof tijdens dal- en piekuren twee keer zo hoog zijn als de referentiewaarde van $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, die overeenkomt met de achtergrondvervuiling of het gemiddelde niveau binnenshuis.



Afbeelding 100: Luchtkwaliteit – Blootstelling aan zwarte koolstof tijdens de daluren (bron: Geodata Leefmilieu Brussel)

7.9.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

Het project zal vrij weinig invloed hebben op de luchtkwaliteit op supra-lokaal niveau, maar zal wel een verbetering betekenen.

Wegverkeer

Over het algemeen zullen de verkeersstromen ongewijzigd blijven (geen wijziging van de verkeersregels op de Georges Henrilaan of in aangrenzende wegen), maar het project zal het volgende mogelijk maken:

- Vlotter verkeer dankzij de verbreding van de rijbaan, waardoor bussen, maar ook andere voertuigen minder vaak hoeven te stoppen en te starten.
- Verlaging van de snelheid van voertuigen door de aanleg van een plateau aan de Van Meyelschool.

Deze twee elementen zullen de uitstoot van vervuilende stoffen licht verminderen (lagere snelheden en vlotter verkeer).

Begroeiing

De toevoeging van vegetatie (bomen + begroeiing van het J.B. Degrooffplein) heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, maar in het geval van dit project is de toename niet significant genoeg om een verbetering te kunnen kwantificeren.

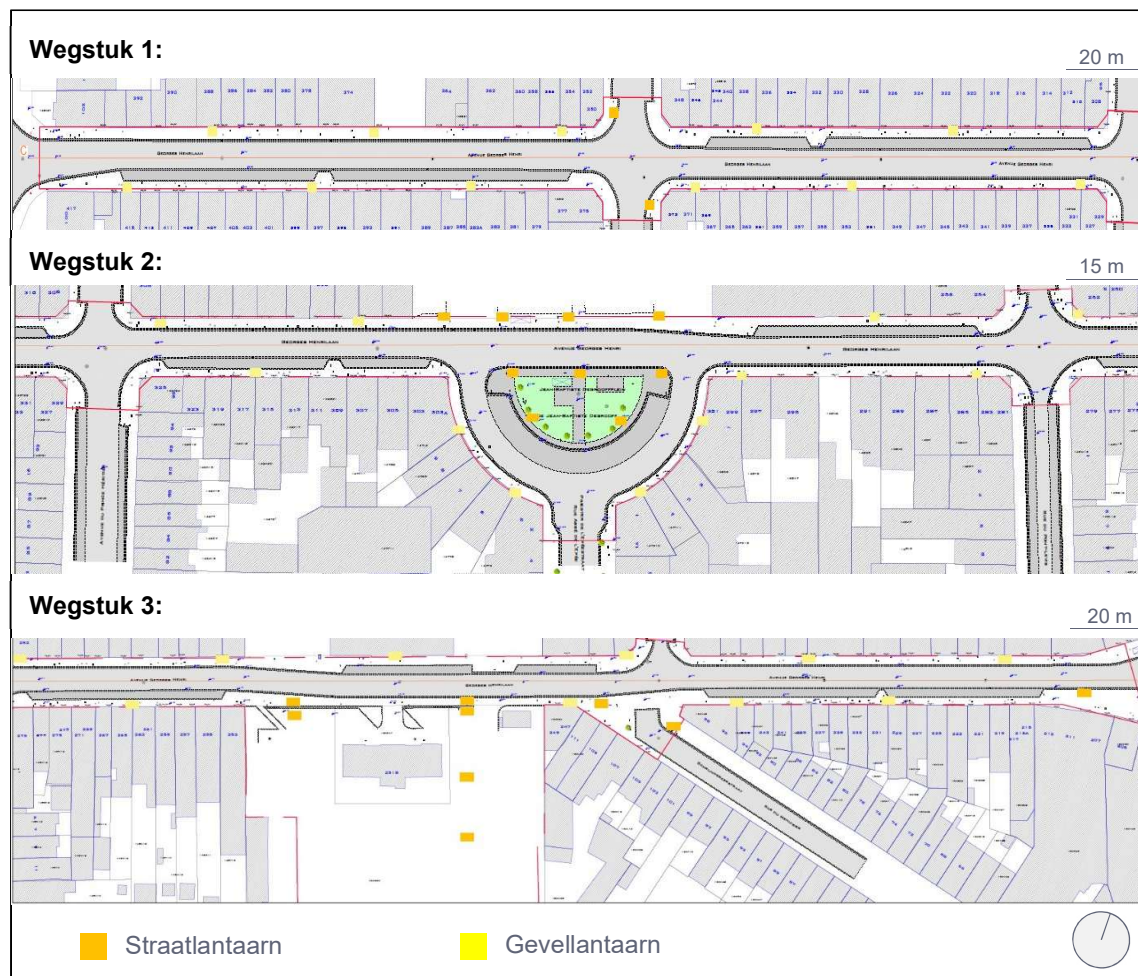
7.10 Energie

7.10.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Het geografische gebied dat in de energieanalyse in aanmerking wordt genomen, omvat de projectperimeter aan de Georges Henrilaan.

7.10.2 CONTEXT

De energieverbruikende installaties op de openbare weg zijn de straatverlichting, die op onderstaande plattegrond is aangegeven.



Afbeelding 101: Plan van de openbare verlichting in de huidige situatie

De meeste verlichtingsarmaturen bevinden zich op gevels (moderne soort). Wat de verlichtingsarmaturen op voet betreft, zijn er moderne modellen bij de Van Meyelschool en oudere modellen op het J.B. Degrooffplein en op de kruispunten met de Schrijnwerkerstraat en de Prekelindenlaan.



Afbeelding 102: Soorten verlichtingsarmaturen in de bestaande situatie
(bron: foto's STRATEC, december 2025)

7.10.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

7.10.3.1 VERLICHTING

De geplande verlichting zal worden verwezenlijkt in samenwerking met Sibelga, de beheerder van het netwerk. Aangezien er op het moment van schrijven van dit rapport nog geen gedetailleerd verlichtingsplan beschikbaar is, worden er naar verwachting weinig wijzigingen aangebracht in de plaatsing van de straatverlichting om de bouwkosten te drukken.

Het gebruik van oude verlichtingsarmaturen voor bepaalde locaties, zoals het J.B. Degrooffplein, wordt als zinvol beschouwd, maar het gebruik van modernere verlichtingsarmaturen kan ook interessant zijn. De soorten lampen kunnen worden vervangen door ledlampen om het energieverbruik te verminderen. Er moet op worden gelet dat de geplande verlichting niet naar boven is gericht, omdat dit hinderlijk is voor vogels en omwonenden (lichtvervuiling).

7.10.3.2 VERBRUIK

Op dit moment is het energieverbruik nog niet bekend. Het verbruik zal, net als nu, uitsluitend betrekking hebben op elektriciteit.

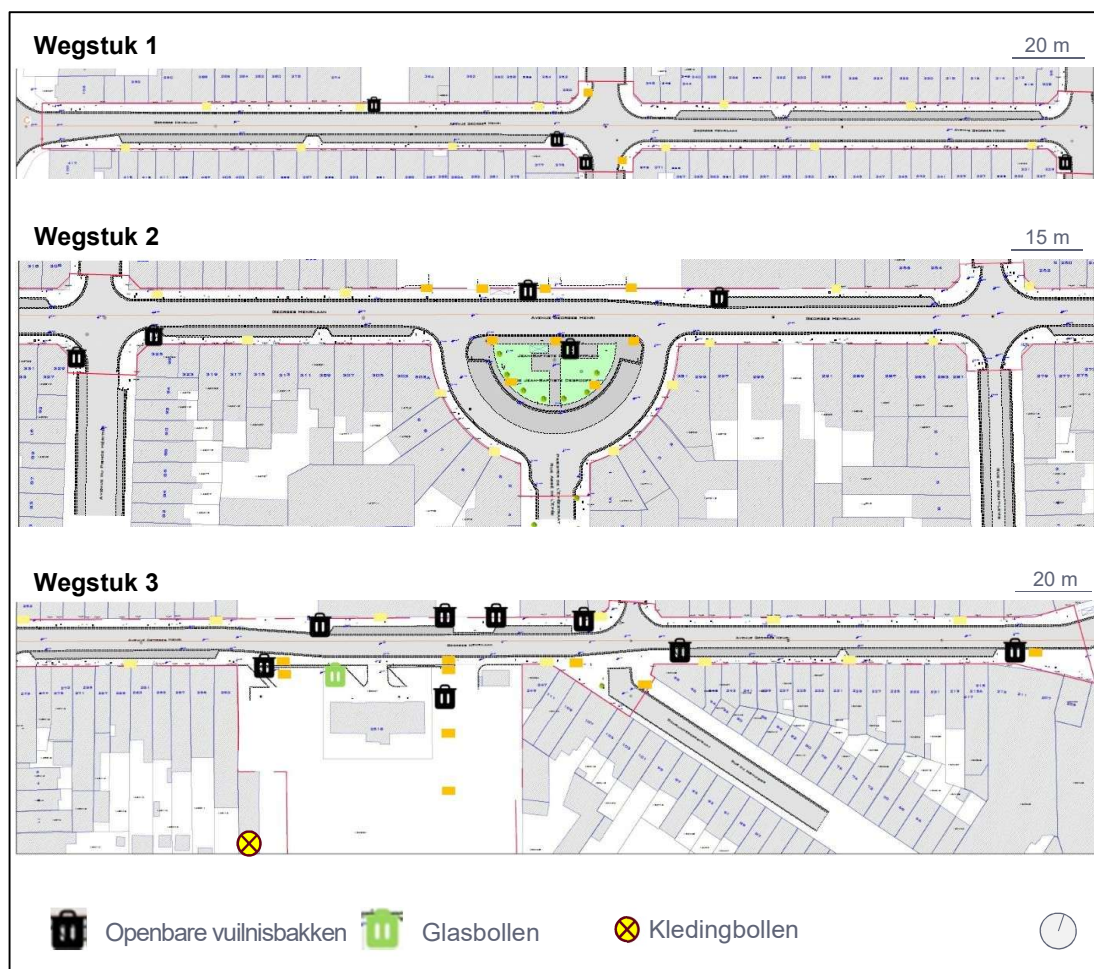
7.11 Afvalbeheer

7.11.1 GEOGRAFISCH GEBIED

Voor het thema “Afvalbeheer” omvat het geografische gebied de projectperimeter zelf.

7.11.2 CONTEXT

De Georges Henrilaan beschikt over verschillende openbare vuilnisbakken langs de weg, voornamelijk rond kruispunten en pleinen.



Afbeelding 103: Plan van de afvalvoorzieningen in de huidige situatie (bron: aanvrager)

De spreiding van de openbare vuilnisbakken is vrij homogeen, met echter enkele lacunes ter hoogte van het kruispunt met de middelste ring (ten westen van wegstuk 1) en ter hoogte van het kruispunt met de Ophaalbrugstraat.

De vuilnisbakken zijn over de hele laan van hetzelfde soort, namelijk het model dat op de onderstaande foto te zien is:



Afbeelding 104: Model van de bestaande vuilnisbakken (bron: foto STRATEC, december 2025)

De afvalophaling voor de bewoners van de straat gebeurt op dinsdagavond vanaf 22.00 uur voor alle vuilniszakken (wit, geel, blauw, groen en oranje) door Net Brussel. Sinds 2024 heeft de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe besloten om geleidelijk het gebruik van harde vuilnisbakken voor organisch afval (oranje zakken) en restafval (witte zakken) op haar hele grondgebied verplicht te stellen. Handelaars moeten een speciaal contract hebben voor de ophaling van hun afval.

De glasbollen voor de meierij nemen behoorlijk wat ruimte in beslag, zoals te zien is op de onderstaande foto:



Afbeelding 105: Glasbollen (bron: foto STRATEC, december 2025)

Ervaren situatie

Wat de ervaren netheid in de wijk betreft, vindt 34% van de bewoners van Sint-Lambrechts-Woluwe dat zwerfvuil en sluikestort geen probleem vormen in deze wijk¹¹. De Georges Henrilaan lijkt inderdaad niet bijzonder gevoelig voor zwerfvuil en sluikestort.

Tijdens een bezoek ter plaatse in december 2025 werden enkele sluikestortplaatsen waargenomen, maar over het algemeen is de straat erg schoon.

¹¹ Bron: "Veiligheidsmonitor 2024" van de federale politie voor Sint-Lambrechts-Woluwe.

7.11.3 ANALYSE VAN HET PROJECT

De plannen van het project geven geen informatie over de locatie en het type van de geplande vuilnisbakken. De aanvrager heeft echter aangegeven dat de bestaande locaties behouden zullen blijven, aangezien er momenteel geen problemen zijn met afval (mogelijk zullen enkele vuilnisbakken worden verwijderd).

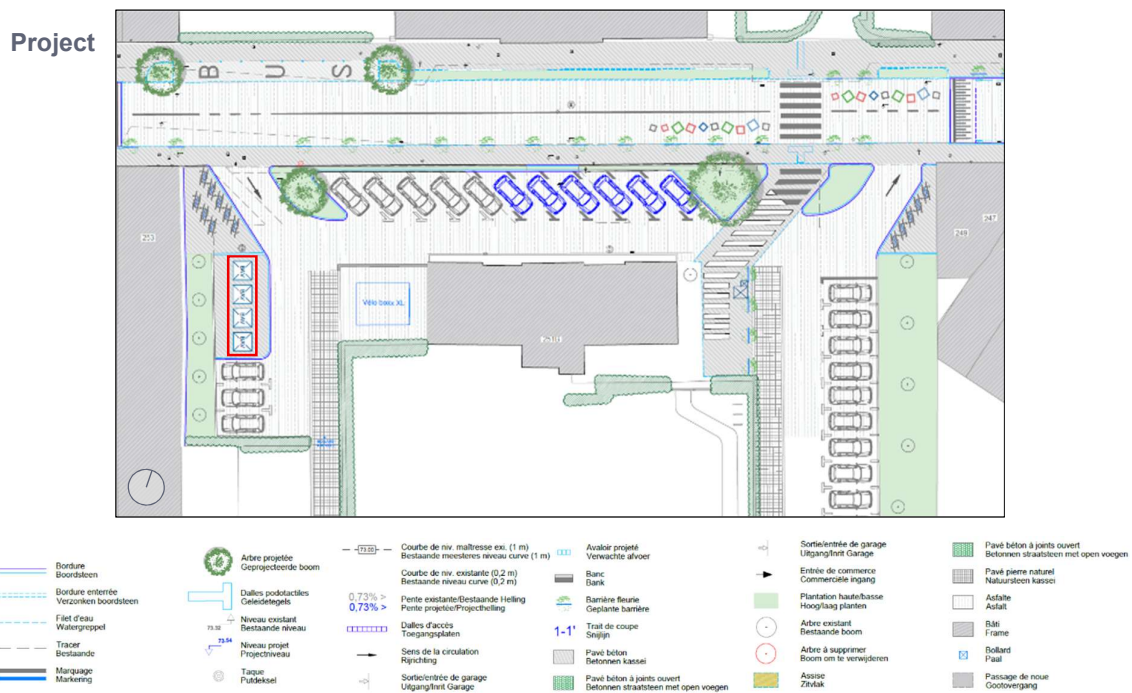
In geval van vervanging op dezelfde plaats zou het verstandig zijn om vuilnisbakken te plaatsen op de plaatsen waar in de huidige situatie tekortkomingen zijn vastgesteld, namelijk bij het kruispunt met de middelste ring (ten westen van wegstuk 1) en bij het kruispunt met de Ophaalbrugstraat.

Ter informatie: over het algemeen wordt aangeraden om in de openbare ruimte een afstand van 50 tot 100 m tussen elke vuilnisbak aan te houden.

Meer vuilnisbakken kunnen worden geplaatst op het J.B. Degrooffplein, dat door de nieuwe inrichting waarschijnlijk drukker zal worden, temeer omdat het een drukbezocht gebied is met de MIVB-halte en het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden vlakbij.

Als er nieuwe vuilnisbakken worden geplaatst, moet erop worden gelet dat ze allemaal van hetzelfde model zijn als de bestaande.

De specifieke vuilnisbakken (glas- en kledingbollen) bij de Van Meyelmeierij blijven staan, maar worden enkele meters verplaatst en ingegraven (zie rood hieronder), zodat ze beter in het landschap (en het geluidsbeeld) passen.



Afbeelding 106: Locatie van de glasbollen in de voorgestelde situatie (bron: plan uit de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning)

7.12 Analyse van de bouwplaats

7.12.1 OVERZICHT VAN DE BELANGRIJKSTE ELEMENTEN VAN DE BOUWPLAATS

De bouwplaats wordt gedetailleerd beschreven in punt 5. De volgende elementen vatten de belangrijkste informatie over de bouwplaats samen.

De werken zullen naar verwachting in de zomer van 2027 van start gaan en gedurende 3 à 4 jaar elke zomer 2 à 3 maanden duren, waarbij telkens aan één deel van de Georges Henrilaan wordt gewerkt (niet noodzakelijkerwijs de drie delen die in de projectbeschrijving worden genoemd). Ter herinnering: deze planning is afhankelijk van de lopende procedures (onderhandelingen over een overeenkomst, procedure voor een vergunningsaanvraag, enz.). Bovendien is er in de huidige voorontwerpfase nog geen overheidsopdracht gegund en is er nog geen gedetailleerd tijdschema opgesteld.

De werken vinden volledig plaats in het projectgebied (bouwplaats en parkeerplaatsen voor werknemers/bouwmachines) en zullen daarom een deel van de openbare ruimte in beslag nemen. Elke fase van de werken zal een specifiek deel van de weg in beslag nemen, met verschillende toegangen vanaf de zijstraten en vanaf de Georges Henrilaan zelf.

Het project vereist weinig afvoer van materialen, aangezien de topografie nauwelijks zal worden gewijzigd. Alleen de oude straatstenen moeten worden afgevoerd, evenals asfalt en enkele elementen van het straatmeubilair.

De aan te voeren materialen zijn die welke nodig zijn voor de aanleg van de voetpaden en de rijbaan (asfalt, straatstenen, enz.), evenals het straatmeubilair en de beplanting.

7.12.2 MOBILITEIT

Wegverkeer

Het verwachte vrachtverkeer is dus niet bekend, maar door de fasering in verschillende wegstukken kan de impact van het vrachtverkeer over de duur van de werken worden gespreid.

De werken zullen leiden tot verkeersonderbrekingen, die op dit moment nog niet bekend zijn (volledige onderbreking of onderbreking per halve rijbaan).

Actieve vervoerswijzen

De werken zullen gevolgen hebben voor de voet- en fietspaden (op de rijbaan) wanneer daar gewerkt wordt. Het is daarom noodzakelijk om de toegang en de routes voor voetgangers duidelijk te markeren teneinde hun veiligheid te garanderen. Voor fietsers en voetgangers die alleen op doorreis zijn in de werfzone, kunnen tijdelijke omleidingen via parallelle straten worden ingesteld door middel van speciale bewegwijzering.

Openbaar vervoer

De buslijnen zullen hinder ondervinden als de rijbaan volledig of afwisselend in één richting is afgesloten. Het verdient dan ook de voorkeur om ze om te leiden via de haltes Gribaumont en Joséphine-Charlotte in het zuiden (voor lijnen 27 en 80) en via de haltes Mei en Levie in het noorden (voor lijn 28).

Parkeren

Aangezien de werken op de openbare weg plaatsvinden, zal het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg tijdelijk worden verminderd. De werken zullen echter in de zomer plaatsvinden, wanneer de vraag naar parkeerplaatsen op de openbare weg door de vakantieperiode geringer is.

7.12.3 STEDENBOUW, LANDSCHAP EN ERFGOED

Het uitzicht, met inbegrip van de erfgoedelementen, zal sterk worden beïnvloed door de werken, maar slechts gedurende een korte periode van enkele zomermaanden. Tussen twee fasen van de werken zal het uitzicht van mindere kwaliteit zijn, aangezien twee soorten inrichtingen zichtbaar zullen zijn (de oude en de nieuwe).

7.12.4 SOCIAAL EN ECONOMISCH DOMEIN

Aangezien de werken plaatsvinden in een belangrijke winkelstraat, zijn er gevolgen voor de sociale en economische activiteiten in de omgeving te verwachten.

De grootste impact zal voor handelaars en bewoners zijn. Door de werken echter in de zomermaanden te plannen, wanneer er minder mensen aanwezig zijn, worden de gevolgen beperkt.

Bovendien voorziet de gemeente in een financiële compensatie voor handelaars die door de werken worden getroffen. Het gaat om een premie voor het herstel van de economische activiteit van de handelszaken na bepaalde openbare werken, wanneer de gemeente de opdrachtgever is en deze werken een onderbreking van het autoverkeer of het openbaar vervoer in ten minste één rijrichting gedurende ten minste 29 opeenvolgende dagen hebben vereist¹². De perimeter en de duur van de werken worden bepaald door het College van burgemeester en schepenen. De premie bestaat uit een forfaitair bedrag van € 5 000 per handelszaak en een aanvullend bedrag van € 500 per voltijds equivalente werknemer met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur of zelfstandige in hoofdberoep die in de handelszaak werkt op de eerste dag van de maand volgend op het einde van de werken. De aanvraag moet uiterlijk op de eerste dag van de zesde maand na kennisgeving van de datum waarop het verkeer weer door kan, worden ingediend. Deze compensatie maakt het mogelijk om de verschillende handelszaken in het gebied op gelijke wijze te vergoeden, zonder dat dit evenredig is aan de duur van de sluiting.

De toegang tot de scholen zal gedurende een zomer worden verstoord, waardoor de impact erop beperkt blijft.

7.12.5 GELUIDS- EN TRILLINGSOMGEVING

De geluidsoverlast tijdens de bouwfase zal voornamelijk te wijten zijn aan bouwmachines (mobiel of permanent aanwezig), bouwgereedschap en -uitrusting, transport van materiaal en lawaaierige werken. De overlast kan ook worden veroorzaakt door luide stemmen, achteruitrijsignalen en het laden/lossen van materialen.

De gebouwen die te maken krijgen met geluidsoverlast en trillingen zijn die welke langs de hele laan liggen en betrekking hebben op gevoelige activiteiten (woningen). Aangezien het geluidsvermogen van bouwactiviteiten wordt geschat op 95 tot 115 dB(A), zullen deze gebouwen die zich op minder dan 50 m van de bouwplaats bevinden, worden blootgesteld aan een aanzienlijk geluidsdrumniveau. De bouwmachines en -uitrusting zullen dan ook een aanzienlijke verstoring betekenen voor de huidige geluidssituatie van de activiteiten in de omgeving van de Georges Henrilaan. Opgemerkt moet worden dat de vermindering van het wegverkeer en het openbaar vervoer op de laan het omgevingsgeluidsniveau zal verminderen.

¹² Bron: https://www.woluwe1200.be/app/uploads/2025/06/INF_Primes_2025_NL_web.pdf (pagina 11).

Het bedrijf dat de werken uitvoert, moet dus goede bouwpraktijken toepassen om te kunnen profiteren van recentere, minder lawaaijige technische apparatuur.

7.12.6 BODEM EN WATER

Uitgegraven grond

Er wordt geschat dat het project slechts een beperkte hoeveelheid materiaal zal vereisen, met weinig uitgegraven grond.

Volgens artikel 4, §1 en §2, van de bodemordonnantie (van 5 maart 2009, gewijzigd bij de ordonnantie van 23 juni 2017) moet elke ontdekking van bodemverontreiniging of elke gebeurtenis die tot dreigende bodemverontreiniging kan leiden, worden gemeld. Daarna moet een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd en moeten passende maatregelen worden genomen, afhankelijk van het soort verontreiniging en het soort risico's dat deze verontreiniging met zich meebrengt.

Risico's op verontreiniging

Bouwplaatsen brengen altijd een risico op bodem- en waterverontreiniging met zich mee: risico op het morsen en lekken van olie, brandstof of andere minder of meer gevaarlijke chemische stoffen afkomstig van voertuigen, bouwplaatsapparatuur, bouwplaatsactiviteiten, enz.

Om het risico op verontreiniging te beperken, moeten bepaalde maatregelen worden genomen:

- regelmatige controle van de staat van de voertuigen, uitrusting en eventuele tanks op de bouwplaats
- opslag van gevaarlijke en/of vervuilende producten moet verplicht gebeuren op opvangvoorzieningen (controle van de verenigbaarheid van de producten die op dezelfde voorziening worden opgeslagen)
- bij het tanken van bouwmachines op de bouwplaats met een mobiele tankwagen moet de volgende uitrusting worden gebruikt:
 - saneringskit in het distributievoertuig
 - opvangbak onder de tankopening van het voertuig
- plaatsing van opvangtanks, waterdichte bescherming van oppervlakken, wateropvangvoorziening, eventueel aangevuld met een koolwaterstofafscheider

Waterbeheer

De diepte van het grondwater ten opzichte van het maaiveld varieert van 14 tot 24 m. Gezien deze aanzienlijke diepte en het feit dat het project geen ondergrondse werken omvat (alleen de funderingen en de wadi), zal de afvoer van het grondwater dus weinig invloed ondervinden van de uitvoering ervan.

Ook het afstromende hemelwater zal worden beïnvloed door de aanleg van de bouwplaats. In geval van een barrière-effect (obstakels) of risico op waterverontreiniging door de bouwplaats, moet het hemelwater worden opgevangen en gefilterd om te voorkomen dat met sedimenten verontreinigd water naar de wateropvanggreppels en vervolgens naar de riolering stroomt.

Bodemstabiliteit

Wanneer de bouwplaats door de werken, met name door de graafwerken, sterk moet worden gewijzigd, kunnen er stabiliteits-, verzakings-, instortings- of breukverschijnselen optreden. In het geval van deze bouwplaats blijft het reliëf van het gebied over het algemeen ongewijzigd, waardoor het risico op dit soort verschijnselen sterk wordt verminderd.

Risico's voor de stabiliteit kunnen ook worden waargenomen bij het gebruik van tril- of heismachines, zware machines en kranen. Bij deze bouwplaats kan alleen de aanwezigheid van zware machines de bodemstabiliteit beïnvloeden. Om de gevolgen te beperken, zal aan de bedrijven worden gevraagd om de risico's op verzakkingen in de omgeving te controleren.

7.12.7 FLORA EN FAUNA

De projectperimeter bevat weinig bestaande vegetatie en deze zal hoe dan ook worden vervangen door de nieuwe inrichting. Er zijn echter voorzorgsmaatregelen nodig met betrekking tot de vegetatie op privéterreinen (Aldi, Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden, Van Meyelschool) en rond de Van Meyelmeierij (behouden bomen).

Grondverzet, stof, trillingen en geluid van bouwmachines zullen een geringe impact hebben op deze groene ruimten en de daar aanwezige fauna, maar vanwege de fasering van de werken moet ervoor worden gezorgd dat de planten die in eerdere fasen zijn aangebracht, goed worden beschermd en/of worden gereinigd van stof dat zich op de bladeren zou kunnen afzetten.

7.12.8 MENS

Bij werken in stedelijke omgevingen is het belangrijkste probleem in de omgeving van werfzones meestal het gebrek aan sociale controle, wat van invloed is op de subjectieve en objectieve veiligheid.

In dit geval vinden de werken alleen plaats op de openbare weg, waardoor dit negatieve effect beperkt blijft. De aandachtspunten in dit geval zijn dus:

- de veiligheid van alle vervoerswijzen op de site
- het risico op ongevallen
- de overlast voor de gebruikers van de omliggende gebouwen

Deze elementen worden hieronder beknopt behandeld, omdat in dit stadium van het project de details nog niet bekend zijn.

Veiligheid van de verschillende vervoerswijzen in de perimeter dat door de werken wordt beïnvloed

Ter herinnering: in de perimeter rijden voertuigen met een lage snelheid (< 30 km/u) en tijdens de werken moeten omleidingen worden ingesteld.

De voertuigen die door de bouwplaats worden gegenereerd, vormen geen veiligheidsrisico voor de weggebruikers in de perimeter, maar de omleidingen kunnen meer bewegwijzering in de parallelle straten vereisen om de veiligheid van fietsers en voetgangers te garanderen.

Risico op ongevallen

Op de bouwplaats moet het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming worden toegepast en nageleefd. Bovendien moeten de werken worden uitgevoerd overeenkomstig het koninklijk besluit van 25 januari 2001 betreffende de tijdelijke of mobiele bouwplaatsen.

De aannemer zal ervoor zorgen dat derden geen toegang hebben tot de bouwplaats, overeenkomstig artikel 8 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2013:

“Het terrein van de bouwplaats wordt permanent afgesloten van de ruimten die zijn voorbehouden voor het verkeer van de actieve gebruikers en van de motorvoertuigen.”

De aannemer zal ook alle nodige borden aanbrengen om de toegang voor onbevoegden te verbieden en de verkeersveiligheid te garanderen.

De aandachtspunten voor de veiligheid van de bouwplaats bevinden zich in de gebieden die het dichtst bij de bouwplaats liggen, namelijk ter hoogte van de verschillende wegen die uitkomen op de projectperimeter.

Informatie voor bewoners

Het gebrek aan informatie voor omwonenden is de belangrijkste oorzaak van ongemak. Onzekerheid over de aard van de bouwplaats, de duur ervan en de werkperiodes is vaak de bron van gerechtvaardigde klachten van omwonenden. Eenvoudige en doeltreffende communicatieacties kunnen worden uitgevoerd door een persoon die verantwoordelijk is voor het beheer van de bouwplaats. Bijvoorbeeld:

- Duidelijke borden aan de rand van de bouwplaats moeten de toegestane handelingen en werken beschrijven evenals de duur van de verschillende fasen van de bouwplaats aangeven, met vermelding van de telefoonnummers van de contactpersonen van de opdrachtgever en/of de aannemer.
- Via brievenbusacties moeten omwonenden van de bouwplaatsen worden geïnformeerd over de verwachte duur van de werken, de data waarop 's nachts en in het weekend wordt gewerkt, de te verwachten overlast in het algemeen en de mogelijkheid om problemen met de bouwplaats te melden via het platform Osiris.
- Een informatiedienst voor omwonenden is doorgaans gedurende de hele bouwperiode beschikbaar bij de verschillende belanghebbenden. In het geval van dit project is dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

7.12.9 MICROKLIMAAT

De bouwplaats zal geen blijvende invloed hebben op het microklimaat.

7.12.10 LUCHT

Soorten werken die van invloed zijn op de luchtkwaliteit

De stofuitstoot als gevolg van het verkeer op de bouwplaats zal van invloed zijn op de lokale luchtkwaliteit. Deze uitstoot zal des te groter zijn als de omgevingslucht droog is, wat waarschijnlijk het geval is in de zomerperiode.

Er kan ook stof vrijkomen tijdens grondwerken, verwerking van fijn zand, granulaten en cement (poederachtige materialen) tijdens de bevoorrading, opslag en overslag, en transportactiviteiten op de bouwplaats. De bouwplaats zal voornamelijk grof stof (met een diameter groter dan 10 µm) en een kleine hoeveelheid fijn stof en aerosolen produceren¹³. Grof stof verspreidt zich alleen lokaal en de uitstoot ervan is beperkt tot een aantal specifieke activiteiten in tijd en ruimte. Grof stof is in de lucht aanwezig omdat het door de wind wordt opgewaaid en verspreid.

Om de overlast door stof te beperken, moet de aannemer in reinigingsbakken voor vrachtwagens voorzien. In dit stadium van het project is dit echter nog niet vastgelegd.

Bovendien zullen grondverzet- en bouwmachines lokaal en tijdelijk vervuilende stoffen uitstoten als gevolg van de verbranding van hun motor.

Activiteiten die worden beïnvloed door stofemissies van de bouwplaats

De handelsactiviteiten in de omgeving zullen tijdens de werken worden beïnvloed. Hetzelfde geldt voor woningen die aan de laan liggen of ramen in de buurt hebben. De faciliteiten zullen in de zomer minder hinder ondervinden, omdat ze dan minder druk bezet zijn dan tijdens het schooljaar (bv. alleen voor stages).

¹³ Gas met zwevende deeltjes.

7.12.11 ENERGIE

De bouwplaats zal geen invloed hebben op het energieverbruik, behalve voor het elektriciteits- en brandstofverbruik dat nodig is voor de werking van de bouwmachines (op dit moment niet kwantificeerbaar).

7.12.12 AFVALBEHEER

Bouwafval

Er zal vrij weinig bouwafval zijn, aangezien er geen grote sloop- of opruimwerken plaatsvinden. Het afval zal per soort worden gesorteerd en door de aannemers naar een recyclingscentrum worden gebracht. Er zal geen afval of bouwgrond achterblijven op het projectgebied.

Netheid op de bouwplaats

Netheid op en rond het interventiegebied tijdens de werken is belangrijk, zowel voor het comfort als voor de veiligheid. Ze hangt af van het beheer van de afvalopslagplaatsen en de maatregelen die worden genomen om de netheid te handhaven (respect voor de opslagplaatsen, verwijdering van slib, enz.).

Het afval dat tijdens de werken wordt geproduceerd, zoals puin, afval van de arbeiders, enz., kan zich ophopen en het visuele kader veranderen. Door het sorteren en recyclen van bouwafval zal deze visuele impact aanzienlijk worden verminderd, aangezien de werken plaatsvinden in de openbare ruimte.

De vrachtwagens van het wagenpark kunnen slibafzettingen veroorzaken op de verschillende wegen. Artikel 10 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2013 bepaalt echter het volgende: *Het terrein van de bouwplaats en alles wat zich daarop bevindt, alsook de schuttingen en de afsluitingen, worden zorgvuldig en op een dergelijke manier schoongemaakt dat er geen vuil op de openbare weg wordt achtergelaten en het vuil in kwestie wordt verwijderd zonder de straatkolken aan te tasten of te verstoppert.* De belangrijkste wegen die door het slib van de vrachtwagens kunnen worden beïnvloed, zijn de Brand Whitlocklaan en de Georges Henrilaan zelf. Om deze effecten te compenseren, zullen de bedrijven worden verplicht om de wegen regelmatig te reinigen en het verzamelde afval af te voeren.

Bovendien zijn bouwplaatsen over het algemeen bevoorrechte plekken voor sluikstorten. Aangezien de bouwplaats zich echter in een stedelijk gebied bevindt en door handelszaken en woningen wordt omringd, zou dit soort overlast hier niet moeten voorkomen.

Over het algemeen zijn bouwbedrijven zich terdege bewust van de beperkingen op het gebied van openbare netheid en nemen ze tal van maatregelen om ervoor te zorgen dat hun bouwplaats en de omgeving schoon blijven. Het gaat bijvoorbeeld om:

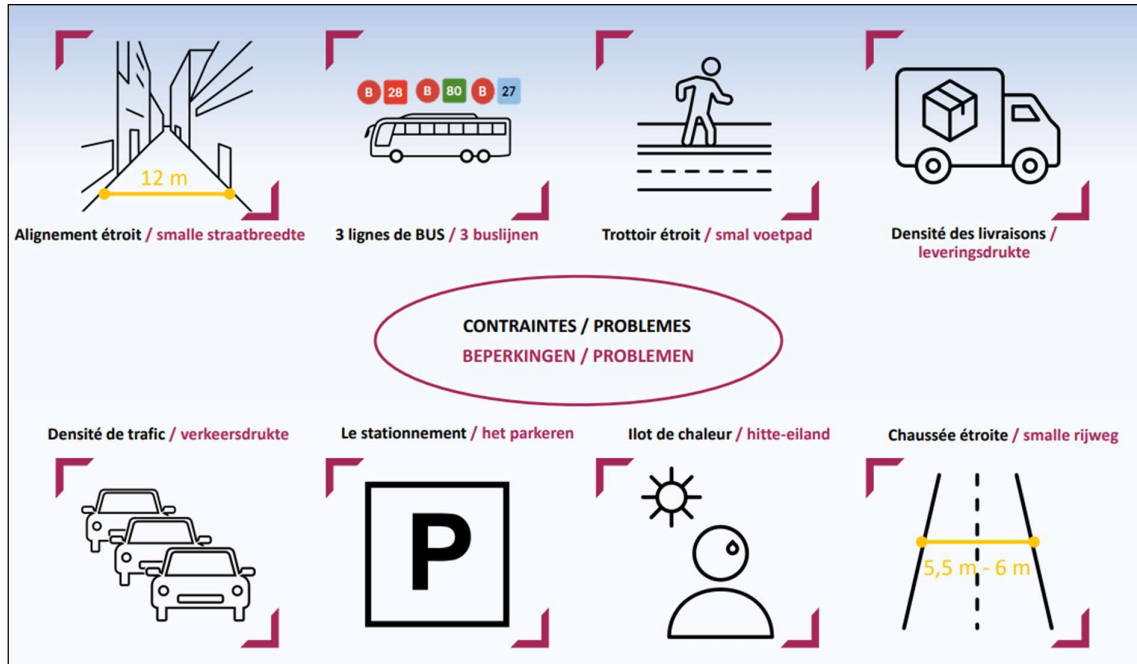
- het regelmatig ophalen, sorteren en afvoeren van bouwafval
- het op de juiste wijze opslaan van materiaal en afval
- het schoonmaken van de bouwplaats en het gereedschap
- het beperken van stof door middel van bevochtiging

7.13 Interacties tussen de domeinen

Er zijn geen significante interacties tussen de verschillende geanalyseerde thema's.

8 MAATREGELEN OM DE EFFECTEN TE BEPERKEN

Het project is zo ontworpen dat de effecten op het milieu beperkt blijft. Het houdt ook rekening met een aantal specifieke beperkingen, namelijk:



Afbeelding 107: Belangrijkste beperkingen van de projectperimeter (bron: openbare vergadering van 17 december 2025)

De belangrijkste maatregelen hebben betrekking op de mobiliteit, het waterbeheer, de begroeiing en de commerciële aantrekkelijkheid van de laan.

Wat de **mobilititeit** betreft, is het project gericht op het comfort en de veiligheid van actieve weggebruikers over de hele lengte van de laan. Vanwege de smalle breedte van de laan en de vele verschillende vervoerswijzen die er gebruik van maken, is het project ontworpen om de beschikbare ruimte tussen de verschillende vervoerswijzen optimaal te verdelen, aangezien de weg niet breed genoeg is om aan alle behoeften te voldoen. De rijbaan is verbreed tot 6,3 m zodat de MIVB-bussen elkaar kunnen kruisen zonder al te veel vertraging. De minimale breedte van de voetpaden is vergroot van 1,7 m naar minimaal 1,5 m. Voor fietsers is in extra plaatsen voor kortstondig en langdurig stallen voorzien, gezien het commerciële karakter van de laan en de nabijheid van woningen en schoolvoorzieningen. Omdat de laan in het GewMP slechts een "WIJK"-as vormt, in combinatie met het grote bus- en autoverkeer, blijft het fietspad alleen een fietssuggestiestrook, die wordt aangegeven door middel van chevrons. Voor auto's wordt het aantal parkeerplaatsen gedeeltelijk verminderd om het gebruik in evenwicht te brengen ten gunste van het openbaar vervoer, voetgangers en begroeiing, die vandaag de dag vrijwel onbestaande is, terwijl de vraag naar parkeerplaatsen niet verzadigd is. Vertragingsvoorzieningen zijn gepland, met name in de buurt van scholen, om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Wat het **waterbeheer** betreft, is bij het ontwerp van het project rekening gehouden met de belangrijke beperkingen van het terrein (helling en asfaltering) en de landschaps- en wegeninrichting. Omwille van

de stabiliteit is namelijk een groot ondoordringbaar oppervlak met asfalt verplicht voor het verkeer. Het project voorziet in de infiltratie van regenwater in verschillende gebieden van het project, via halfdoorlatende parkeerzones en binnen infiltratiewadi's op het J.B. Degrooffplein. Het project verlaagt de ondoorlaatbaarheidsgraad van 96% tot 89%, wat nog steeds hoog is, maar in overeenstemming is met de status van de wegen in de perimeter. De algemene toepassing van het GRB op het hele wegennet is complex en wordt daarom alleen op het J.B. Degrooffplein toegepast (laagste punt, beschikbare oppervlakte).

Wat de **begroeiing** betreft, stelt het project voor om begroeide oppervlakken te ontwikkelen en langs de hele perimeter geïsoleerde hoogstammige bomen aan te planten, alsook een groene zone met een groter aantal bomen aan te leggen. Deze maatregelen zullen het stedelijk hitte-eilandeffect lokaal verminderen en tegelijkertijd de ontwikkeling van de lokale flora en fauna mogelijk maken. Het project levert dus een positieve bijdrage aan de groene en blauwe netwerken, maar in beperkte mate, met in de voorgestelde situatie gemiddeld slechts 1 boom per 19 m langs de projectperimeter.

Wat ten slotte de **commerciële aantrekkelijkheid van de laan** betreft, is het project zo ontworpen dat de laan wordt verfraaid en tegelijkertijd een eigen architectonische eenheid krijgt, zodat ze herkenbaar is aan haar unieke bestrating. De heraanleg van deze openbare ruimte past in het streven om de Georges Henrikern nieuw leven in te blazen, door de laan te harmoniseren en een multifunctionele gedeelde ruimte op het J.B. Degrooffplein te creëren. De verschillende elementen van het lokale, beschermde en op de bewaarijst geplaatste bouwkundig erfgoed zullen dankzij het project beter tot hun recht komen.

9 NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

9.1 Voorwerp van de aanvraag

Dit effectrapport hoort bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning die de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft ingediend voor de heraanleg van de Georges Henrilaan tussen de middelste ring (Brand Whitlocklaan) en de Meudonsquare.

Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het project weer.



Afbeelding 108: Illustratie van het project (achtergrondkaart: BruGIS)

Deze heraanleg heeft tot doel verschillende tekortkomingen in de inrichting te verhelpen, zoals het comfort en de veiligheid van actieve weggebruikers, het waterbeheer en de geringe doorlatendheid van het gebied en de aantrekkelijkheid van de laan. Bijgevolg is er een heraanleg van gevel tot gevel gepland met de volgende ambities:

- zo breed mogelijke voetpaden voor voetgangers aanleggen;
- de rijbaan verbreden tot 6,3 m om de doorgang van bussen te garanderen;
- de verkeersomstandigheden voor fietsers verbeteren, hoewel een lineaire fietsvoorziening op de rijbaan niet mogelijk is;
- de doorlatendheid van de openbare ruimte vergroten (tot minimaal 10%);
- meer groen aanbrengen;
- de aantrekkelijkheid van de straat voor zowel handelszaken als woningen waarborgen;
- het aantal parkeerplaatsen met 34% verminderen.

Voor de vergunningsaanvraag is een stedenbouwkundige vergunning vereist, vergezeld van een effectenrapport, zoals gerechtvaardigd door punt 19 van bijlage B van het BWRO: *“alle verkeersinfrastructuren die een wezenlijke wijziging van het verkeersstelsel van het stuk weg en of van het omliggende net meebrengen voor zover deze niet bedoeld zijn in bijlage A, uitgezonderd de wijzigingen die beperkt zijn tot verbeteringen van het voetgangers- en fietsverkeer”*.

9.2 Belangrijkste elementen van het project

9.2.1 KERNCIJFERS VAN HET PROJECT VANUIT HET OOGPUNT VAN MOBILITEIT

Deze tabel geeft een overzicht van de verschillende elementen van het project die verband houden met mobiliteit:

Tabel 18: Vergelijking van de bestaande situatie en het project vanuit het oogpunt van mobiliteit

Voorwerp	Huidige situatie	Voorgestelde situatie	
Breedte van de rijbaan	tussen 5,5 m en 6,0 m	6,3 m	Verbreding voor vlotter verkeer en openbaar vervoer
Breedte van de voetpaden	tussen 1,5 m en 2,5 m	tussen 1,7 en 3,7 m	Verbreding voor meer comfort van voetgangers en personen met beperkte mobiliteit
Breedte van de parkeerplaatsen	2 m	2 m	/
Aantal parkeerplaatsen	126	83	Versmalling van 34% voor een betere verdeling van de ruimte voor de verschillende vervoerswijzen
Leveringsruimten	54 m	60 m	/
PBM-plaatsen	1	4	/
Fietsbeugels	33 beugels = 66 plaatsen	46 beugels = 92 plaatsen	+40%
Fietsbox	5 plaatsen	20 plaatsen	

9.2.2 TOEGANKELIJKHEID EN INCLUSIE

Om de toegankelijkheid voor alle fysieke condities op de laan te verbeteren, zijn de geldende normen en aanbevelingen toegepast voor:

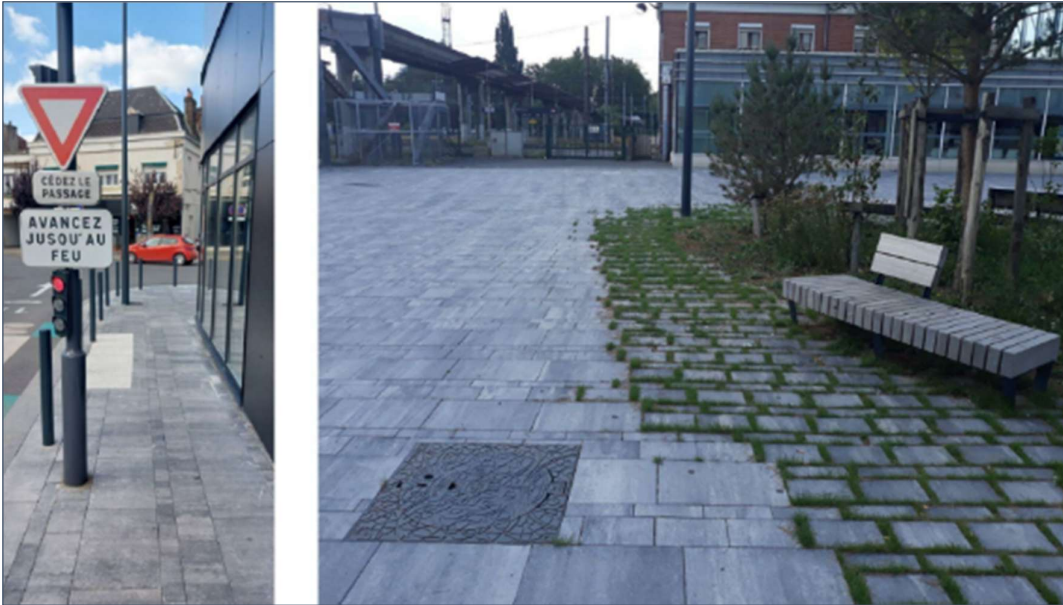
- het veilig maken van voetgangersverkeer (verbreding van voetpaden van minimaal 1,7 m tot 3,7 m, gelijkmatige en comfortabele bestrating voor gebruikers met beperkte mobiliteit, kinderwagens en rolstoelen);
- het aanpassen van oversteekplaatsen en kruispunten (systematische verlaging van stoepranden tot 0 cm, aanleg van blindegeleidetegels);
- het toegankelijk maken van voorzieningen en handelszaken (behoud van parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, aanpassing van schoolomgevingen door veilige en autoluwe zones, verbetering van bushaltes op het J.B. Degrooffplein);
- het betrekken van alle gebruikers van alle leeftijden (rustplaatsen met aangepaste banken, schaduwrijke zones, doorlopende paden voor mensen met kinderwagens of beperkte mobiliteit, multifunctionele ruimten voor diverse evenementen).

9.2.3 BESTRATING EN IDENTITEIT VAN DE LAAN

De kwaliteit en uniformiteit van de bestrating dragen rechtstreeks bij aan de identiteit van de openbare ruimte en de keuze ervan staat centraal in het project om de eerder genoemde elementen (regenwaterbeheer, identiteitsmarkering en gebruikscomfort) mogelijk te maken.

De voetpadbestrating is geïnspireerd op het specifieke karakter van de Georges Henrilaan, met een kenmerkend materiaal dat deze verkeersader onderscheidt van andere openbare ruimten in de gemeente. Het gaat om betonnen straatstenen in verschillende formaten (Union-model van Ebema), die al dan niet met open voegen worden gelegd, afhankelijk van de zones en hun gebruik. Ze zijn sterk en

duurzaam en hebben een regelmatig oppervlak dat trillingen beperkt. Ze zijn verkrijgbaar in een model met open voegen voor zones waar plaatselijk ontharding mogelijk is.



Afbeelding 109: Voor de laan gekozen standaardstraatstenen (bron: aanvrager)

Dit soort bestrating zorgt voor eenheid over de hele lengte van de laan, terwijl waar nodig variaties mogelijk zijn.

9.2.4 REGENWATERBEHEER EN ONTHARDING

Aangezien het stedelijk hitte-eilandeffect bijzonder sterk is op de verkeersader waarop het project betrekking heeft, zijn de uitdagingen op het vlak van regenwaterbeheer en doorlatendheid van openbare ruimten hier belangrijk.

Op basis van de aanbevelingen in het Draaiboek Publieke Ruimte van Urban streeft het project ernaar om 10% doorlatende oppervlakken te verwezenlijken.

Daartoe steunt het project op drie soorten beheer:

- Halfdoorlatende parkeerzones (betonnen straatstenen met open voegen).
- Plantputten in het voetpad: door een helling vangen ze het regenwater van het voetpad op.
- Klassieke straatkolken: deze zorgen voor de opvang van het water van de rijbaan en, indien nodig, van het voetpad of de parkeerzones als deze verzadigd zijn.

De installatie van systemen voor geïntegreerd regenwaterbeheer (GRB) is onderzocht, maar de beperkingen van de laan (waaronder de veeleisende topografie) maken de implementatie ervan complex. De laan behoort namelijk tot de moeilijkste verkeersaders om af te koppelen van het rioleringsnetwerk, behalve op het J.B. Degrooffplein, dat “gemiddeld” potentieel voor GRB zou hebben.

Bijgevolg wordt de focus van GRB op dit plein gelegd. Het plein heeft namelijk een gunstige topografie (laagste punt van de laan) waar het hemelwater van nature samenkomt vanaf beide uiteinden van de projectperimeter. Het heeft bovendien een strategische ligging vanwege zijn centraliteit en zijn boogvormige typologie.

Daarom voorziet het project hier in grote (half)doorlatende oppervlakken om de lokale infiltratiecapaciteit te versterken.

De oppervlakken per soort doorlatendheid worden weergegeven in de onderstaande tabel:

Tabel 19: Tabellen met de voorgestelde oppervlakten per soort bestrating (bron: aanvrager)

Voorwerp	Huidige situatie	Voorgestelde situatie
Interventiegebied (m ²)	14 664	14 664
Oppervlakte volle grond (m ²)	533	895
Halfdoorlatende oppervlakte (m ²)	0	750
Ondoorlatende oppervlakte (m ²)	14 133	13 019
Percentage ondoorlatend gebied (%)	96	89
Percentage (half)doorlatend gebied (%)	4	11

9.2.5 VERGROENING EN KLIMAATCOMFORT

Om het hitte-eilandeffect op de laan te verminderen, voorziet de strategie van het project in aanzienlijk meer beplanting gezien de totale afwezigheid van vegetatie op wegstuk 1 en de geringe vegetatie op wegstukken 2 en 3 op dit moment.

De selectie van de plantensoorten is gebaseerd op twee belangrijke criteria:

- “De ruimtelijke beperkingen, met name de beperkte rooilijn van 12 m, die de keuze van bomen met een relatief smalle kruin noodzakelijk maken [behalve op meer open plekken zoals het J.B. Degrooffplein].
- Hun fysiologische veerkracht, die een goede aanpassing aan de stedelijke omstandigheden en de klimaatveranderingen garandeert.”

Tabel 20: Tabellen met de voorgestelde beplanting (bron: aanvrager)

Voorwerp	Huidige situatie	Voorgestelde situatie
Interventiegebied (m ²)	14 664	14 664
Oppervlakte volle grond (m ²)	533	895
Aantal bomen in de openbare ruimte (eenheid)	22	55
Gemiddelde boomfrequentie (eenheid/100 m)	3	7

9.3 Milieuanalyse

Mobiliteit

Het project heeft tot doel de verkeersomstandigheden voor alle weggebruikers te verbeteren. Het heraanlegproject zal het comfort verbeteren, maar de heropleving van de Georges Henrilaan gaat verder dan alleen de inrichting. Hoewel extra verkeersstromen als gevolg van de heraanleg van de Georges Henrilaan mogelijk zijn, zullen deze beperkt blijven.

De toegankelijkheid en het autoverkeer in de omgeving van de projectperimeter blijven gelijkaardig. De rijbaan wordt verbreed tot 6,3 m (tegenover 5,5 à 6 m nu) om het verkeer van het openbaar vervoer en het rijcomfort voor automobilisten te verbeteren. De snelheid van 30 km/u blijft gehandhaafd op de Georges Henrilaan en er worden vertragingsvoorzieningen (plateau bij de Van Meyelschool, kleuren op het wegdek) aangebracht om de veiligheid ter hoogte van de schoolvoorzieningen te vergroten. Het J.B. Degrooffplein wordt trouwens ingericht als ontmoetingszone en de snelheid wordt er beperkt tot 20 km/u. Het aantal parkeerplaatsen in de perimeter wordt met 43 plaatsen (34%) verminderd, op vrij uniforme wijze. Deze vermindering is mogelijk omdat de vraag weliswaar groot is, maar niet verzadigd. Bovendien is deze vermindering noodzakelijk om het gebruik van de weg voor het openbaar vervoer en voetgangers opnieuw in evenwicht te brengen.

In totaal worden 13 fietsbeugels toegevoegd over de hele projectperimeter (33 in de bestaande situatie en 46 in de voorgestelde situatie), zodat bezoekers van handelszaken, woningen en voorzieningen in de laan en de directe omgeving kortstondig hun fiets kunnen stallen. Voor langdurig stallen zal een XL-fietsbox met 20 plaatsen bij de Van Meyelmeierij de bestaande box met 5 plaatsen vervangen.

Het project is in overeenstemming met de geldende regelgevende en planologische plannen en voldoet aan de voorschriften en aanbevelingen ervan, voor zover mogelijk gezien de geringe breedte van de weg (12 m van gevel tot gevel). Er moet met name contact worden opgenomen met de MIVB om de voorgestelde inrichting van de bushalte Degrooff te valideren (lengte van het verhoogde perron, beschikbare breedte, afmetingen van het bushokje, enz.).

Stedenbouw, landschap en erfgoed

Het project verbetert de landschappelijke en stedelijke kwaliteit evenals het uitzicht van de perimeter dankzij de vergroening van de laan en dankzij de nieuwe materialen en het nieuwe straatmeubilair die worden gebruikt. Deze aanpassingen zullen een architectonische samenhang creëren en de leesbaarheid van de laan als een op zichzelf staande entiteit verbeteren, ondanks de huidige verschillen (op het vlak van handelszaken, enz.). Een handvest inzake uithangborden zou nuttig zijn om deze architectonische samenhang te voltooien.

Wat de aansluitingen van het project op het bestaande betreft, is de belangrijkste uitdaging de overgang van de materialen voor de bestrating van de voetpaden. In de huidige staat moeten deze nog worden gespecificeerd op de plannen.

De keuze voor vergelijkbare materialen zorgt voor een coherente vernieuwing van de laan en biedt tegelijkertijd meer comfort voor voetgangers. De keuze voor betonnen straatstenen met of zonder open voegen, afhankelijk van de zones en hun gebruik, zorgt voor variatie in het ontwerp van de openbare ruimten, terwijl een sterke samenhang behouden blijft.

Op het vlak van erfgoed zal de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen worden geraadpleegd (vrijwaringszone). De verschillende elementen van het lokale, beschermde en op de bewaarijst geplaatste bouwkundig erfgoed zullen dankzij het project beter tot hun recht komen.

Het project voorziet in een heraanleg van de openbare ruimten, voornamelijk in een weggebied in de zin van het GBP en gedeeltelijk in een gebied voor voorzieningen. Het project is in overeenstemming met de bestemmingen van het GBP en met de voorschriften. Het is ook in overeenstemming met de GewSV, behalve voor 2 artikelen van titel VII (16 en 17), waarvoor afwijkingen moeten worden aangevraagd. Het sluit goed aan bij de wens om de Georges Henrikern nieuw leven in te blazen, zoals aangegeven in het GemOP, met name door de openbare ruimten langs de laan te harmoniseren.

In het kader van het Draaiboek Publieke Ruimte van Urban heeft het project betrekking op het erfgoed, met onder meer het Koninklijk Instituut voor Doven en Blinden (waarvoor de opwaardering van het J.B. Degrooffplein de omgeving van het gebouw verbetert).

Sociaal en economisch domein

De gezelligheid van de wijk wordt verbeterd dankzij de geplande landschapsinrichtingen. Het project zal een positieve impact hebben op alle activiteiten in het studiegebied (handelszaken, woningen, openbaar vervoer, voorzieningen).

De verbetering van de gezelligheid van de laan, met name van de uniforme en begroeide voetpaden, zal de aantrekkelijkheid van de bestaande handelszaken vergroten, aangezien de meeste klanten in de

wijk wonen en te voet komen. De heraangelegde openbare ruimte op het J.B. Degrooffplein zal hier in het bijzonder aan bijdragen (kerstmarkt, braderij, enz.).

De projectperimeter behoudt zijn gemeentelijke status en zal door de gemeentediensten worden onderhouden.

De investeringskosten van het project worden geraamd op 6 miljoen euro ten laste van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

Bodem en water

Het project ligt in een gebied met een uitgesproken topografie, waarvan het laagste punt (het J.B. Degrooffplein) een klein tot middelgroot overstromingsrisico heeft. De projectperimeter heeft een bestaande ondoorlaatbaarheidsgraad van 96% en vrijwel al het regenwater dat er afstroomt, wordt daarom naar het rioleringsnetwerk afgevoerd.

Het project maakt het mogelijk om de ondoorlaatbaarheidsgraad te verlagen tot 89% door de doorlatende oppervlakken van volle grond te vergroten (van 3,6% naar 6,1%) en door halfdoorlatende oppervlakken aan te leggen in de parkeerzones (van 0% naar 5,1%). Met een totaal van 11% doorlatend oppervlak voldoet het project aan de doelstellingen van het Draaiboek Publieke Ruimte.

Het project voorziet ook in een verbetering van het regenwaterbeheer door middel van infiltratiesystemen, waaronder halfdoorlatende bestrating op de parkeerplaatsen en plantputten die het regenwater dat van de voetpaden afstroomt, opvangen en infiltreren. Het project voorziet verder in de aanleg van een infiltratiewadi op het J.B. Degrooffplein, waarmee regenwater van een oppervlakte van 700 m² kan worden opgevangen en geïnfiltreerd, dat dan van het rioleringsnetwerk wordt afgekoppeld. Dit beheer maakt het dus mogelijk om de hoeveelheid helder water die in de riolering wordt afgevoerd te verminderen en het risico op overstroming van het J.B. Degrooffplein te verkleinen.

Flora en fauna

De geplande inrichtingen omvatten meer beplanting, wat een beter uitzicht en de ontwikkeling van de lokale flora en fauna bevordert.

Deze esthetische meerwaarde is vooral merkbaar op de rijbaan met de toevoeging van 26 bomen. Op het J.B. Degrooffplein voorziet het project in de aanplant van 13 bomen in plaats van 7 bestaande (die zullen worden gekapt) en een kruidlaag. De bomen van de meierij worden behouden (14) en er worden 2 extra bomen geplant.

In totaal voorziet het project in de aanplant van 41 bomen en met de 14 behouden bomen zullen er alles bijeen 55 bomen in het gebied staan.

De gekozen boomsoorten zijn een combinatie van inheemse en niet-inheemse maar veerkrachtige soorten. Ze zijn geselecteerd vanwege hun aanpassingsvermogen aan de ruimtelijke, stedelijke en klimatologische omstandigheden en vanwege hun bijdrage aan de structurele diversiteit van de vegetatie.

De integratie van kruidlagen en begroeide voorzieningen zoals wadi's versterkt lokaal de beschikbare habitats voor stedelijke fauna en bestuivende insecten en draagt bij aan de verbetering van de ecologische werking van de site.

Het project levert zo een positieve bijdrage aan de groene en blauwe netwerken op lokaal niveau.

Andere domeinen

Ook op andere milieudomeinen heeft het project een gunstige invloed.

- Hoewel het project geen significante impact heeft op het geluid, aangezien de grootste bron van geluidsoverlast in de straat, namelijk het wegverkeer, ongewijzigd blijft in de voorgestelde situatie, zullen enkele verbeteringen merkbaar zijn, zoals een vlottere doorstroming en een lagere snelheid van het wegverkeer dankzij specifieke inrichtingen (plateau aan de Van Meyelschool, kleurmarkeringen op het wegdek voor beide scholen, ontmoetingszone op het J.B. Degrooffplein).
- Wat de mens betreft, verbetert het project de kwaliteit van de stedelijke inrichting en draagt het bijgevolg bij tot een verbetering van het subjectieve veiligheidsgevoel op de laan. Door visuele en fysieke inrichtingen aan te brengen bij de twee scholen in de laan, verbetert het project de verkeersveiligheid voor kwetsbare weggebruikers. De toegang voor de DBDMH blijft uiteraard mogelijk op de laan en wordt zelfs vergemakkelijkt door de verbreding van de rijbaan.
- De belangrijkste impact van het project op het microklimaat, hoewel vrij gering, ligt in de lokale vermindering van het hitte-eilandeffect dankzij de doorlatende en begroeide oppervlakken.
- Het project zal vrij weinig invloed hebben op de luchtkwaliteit op supra-lokaal niveau, maar zal wel een verbetering betekenen (vlotter verkeer leidt tot minder broeikasgassen en meer begroeiing).
- Wat energie betreft, wordt op dit moment overwogen om de bestaande verlichting te vervangen.
- Hetzelfde geldt voor afval, waarbij de locaties van de bestaande vuilnisbakken behouden blijven.

Bouwplaats

De werken zullen naar verwachting in de zomer van 2027 van start gaan en gedurende 3 à 4 jaar elke zomer 2 à 3 maanden duren, waarbij telkens aan één deel van de Georges Henrilaan wordt gewerkt (niet noodzakelijkerwijs de drie delen die in de projectbeschrijving worden genoemd). Ter herinnering: deze planning is afhankelijk van de lopende procedures (onderhandelingen over een overeenkomst, procedure voor een vergunningsaanvraag, enz.). Bovendien is er in de huidige voorontwerpfase nog geen overheidsopdracht gegund en is er nog geen gedetailleerd tijdschema opgesteld.

De werken vinden volledig plaats in het projectgebied (bouwplaats en parkeerplaatsen voor werknemers/bouwmachines) en zullen daarom een deel van de openbare ruimte in beslag nemen. Elke fase van de werken zal een specifiek deel van de weg in beslag nemen, met verschillende toegangen vanaf de zijstraten en vanaf de Georges Henrilaan zelf.

Het project vereist weinig afvoer van materialen, aangezien de topografie nauwelijks zal worden gewijzigd. Alleen de oude straatstenen moeten worden afgevoerd, evenals asfalt en enkele elementen van het straatmeubilair.

De aan te voeren materialen zijn die welke nodig zijn voor de aanleg van de voetpaden en de rijbaan (asfalt, straatstenen, enz.), evenals het straatmeubilair en de beplanting.

De werken betreffen de heraanleg van een rijbaan van gevel tot gevel. Ze zullen uiteraard effecten hebben op de mobiliteit, en wel voor alle vervoerswijzen. Ze zullen leiden tot verkeersonderbrekingen, die op dit moment nog niet bekend zijn (volledige onderbreking of onderbreking per halve rijbaan). Ook actieve vervoerswijzen zullen worden beïnvloed door onbegaanbare voetpaden, waardoor omleidingen te verwachten zijn. Verder zal het aantal parkeerplaatsen tijdens de werken worden beperkt.

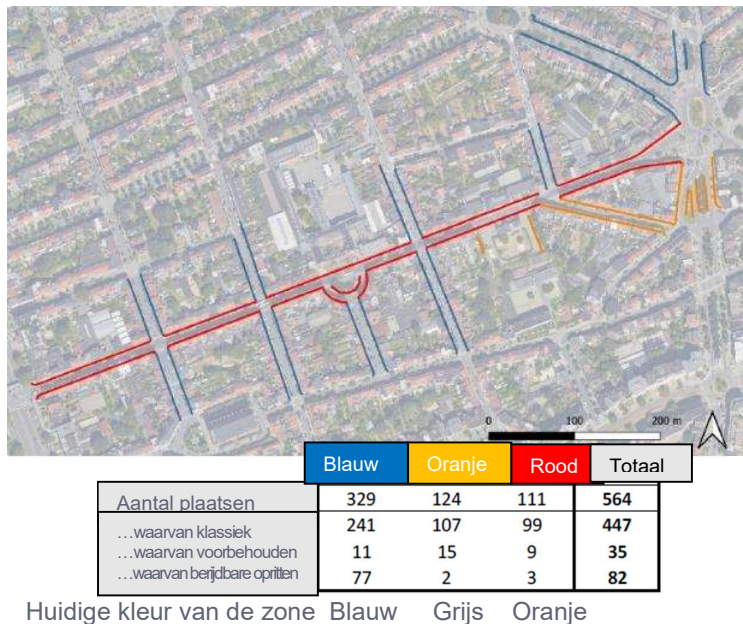
Deze gevolgen voor de mobiliteit zullen effecten hebben op de sociale en economische activiteiten in de straat, omdat de toegankelijkheid wordt beperkt. Om deze effecten te beperken, is de aanvrager van plan de werken in fasen en tijdens de zomer uit te voeren.

De werken zullen tijdelijke en plaatselijke, maar vrij aanzienlijke effecten hebben, voornamelijk in verband met geluidsoverlast, stofuitstoot en vrachtverkeer. Deze overlast zal gevolgen hebben voor alle activiteiten en bewoners in de wegstukken waar gewerkt wordt.

10 BIJLAGE: SAMENVATTING VAN DE ONDERZOEKEN NAAR DE PARKEERVRAAG IN DE GEORGES HENRILAN

In 2020 heeft het adviesbureau STRATEC onderzoeken naar de parkeervraag en naar de parkeerrotatie uitgevoerd. Het onderzoek naar de parkeerrotatie had tot doel de parkeervraag zo nauwkeurig mogelijk te beoordelen en te karakteriseren. De tellingen op de openbare weg werden elk uur uitgevoerd, van 5.00 tot 20.00 uur, op donderdag 5 maart 2020 en op zaterdag 7 maart 2020.

Onderstaande afbeelding geeft een gedetailleerd overzicht van het parkeeraanbod en de soorten zones op het moment van de tellingen. Opgemerkt zij dat de kleuren van de zones vandaag niet meer dezelfde zijn.

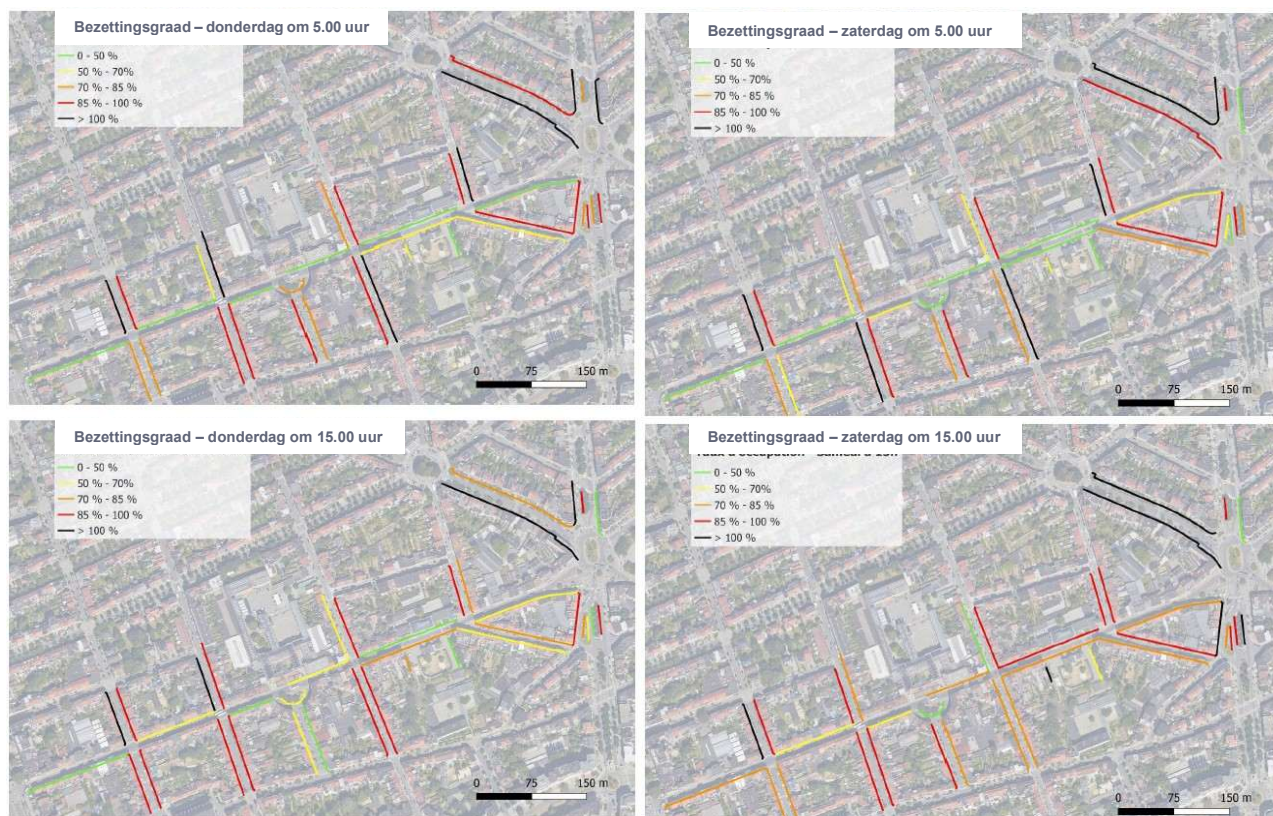


Afbeelding 110: Overzicht van het parkeeraanbod in de perimeter in 2020 (bron: STRATEC)

De onderzochte perimeter vertoonde gedurende de hele dag een over het algemeen hoge bezettingsgraad, maar zonder volledig verzadigd te raken. Er waren echter grote verschillen tussen de verschillende gereguleerde zones: de rode zone en, in mindere mate, de oranje zone ontmoedigen kort- en middellangparkeren, waardoor er een aanzienlijke verschuiving naar de aangrenzende blauwe zones plaatsvindt. Deze laatste zones waren zowel doordeweeks als in het weekend bijna continu verzadigd, waardoor hun capaciteit om extra vraag op te vangen sterk beperkt was. Omgekeerd bleef de rode zone buiten de spits weinig bezet, met een maximum van 80% op donderdag aan het einde van de dag en 85% op zaterdag rond het middaguur. De niveaus wijzen niet op verzadiging, maar op een naderende kritieke drempel, met name op zaterdag. De parkeermarge blijft beperkt binnen de perimeter en benadrukt de kwetsbaarheid van het gebied voor elke toename van de parkeervraag.



Afbeelding 111: Resultaten van de bezettingsgraad voor donderdag 5 maart 2020 en zaterdag 7 maart 2020 (bron: STRATEC)



Afbeelding 112: Resultaten van de bezettingsgraad per wegstuk voor donderdag 5 maart 2020 en zaterdag 7 maart 2020 (bron: STRATEC)

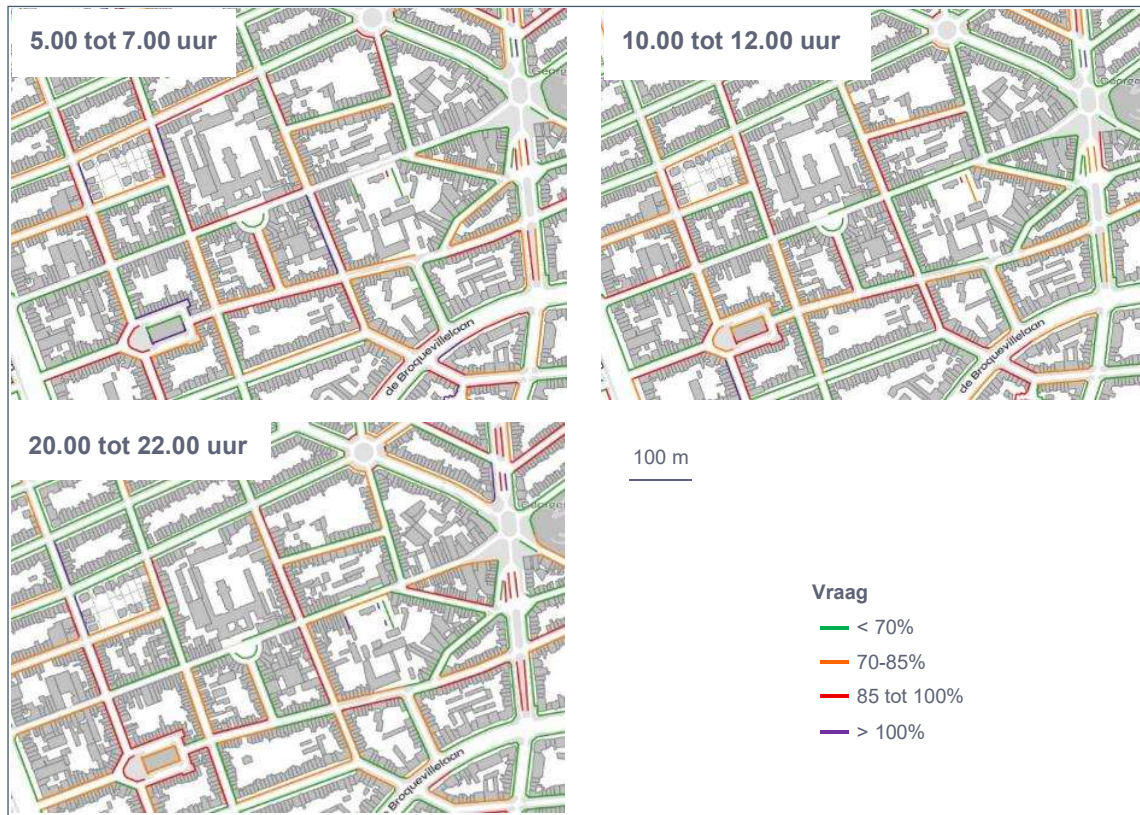
Wat de rotatiesnelheid betreft, waren de resultaten van de tellingen tijdens de week als volgt:

- Over de hele perimeter: de rotatiesnelheid bedraagt 3,5 voertuigen/plaats/15.00 uur, wat wijst op een eerder langdurig gebruik van de parkeerplaatsen.
- In de blauwe zone: de bezettingsgraad ligt tussen 90 en 100% en varieert niet veel gedurende de dag. De rotatiesnelheid bedraagt 3 voertuigen/plaats/15.00 uur, wat wijst op overwegend langparkeren. De gebruikers zijn voornamelijk bewoners, maar ook mensen die overdag boodschappen doen (waarschijnlijk om de tarieven voor de oranje of rode zone te vermijden).
- In de rode zone: de rotatiesnelheid is vrij hoog, met 5,4 voertuigen/plaats/15.00 uur. Kortparkeren (< 2.00 uur) betreft meer dan 60% van de voertuigen die in de rode zone geparkeerd staan. Op weekdays is de rode zone verre van verzadigd. Om 5.00 uur is slechts 50% van de parkeerplaatsen bezet. Rond 19.00 uur wordt echter een piek waargenomen met een bezettingsgraad van 82%. Het gaat hier waarschijnlijk om mensen die aan het eind van de dag boodschappen doen (supermarkten zijn tot 20.00 uur open).
- In de oranje zone: de rotatiesnelheid is hier het laagst, met 2,6 voertuigen/plaats/15.00 uur. De zone heeft parkeerplaatsen die eerder aanzetten tot langparkeren.

Voor de resultaten van de tellingen op zaterdag vertonen de rotatiesnelheden dezelfde trends als op weekdays, maar zijn ze iets hoger voor de rode en blauwe zones. De oranje zone heeft een rotatiesnelheid van 3,5 voertuigen/plaats/15.00 uur. Deze rotatiegraad is hoger dan op donderdag, vooral omdat het parkeerterrein van de meierij op zaterdag meer wordt gebruikt dan op donderdag en omdat dit parkeerterrein eerder bedoeld is voor kortparkeren.

In 2023 heeft Brussel Mobiliteit ook een onderzoek uitgevoerd naar de parkeervraag.

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de parkeerbezetting tussen 5.00 en 7.00 uur en tussen 20.00 en 22.00 uur, wat representatief is voor de bezetting 's nachts (in principe residentieel), en tussen 10.00 en 12.00 uur, wat representatief is voor de bezetting overdag tijdens de werkuren.



Afbeelding 113: Parkeerbezetting in 2023 (bron: <https://data.parking.brussels/>)

Op basis van deze gegevens uit 2023 lijken de parkeerplaatsen in hetzelfde studiegebied over het algemeen minder verzadigd te zijn dan in 2020, zowel overdag als 's nachts, met een verzadiging van minder dan 70% op sommige plaatsen.

Op donderdag 24 maart 2022 en zaterdag 26 maart 2022 (handelszaken) heeft het adviesbureau AGORA ten slotte ook een parkeeronderzoek uitgevoerd.

Op donderdag, gedurende drie verschillende periodes:

- ochtend: tussen 9.30 en 11.30 uur
- namiddag: tussen 16.00 en 17.30 uur
- avond: tussen 20.30 en 22.00 uur

Op zaterdag:

- tussen 10.00 en 13.00 uur



Afbeelding 114: Kaarten van de parkeerbezetting op donderdag 24 maart 2022 en zaterdag 26 maart 2022 (bron: AGORA)

Hun conclusies waren als volgt: “De bezettingsgraad is over het algemeen vrij hoog in de hele perimeter gedurende de hele dag, zonder echt de grens van 85% te overschrijden, waarbij het moeilijk wordt om een parkeerplaats te vinden. Op weekdagen is er geen duidelijk verschil in bezettingsgraad tussen de verschillende gereguleerde zones. De wegen in de blauwe zone zijn de hele dag door bijna verzadigd en ‘s avonds is dit nog iets meer het geval vanwege de vraag van bewoners. Op zaterdag heeft de rode zone van de Georges Henrilaan echter een verschuivingseffect op de zijstraten, vooral omdat de blauwe zone alleen van maandag tot vrijdag is gereguleerd. Deze verschuiving leidt tot verzadiging in de eerste delen van de zijstraten van de laan, maar niet verder. De rode zone van de Georges Henrilaan is ‘s ochtends, ‘s avonds en op zaterdagochtend het drukst, en paradoxaal genoeg minder druk tijdens de avondspits voor boodschappen. De vraag naar parkeerplaatsen op de Georges Henrilaan houdt dus meer verband met schoolpersoneel en bewoners dan met handelaars. Bovendien blijkt uit een studie die in 2014 door Atrium is uitgevoerd dat 60% van de klanten van de handelszaken in de Georges Henrilaan te voet komt, 38% met het openbaar vervoer, gelijkmatig verdeeld over metro, tram en bus, en slechts 16% met de auto. De handel is hier dus duidelijk lokaal.”