



N₂OH

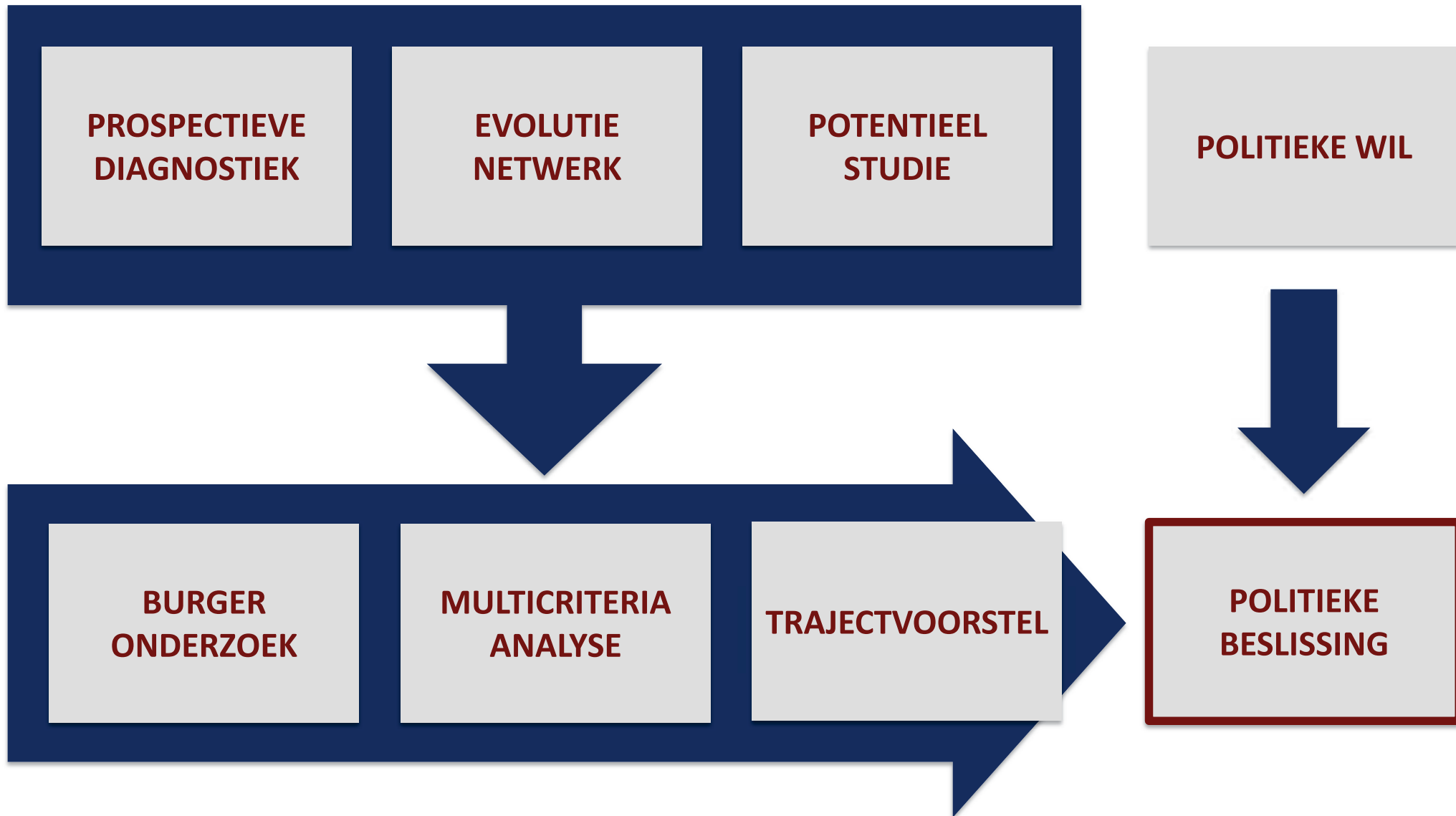
IMPACTSTUDIE VAN EEN TRAMLIJN NAAR NEDER- OVER-HEEMBEEK

Stad Brussel – 10/02/2020



PROCES

N2OH-Studie





Burgers

- 8 burgers uit NOH geselecteerd door middel van een transparant proces
- **Handelaars, verenigingsleden, buurtbewoners**
- **Verschillende leeftijden, beroepen en vervoerwijzen**



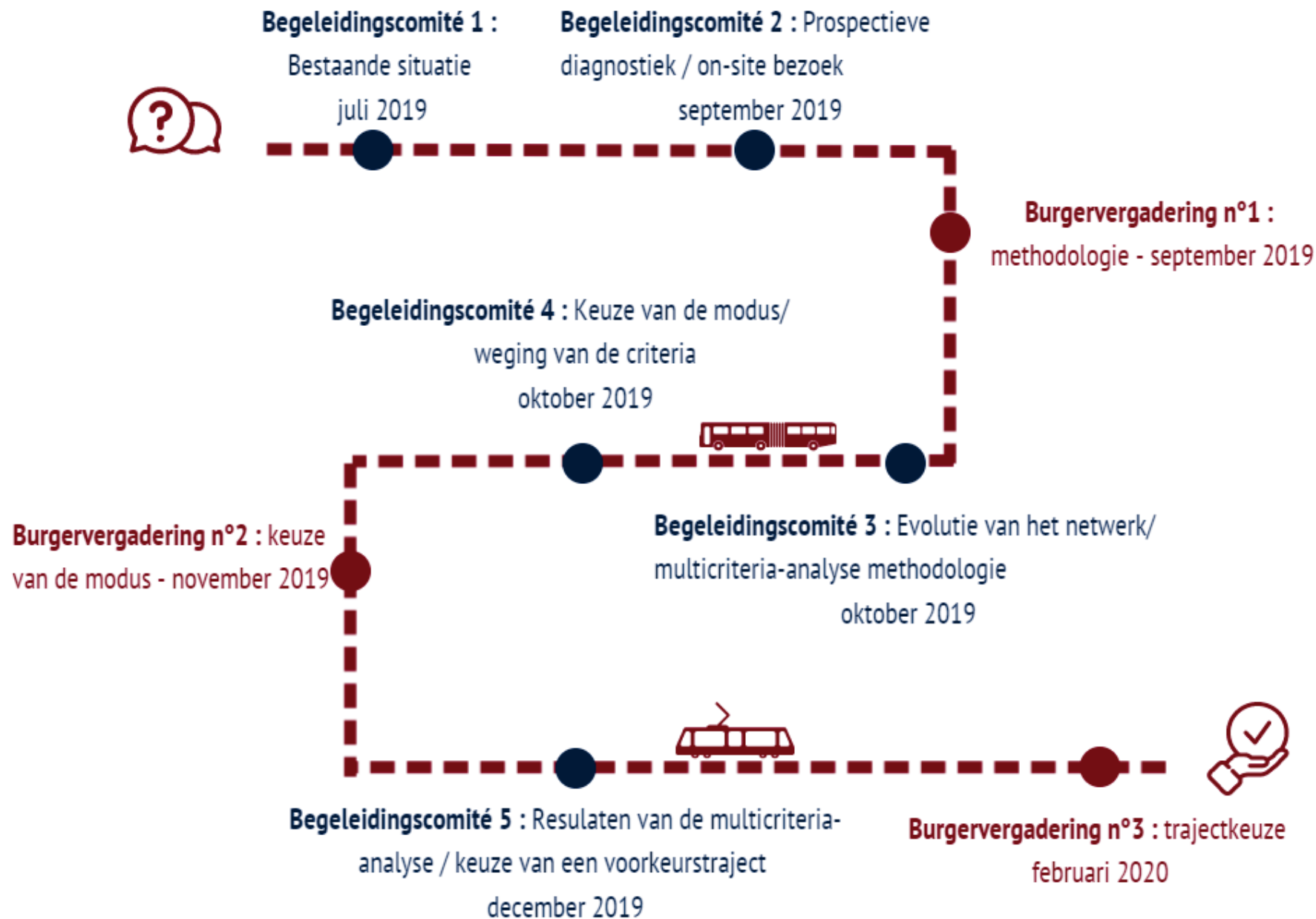
- Cel Mobiliteit & Openbare
- Politiezone Brussel-Elsene
- Kabinet van Burgemeester Philippe Close
- Kabinet van Schepen Bart d'Hondt
- Kabinet van Schepen Arnaud Pinxteren
- Kabinet van Schepen An Persoons



- Brussel Mobiliteit
- Leefmilieu Brussel
- Perspective Brussels
- Urban Brussels en Bouwmeester Maître Architecte (BMA)
- Kabinet van Minister Elke Vandenbrandt bevoegd voor Mobiliteit
- Kabinet van Minister-President Rudi Vervoort



- Afdeling Public Affairs
- Afdeling Network
- Afdeling Infrastructuur



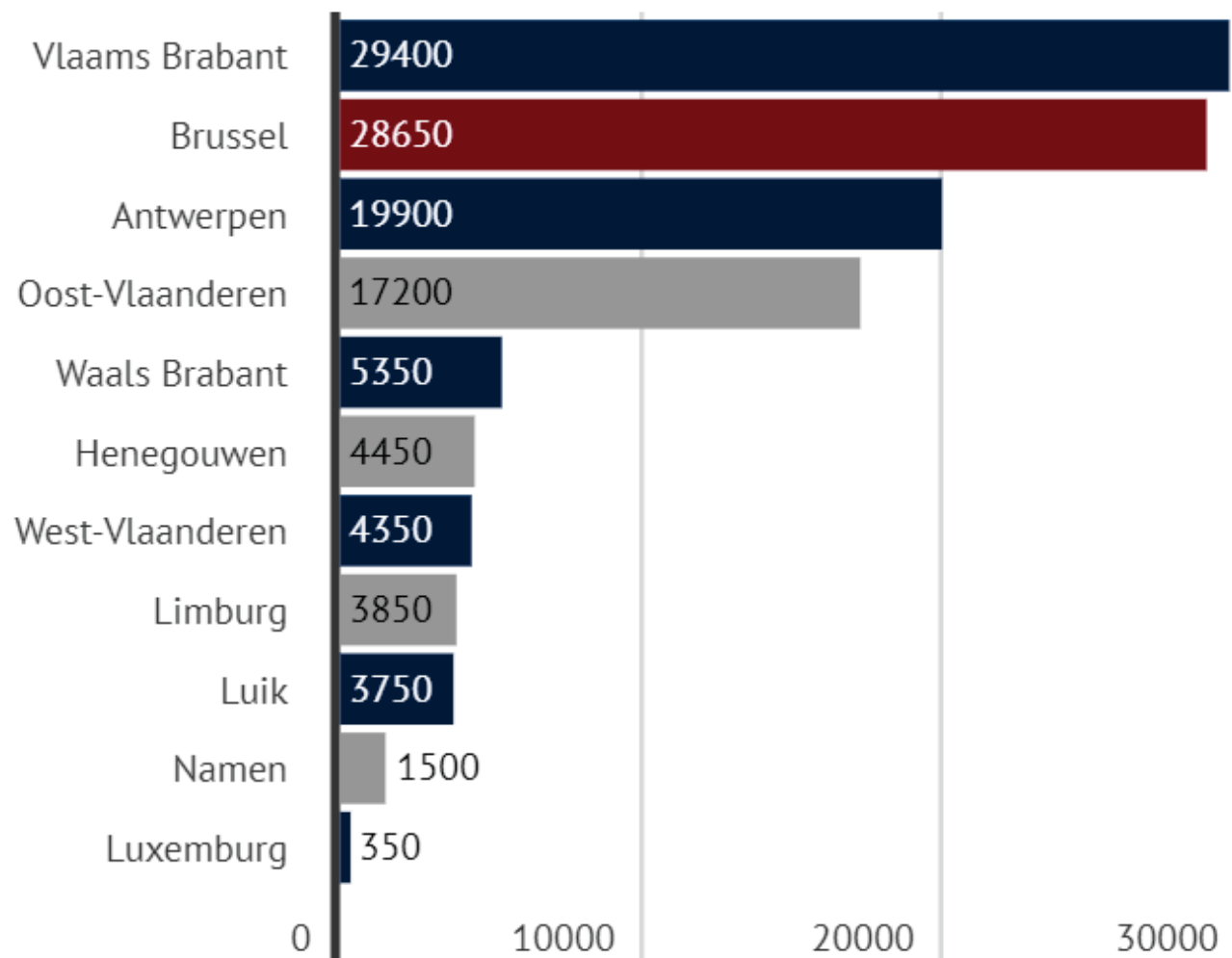


PROSPECTIEVE DIAGNOSTIEK

De mobiele gegevens (Proximus) brengen alle verplaatsingen samen ongeacht de reden van de verplaatsing en het vervoermiddel.

Deze gegevens tonen dat :

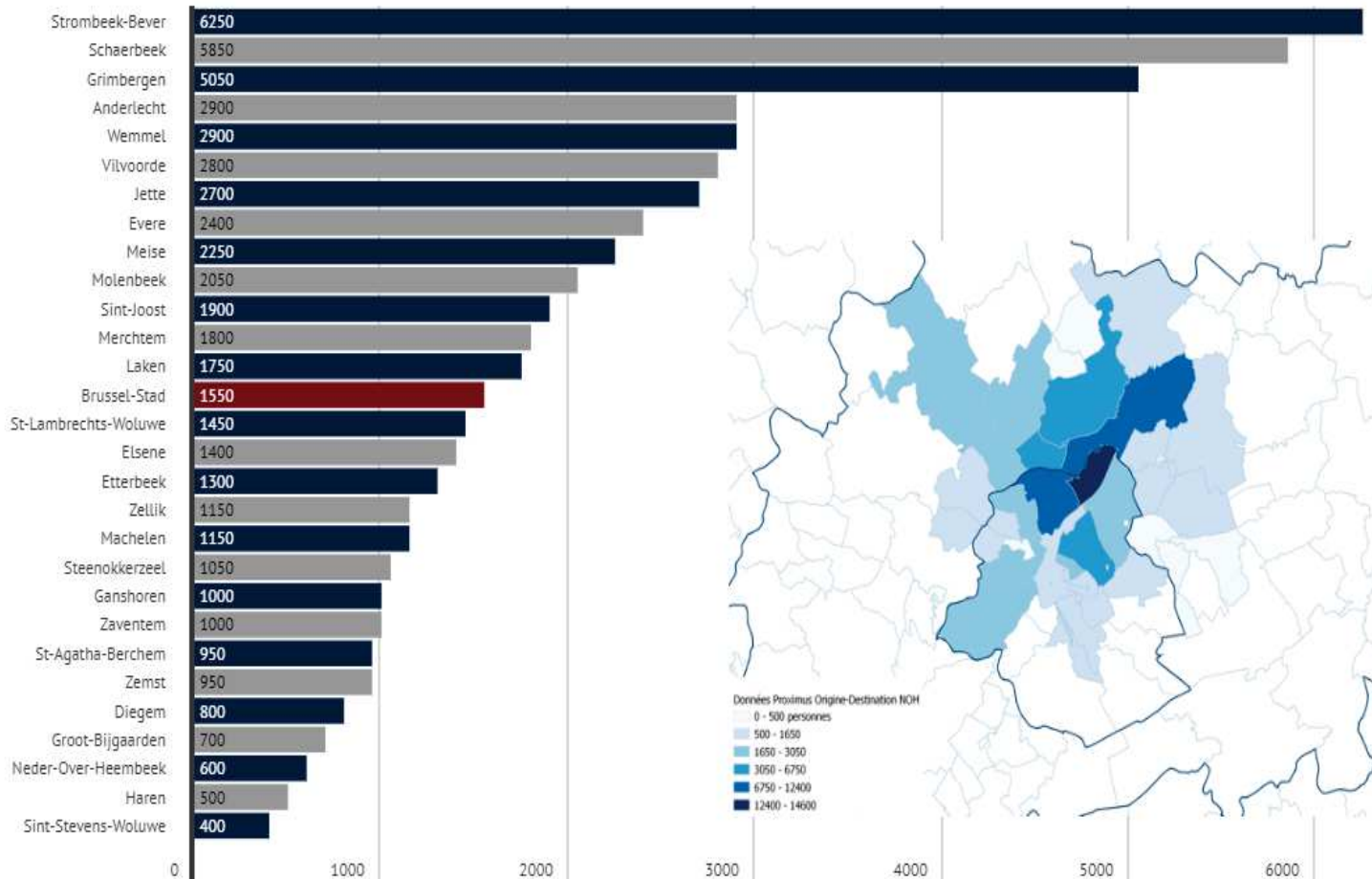
- Enkel 25% van de verplaatsingen in verband met NOH afkomstig uit het BHG zijn
- De meerderheid van de verplaatsingen uit het noorden van het BHG komen.



Bron : Proximus - Espaces-Mobilités

Diepgaandere analyse wijst erop dat :

- Veel verplaatsingen afkomstig zijn uit de naburige gemeenten Strombeek-Bever, Vilvoorde, Grimbergen, Meise en Wemmel, Merchtem, Zellik
- Verplaatsingen naar het BHG vooral Schaarbeek en Evere (oosten van Brussel) en Anderlecht, Jette en Molenbeek (westen van Brussel) als bestemming hebben



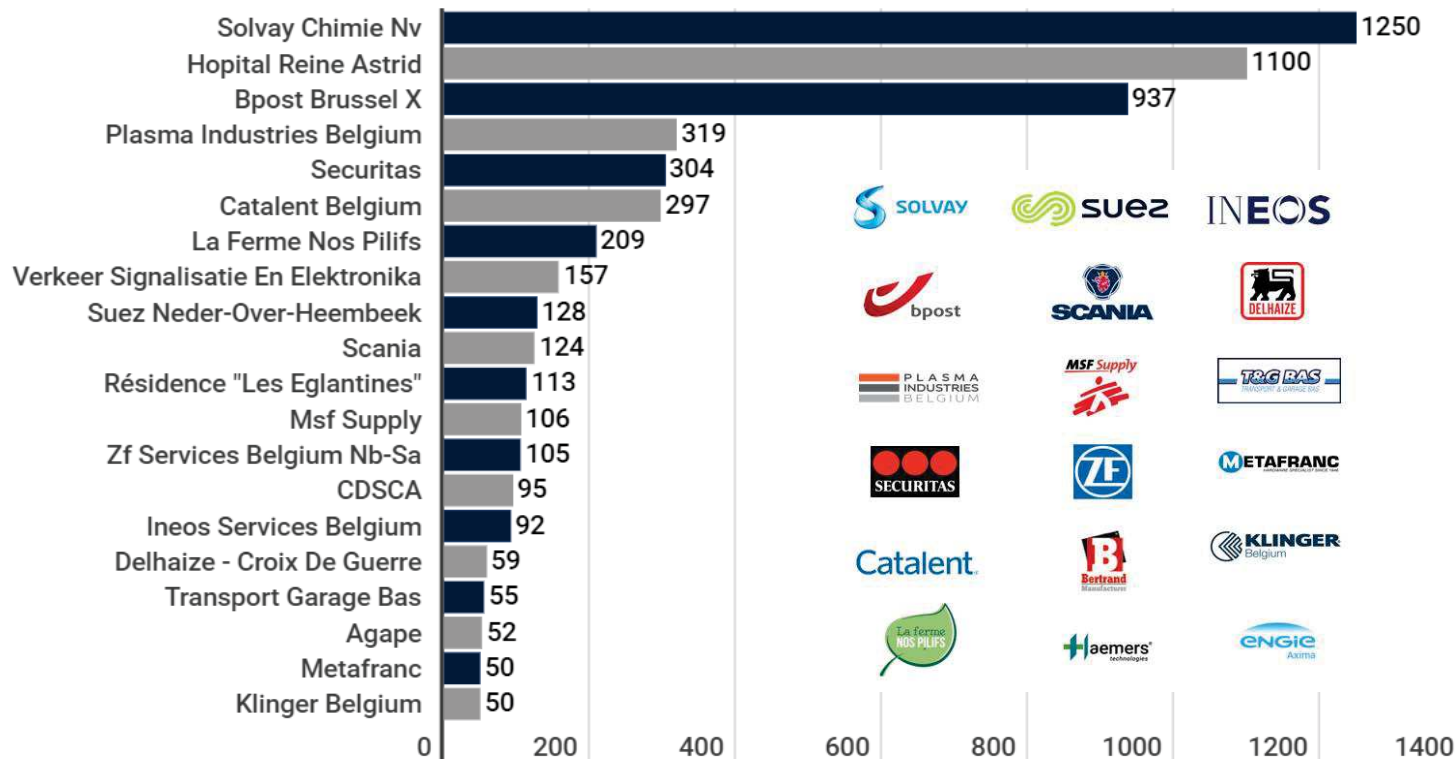
Bron : Proximus - Espaces-Mobilités

De studiezone omvat

- Drie bedrijven van +/- 1000 werknemers
- Vier bedrijven met tussen 200 en 400 werknemers
- Een twintigtal bedrijven met tussen 50 en 150 werknemers

Het is vermeldenswaardig dat veel bedrijven in de studiezone **technisch personeel in dienst hebben, dat vaak in shiften of in verschoven uurrooster werkt.**

Top 20 bedrijven



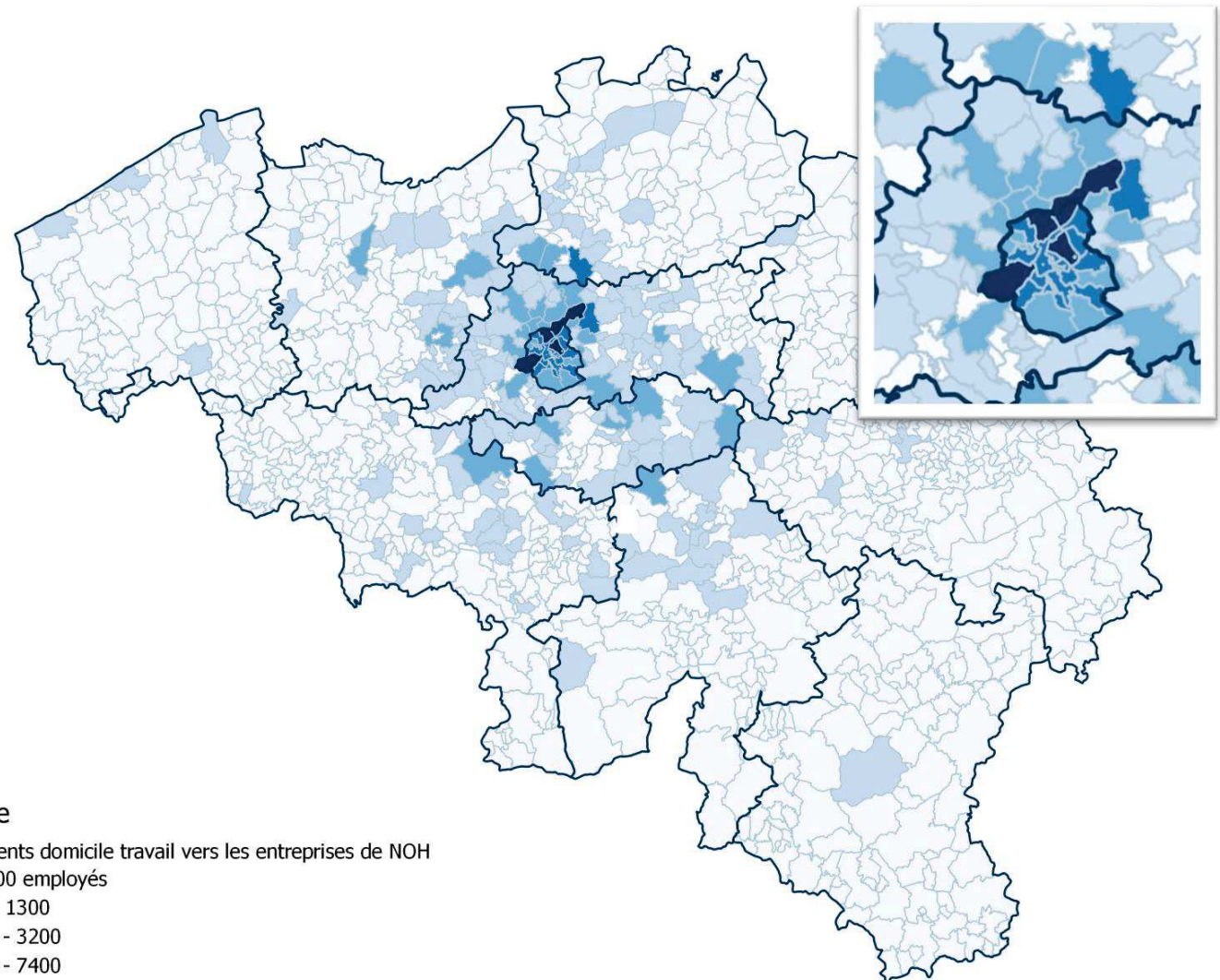
De analyse van de afkomst van de werknemers, gebaseerd op de federale diagnostiek woon-werkverkeer (2017) toont dat :

35%

van de werknemers uit Brussel komen

65%

van de werknemers van buiten Brussel komen



Légende

Déplacements domicile travail vers les entreprises de NOH

- 0 - 300 employés
- 300 - 1300
- 1300 - 3200
- 3200 - 7400
- 7400 - 13600

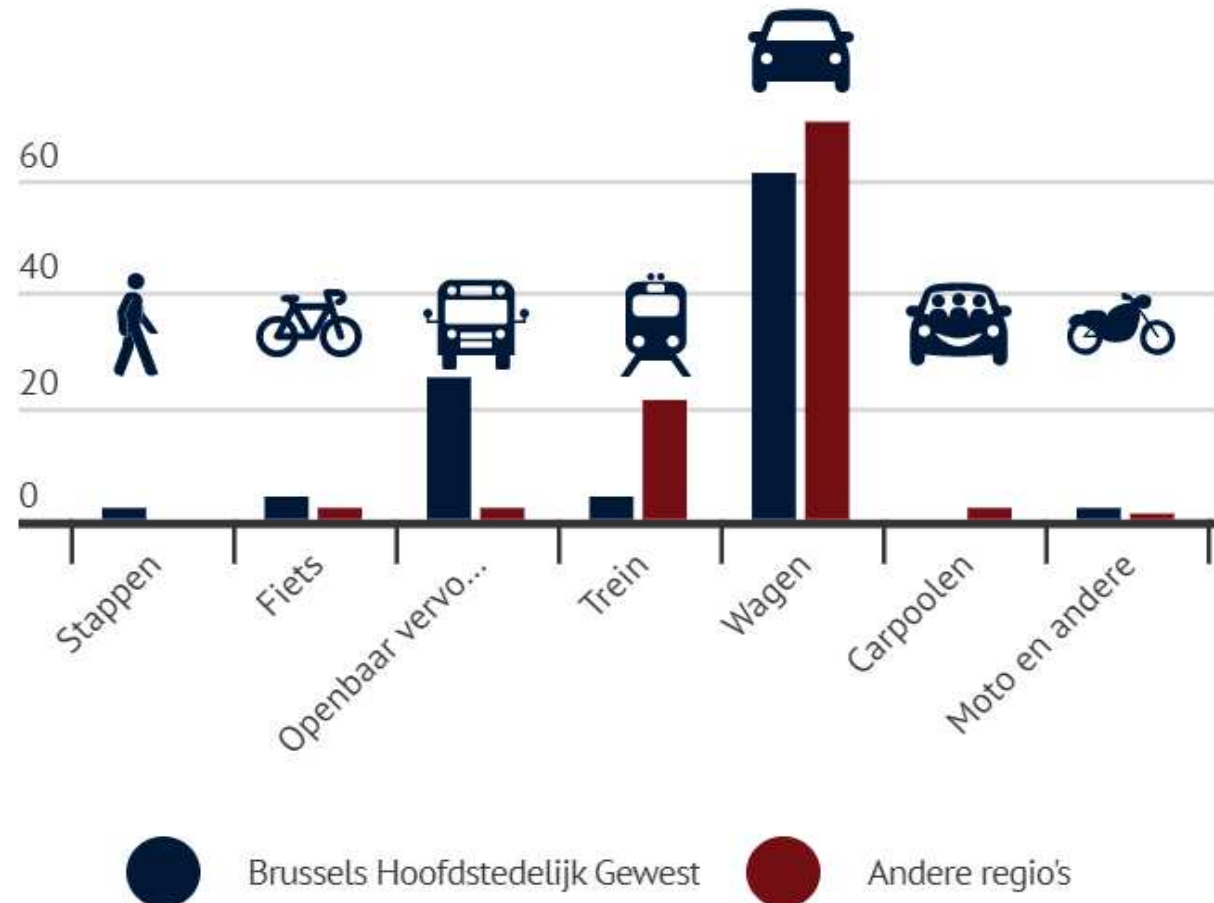
Bron : FOD Mobiliteit en Vervoer, Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017. Steekproef van 3.422 werknemers

Als men het modaal aandeel samen met de afkomst van de werknemers bestudeert, blijkt dat Brusselaars vaker beroep doen op het openbaar vervoer dan werknemers uit andere regio's.

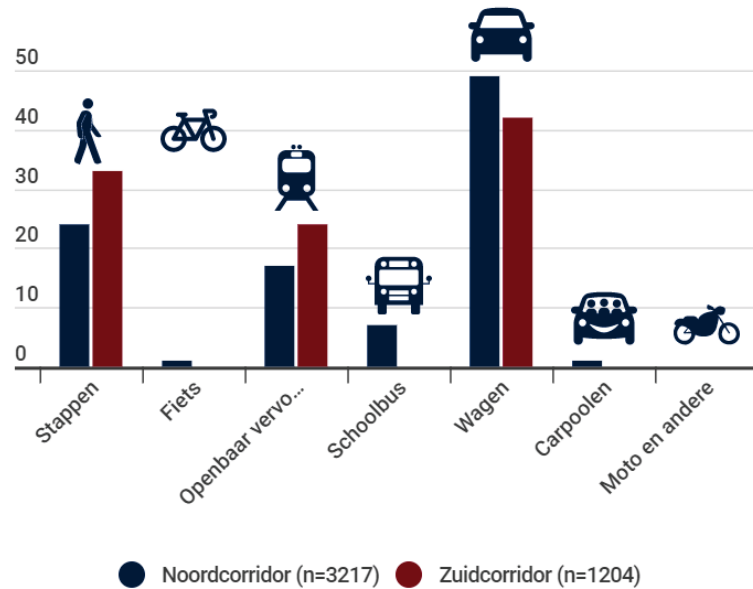
Toch blijft het modaal aandeel van de wagen overheersend, zelf voor Brusselaars.

De trein wordt vaker gebruikt door de niet-Brusselaars.

Modale verdeling van werknemers in bedrijven in NOH (FOD Mobiliteit - 2017)



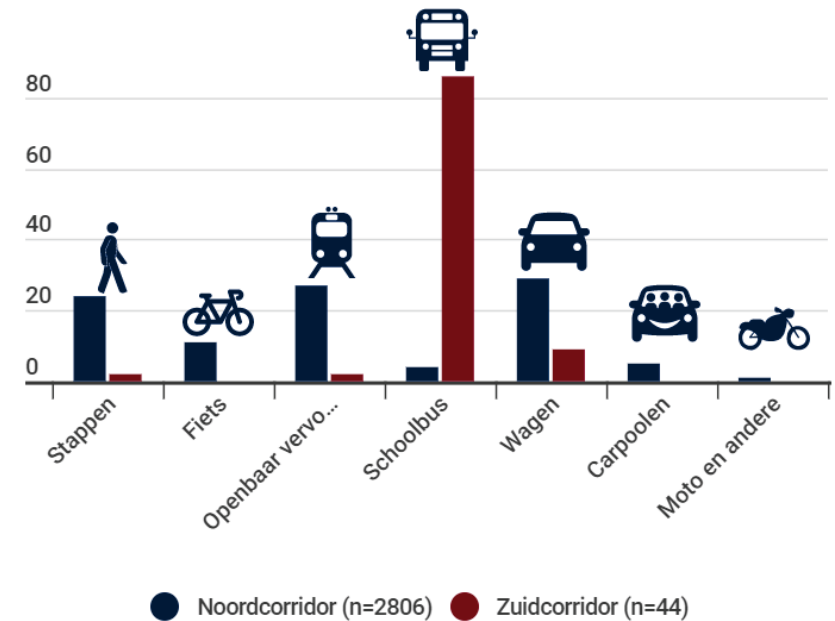
Modale verdeling basisonderwijs



De wagen blijft overheersend voor het basisonderwijs maar ook het hoog aandeel van het stappen en het openbaar vervoer (schoolbus inbegrepen) kunnen worden opgemerkt.

De modale verdeling is evenwichtiger voor leerlingen uit het secundair onderwijs, met een relatief hoog aandeel van de fiets. **Opgelet**, de analyse voor de zuidelijke corridor wordt beïnvloed door het feit dat het om één enkele gespecialiseerde school gaat.

Modale verdeling secundair onderwijs



De algemene vooruitzichten (gehele perimeter van NOH) wijzen op een aanhoudende groei tegen 2035 met een toename van respectievelijk

- 7.500 inwoners
- 3.100 leerlingen
- 2.600 banen

Dat betekent ongeveer 13.200 nieuwe burgers in de perimeter

+/- 30.000

extra verplaatsingen per dag.

2018

31.600 Inwoners



9.700 Leerlingen



7.300 Banen



2035

39.100 Inwoners

12.800 Leerlingen

9.900 Banen



+24%

+32%

+36%

- De meerderheid van de verplaatsingen zijn niet afkomstig uit het BHG (minstens **2/3** van de verplaatsingen). Geen element wijst op een trendverandering in de toekomst.
- De verplaatsingen uit het BHG zijn voornamelijk afkomstig uit het westen (Jette, Molenbeek, Anderlecht) en het oosten (Schaarbeek, Evere) van de agglomeratie.
- Het huidig modaal aandeel van het openbaar vervoer is zwak, met ongeveer **20%**.
- Het groeipotentieel is heel belangrijk in de sector, met een verwachte toename van **7.500** inwoners, **3.100** leerlingen en **2.600** banen in het geval van een volledige realisatie van het potentieel tegen 2035.
- Dit potentieel, indien benut, betekent ongeveer **30.000** extra verplaatsingen per dag.

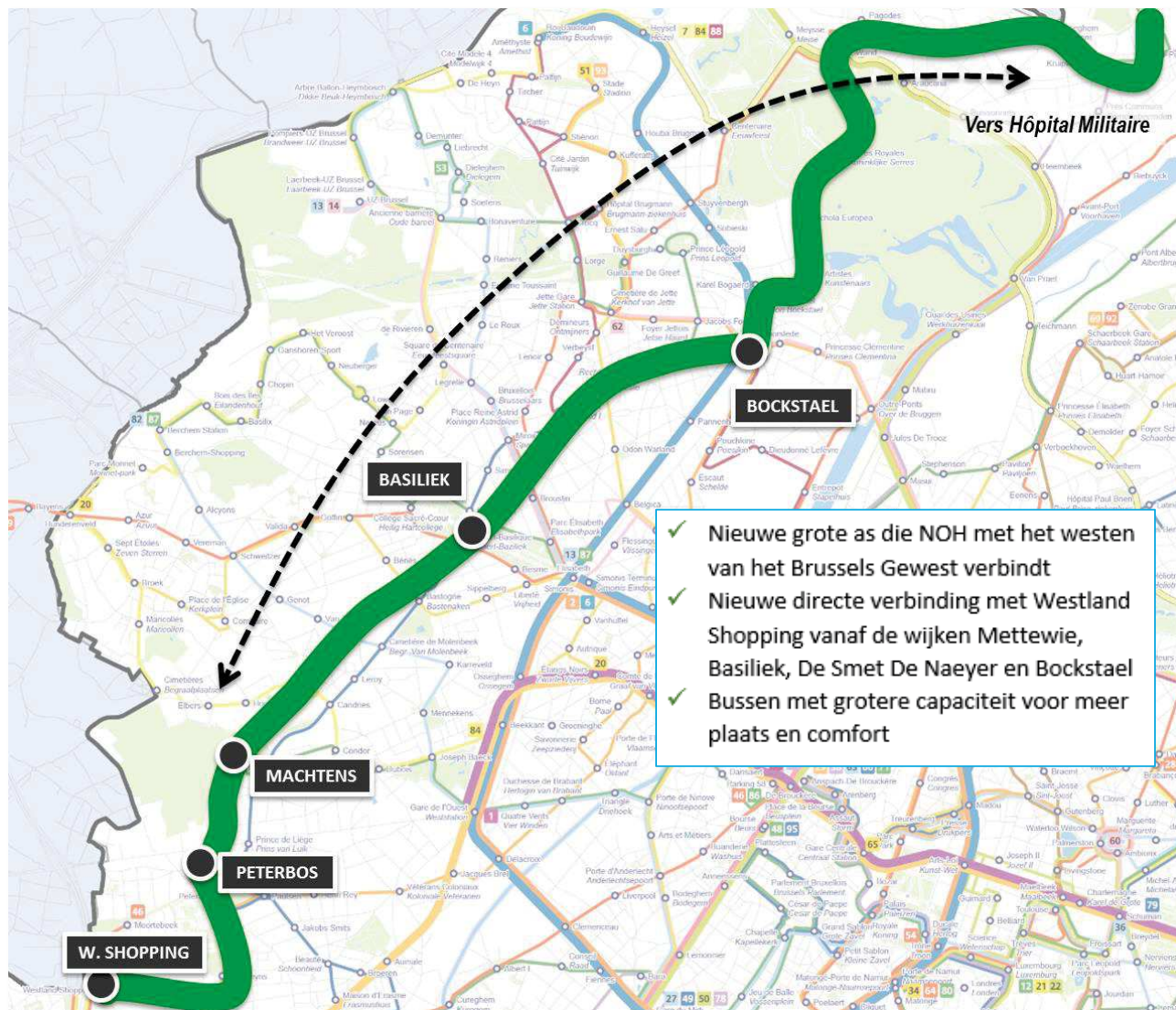


EVOLUTIE VAN HET NETWERK

Sinds november 2019 geniet lijn 53 van een nieuwe route vanaf Bockstael. De lijn gaat niet meer verder richting Dieleghem maar wordt verbonden met Westland Shopping in Anderlecht.

Deze verbinding versterkt de westelijke *connectie* gevoelig en biedt nieuwe connecties voor NOH.

Daarentegen veroorzaakt de nieuwe inrichting extra overstappen naar het Brugmann-ziekenhuis.



Een nieuwe 56-lijn zal worden ingehuldigd in **april 2020**. Deze nieuwe lijn vormt een nieuwe bediening tussen de economische activiteitszones en het centrum van NOH en zal de druk op lijn 47 verlichten.

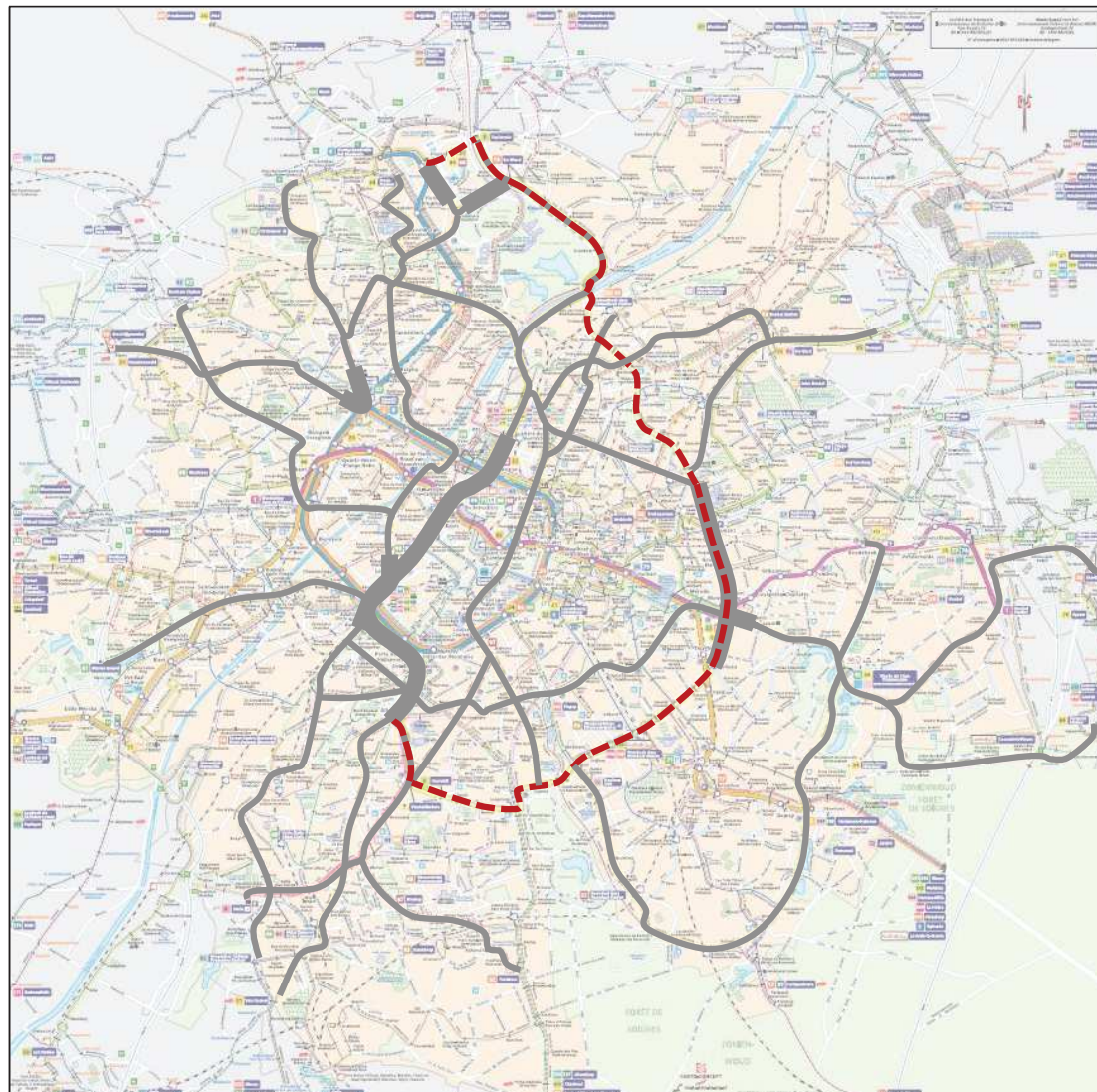
De lijn zal dan verder gaan tot Schaarbeek (Verboekhovenplein, Colignonplein, Paul Deschanellaan, Daillyplein) en de Europese wijk.



- ✓ Betere bediening van NOH (Oorlogskruizenlaan, Val Maria, Militair Ziekenhuis)
- ✓ Nieuwe verbinding met commercieel centrum Docks Brussel
- ✓ Nieuwe verbinding met gemeentehuis Schaarbeek
- ✓ Verbinding met metro en station Brussel-Schuman

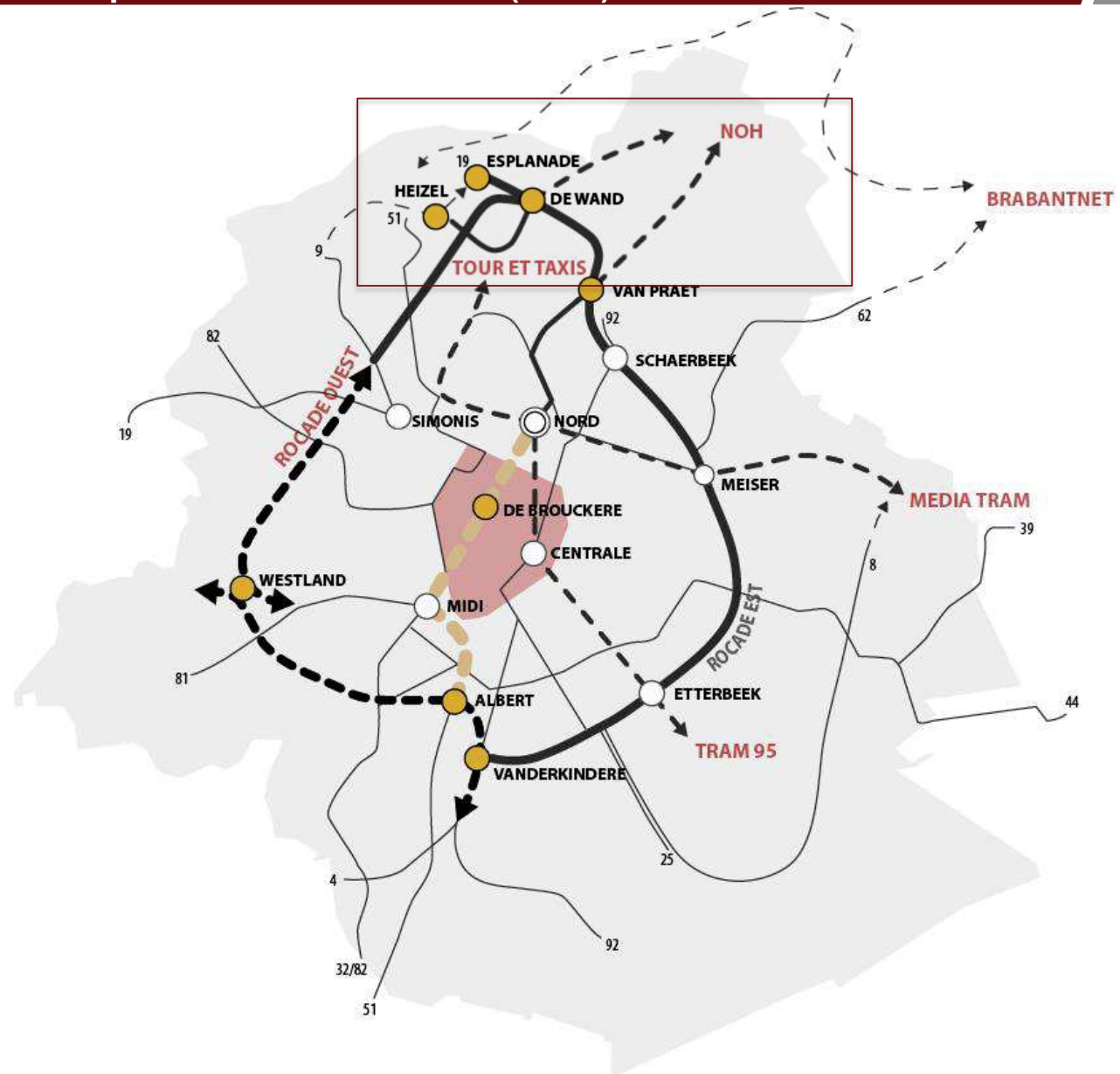
Waardering westelijke Middenring

- De efficiëntie verbeteren (snelheid, regelmaat, aangeboden frequenties en capaciteit) op de hele tramas van de Middenring, tussen Albert en Heizel.
- De inbedrijfstelling voorbereiden van een nieuwe generatie rijdend materieel dat meer comfort en capaciteit zal bieden (potentieel : tram van 2m65)
- Het tramaanbod op de Middenring geleidelijk aan laten evolueren naar « lichte bovengrondse metro » om de verwachte stevige groeivoorzichten van het aantal reizigers te kunnen beantwoorden.



Visie

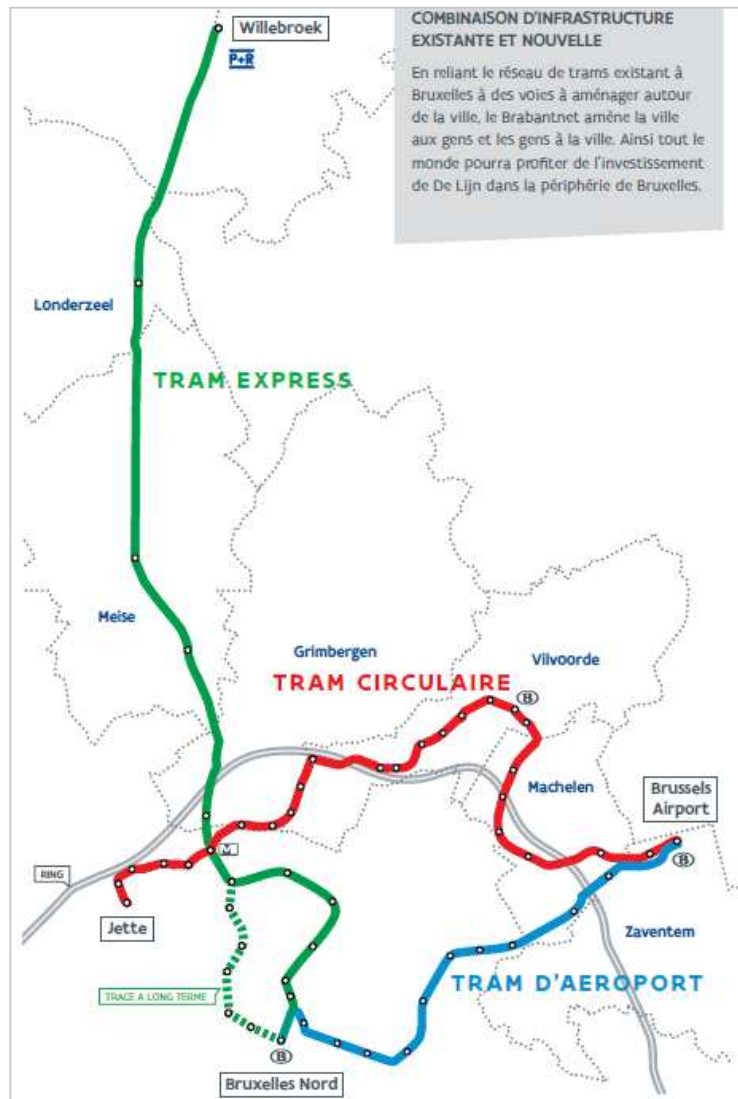
- Isolatie van tram 7 en verdubbeling van zijn frequentie
- Uitbreiding van het netwerk te bestuderen voor tramlijnen 3 en 19 naar NOH en tramlijn 25 naar Evere.
- Creatie van een Mediatramlijn naar Meiser en Woluwe



De Lijn heeft een ambitieuze visie uitgestippeld voor de ontwikkeling van het Vlaams Brabants netwerk, onder de naam BrabantNet.

Meerdere “trambuslijnen” zullen er de dag zien in het komende decennium. De werken op de allereerste lijn vanuit Willebroek zijn een paar weken geleden van start gegaan en de eerste voertuigen werden al geleverd.

De cirkellijn die Brussels Airport met de Heizel en Jette verbindt rijdt net vlakbij het noorden van Neder-over-Heembeek en verdient een bijzondere aandacht op het gebied van de aansluitingen.



Investeren in doorstroming

over het volledige tracé zorgt voor betrouwbare dienstregeling

Verkeerslichtenbeïnvloeding
garandeert een snelle reistijd

600
nieuwe
aangeplante bomen

16 km
langste busbaan in België

BUS

23 km
nieuw en verbeterd
fietspad

930
plaatsen in
nieuwe fietsenstallingen

Elke 15 minuten
Betrouwbare dienstregeling
4 trambussen per uur



KEUZE VAN DE MODUS EN STUDIE VAN HET POTENTIEEL



Autonome voertuig



Stadskabelspoor



Versterking van de standaardbussen



Hoogwaardige bus (HOV)



Tram

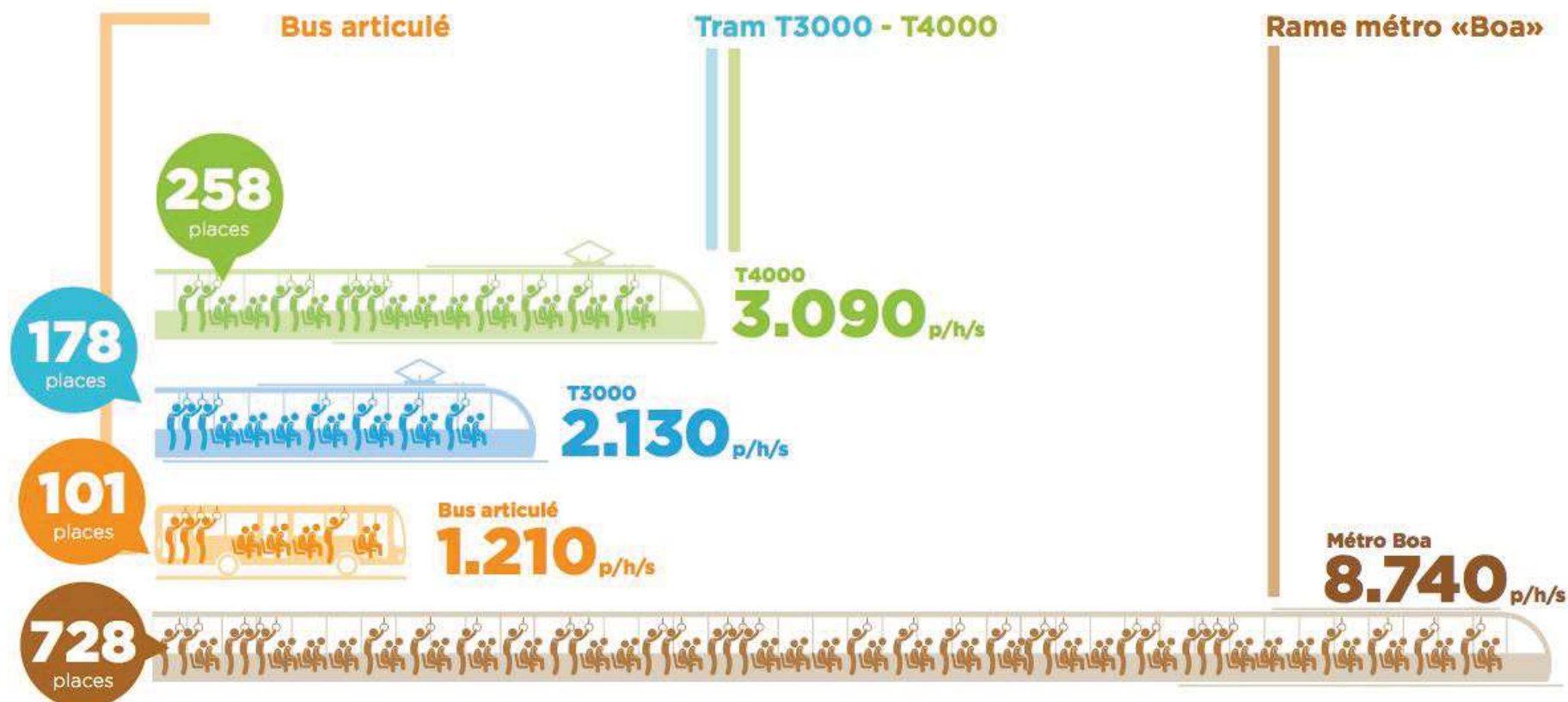
MODUS / Welke modus te kiezen ?



Bus articulé

Tram T3000 - T4000

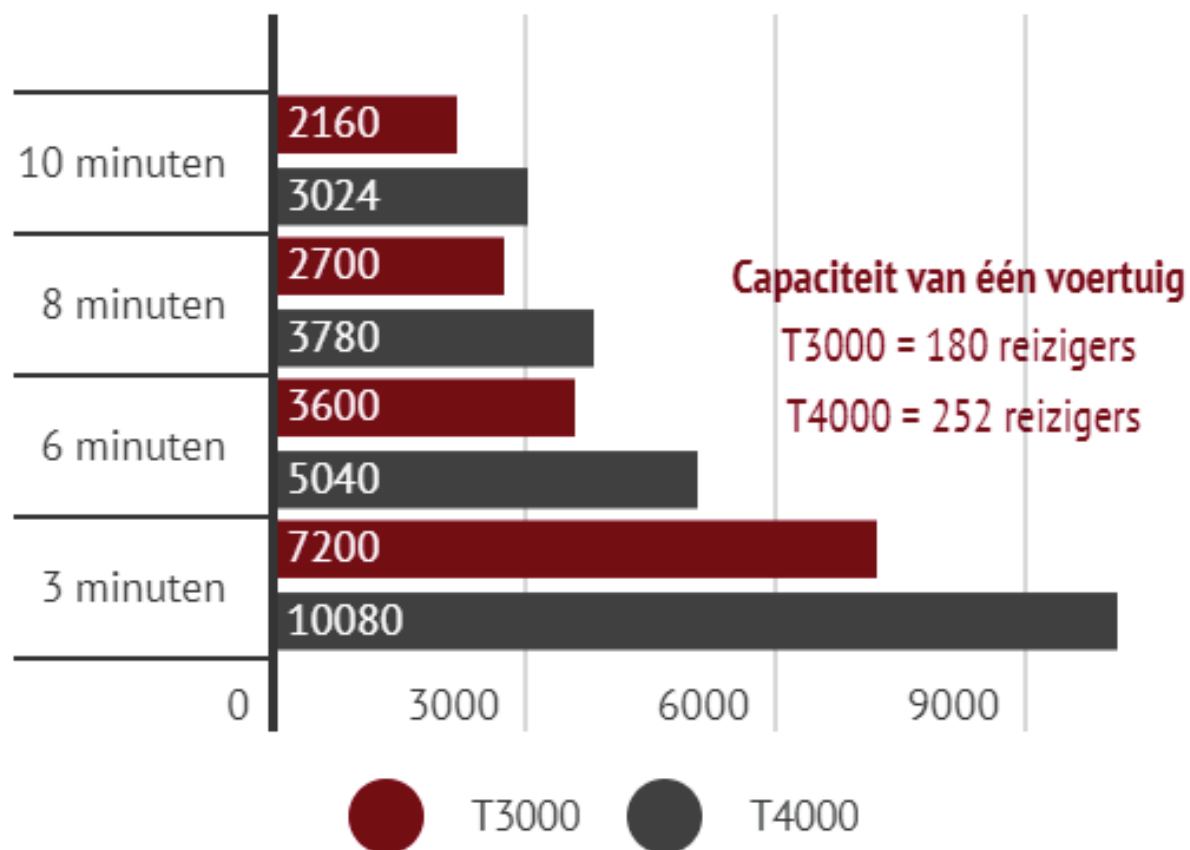
Rame métro «Boa»



De capaciteit van een tramlijn hangt af van het type rijdend materieel en de frequentie van de bediening.

De capaciteit, beide richtingen inbegrepen, kan variëren van 2.000 reizigers/uur tot 10.000 reizigers/uur.

Uurcapaciteit van een tramlijn (beide richtingen inbegrepen)



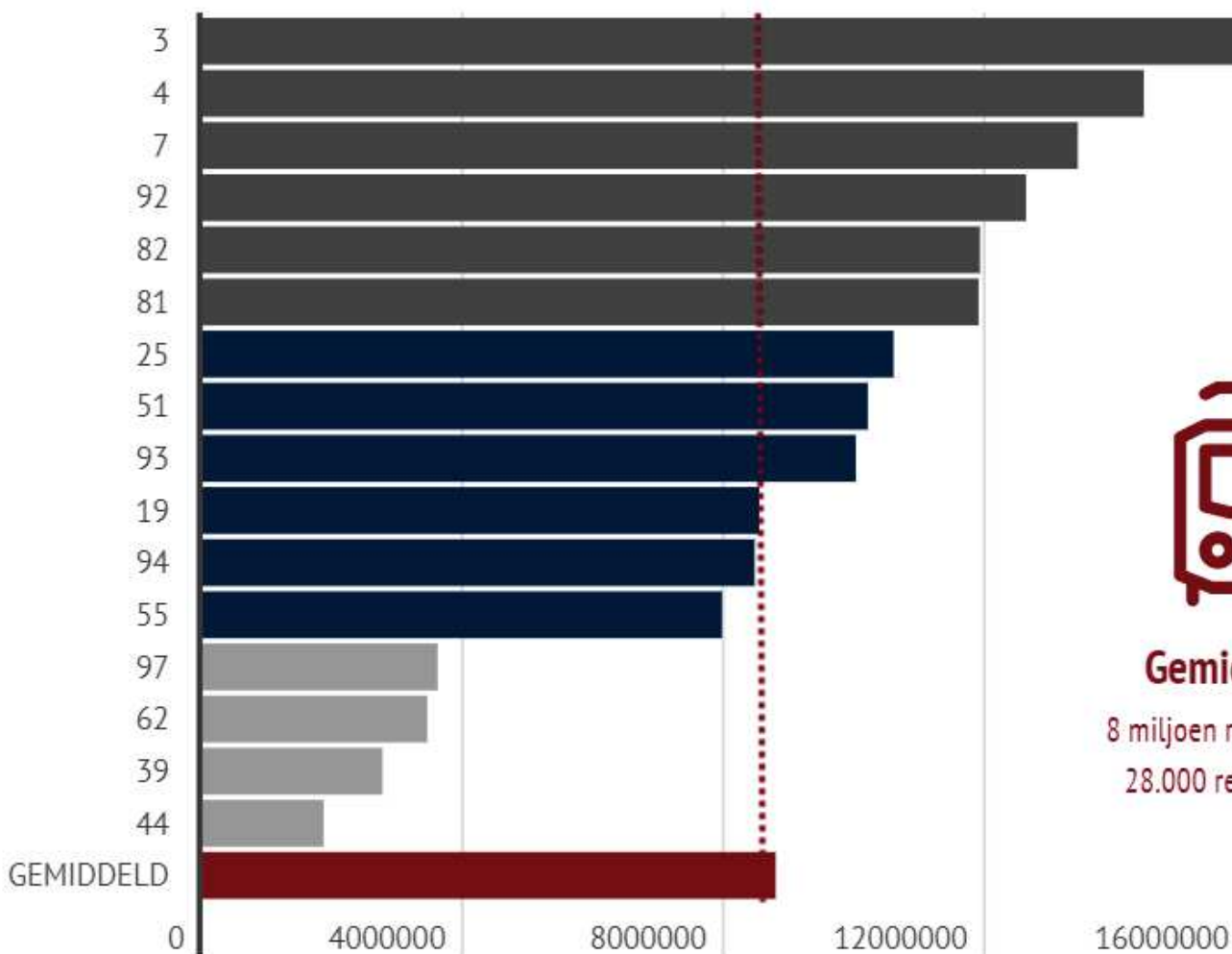
Gemiddeld vervoeren de MIVB-tramlijnen ongeveer **28.000 reizigers/dag**.

= +/- 2.240 reizigers per uur in de ochtendspits

Een recente lijn zoals de T62-lijn vervoert ongeveer **12.000 reizigers/dag**.

= +/- 960 reizigers per uur in de ochtendspits

Jaarlijks aantal vervoerde reizigers op de tramlijnen van de MIVB (2018)



Gemiddeld :

8 miljoen reizigers / jaar

28.000 reizigers / dag



Methode 1 :
Analyse per zone



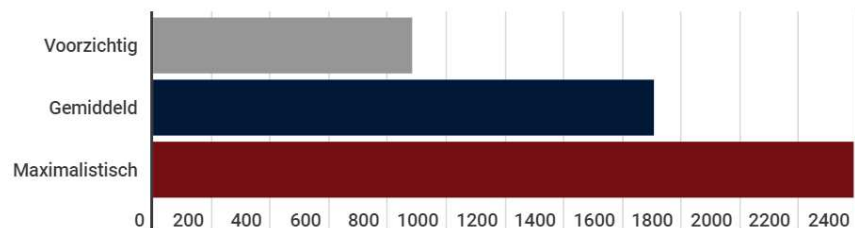
Methode 2 :
Analyse per traject



**Geschatte
reizigers**

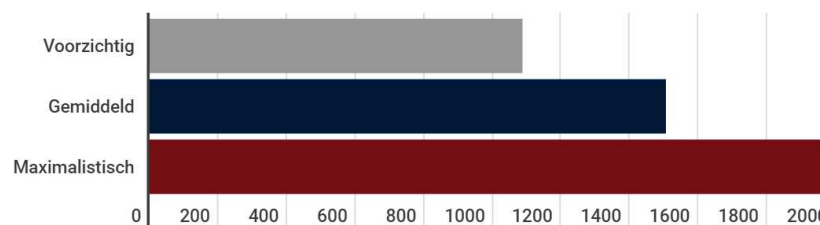
Methode 1 : Analyse per zone

Aantal reizigers in de ochtendspits - beide richtingen inbegrepen

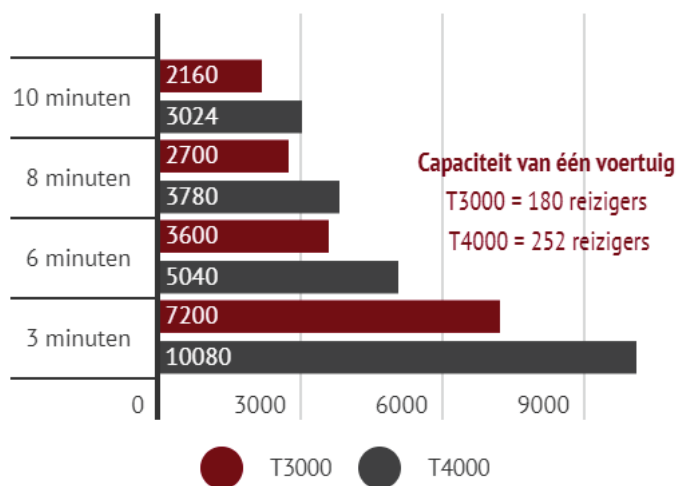


Methode 2 : Analyse per traject

Aantal reizigers in de ochtendspits - beide richtingen inbegrepen



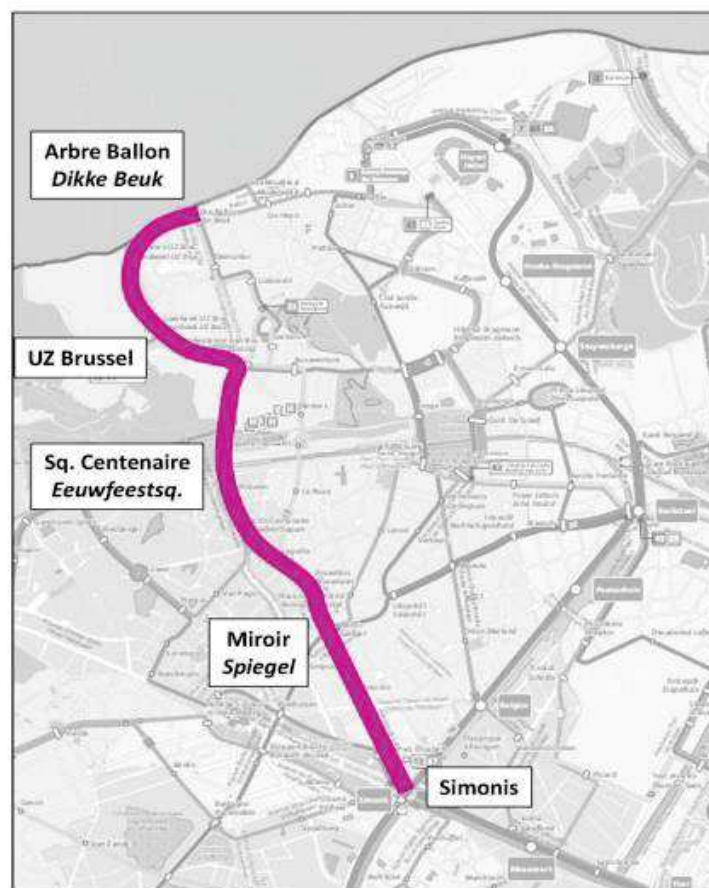
Uurcapaciteit van een tramlijn (beide richtingen inbegrepen)



De meerderheid van de scenario's tonen aan dat een tram tegen 2035 voor NOH gerechtvaardigd is, en dit om meerdere redenen :

- De schattingen van beide methodes komen overeen
- Het gebruik van de tramlijn moet over de volledige route beoordeeld worden : aangezien NOH zich op het begin van het traject bevindt kan een belangrijk aantal extra reizigers worden verwacht doorheen het traject.
- De MIVB schat in dat een voor 80% bezette lijn al verzadigd is (qua comfort voor de reizigers)

Tram 9 phase 1



Tramlijn 9, dat amper een jaar geleden werd ingehuldigd, vervoert jaarlijks al bijna 4 miljoen reizigers, oftewel **12.500 reizigers per dag**.

De meest voluntaristische variant van de impactstudie voor de creatie van deze lijn streefde naar een doel van 3.317 instappenden tussen 7u en 9u.

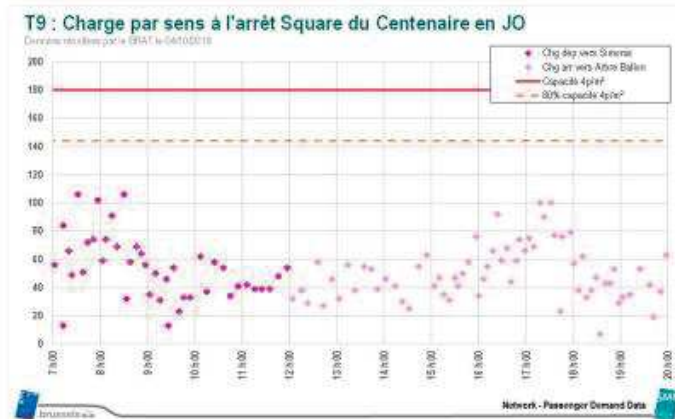
Het huidig aantal in de T9 bedraagt ongeveer **3.600 instappenden** tussen 7u en 9u.

~ 300.000 voyageurs/mois

~ 3.600 voyageurs en pointe du matin (7h > 9h) et autant en pointe du soir

~ 1.900 voyageurs le samedi

~ 1.400 voyageurs le dimanche





MULTICRITERIA ANALYSE





TRACÉS POTENTIELS

(version octobre 2019)

Tronçon

1 : 25 000

0 250 500 m

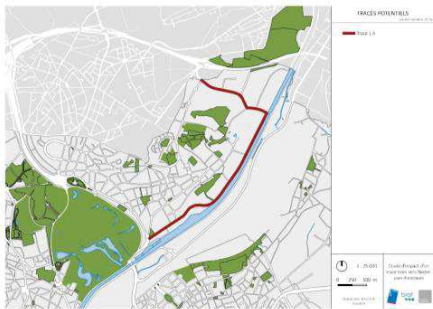
Réalisé avec BruGIS et Geopunt

Etude d'impact d'un tracé tram vers Nederover-Hembeek

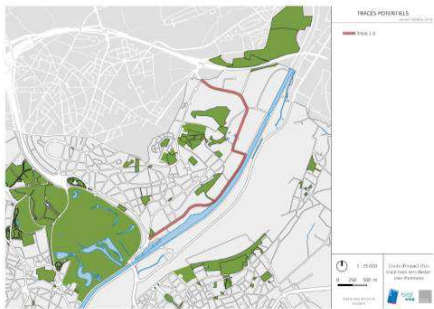


N20H : Tracés 1A - 3C

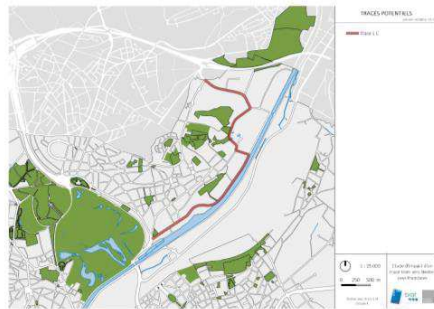
Tracé 1A



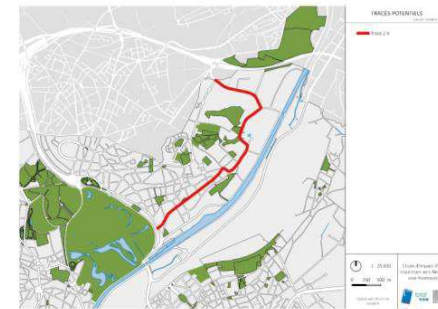
Tracé 1B



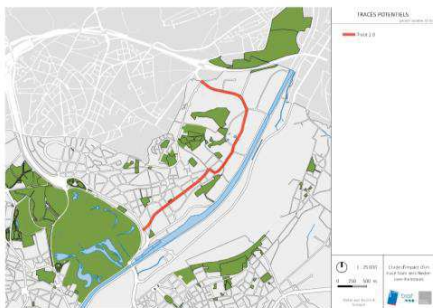
Tracé 1C



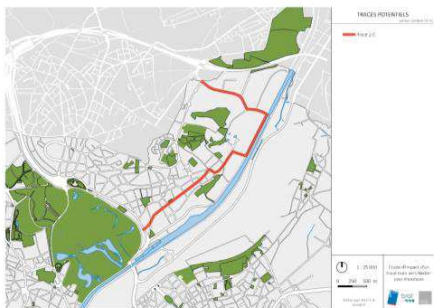
Tracé 2A



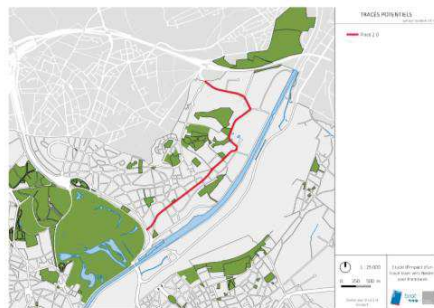
Tracé 2B



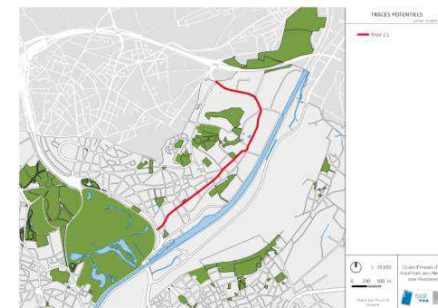
Tracé 2C



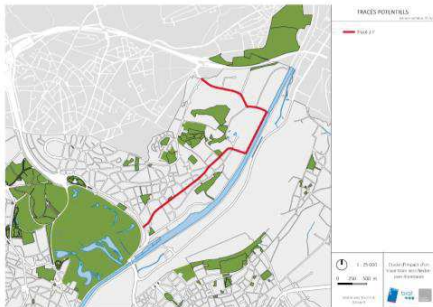
Tracé 2D



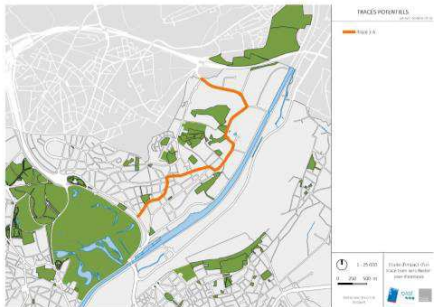
Tracé 2E



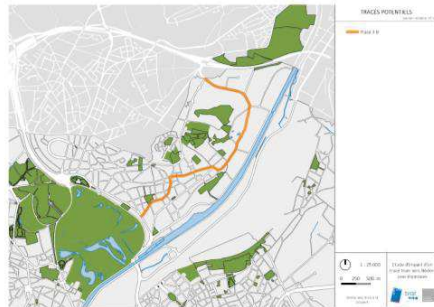
Tracé 2F



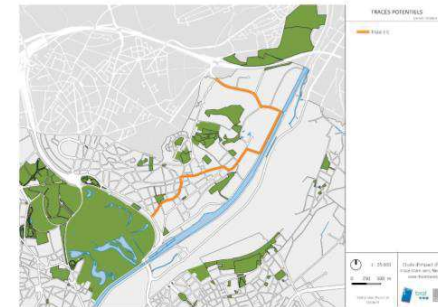
Tracé 3A



Tracé 3B

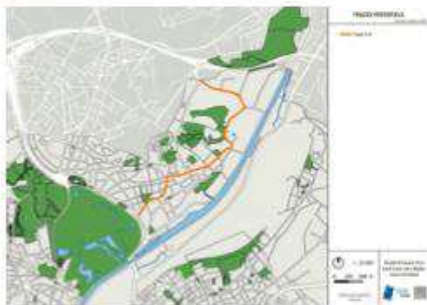


Tracé 3C

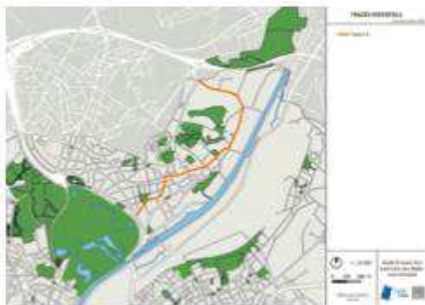


N20H : Tracés 3D - 6F

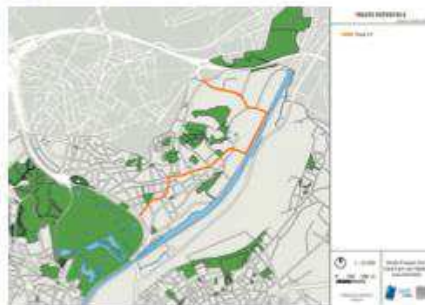
Tracé 3D



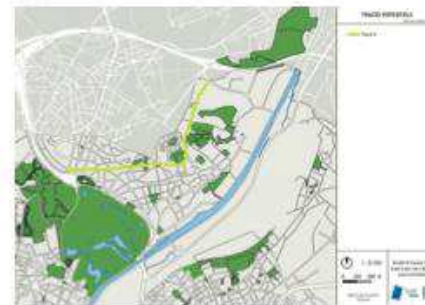
Tracé 3E



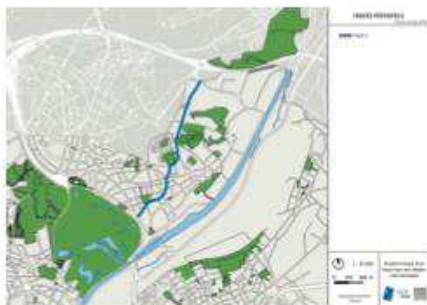
Tracé 3F



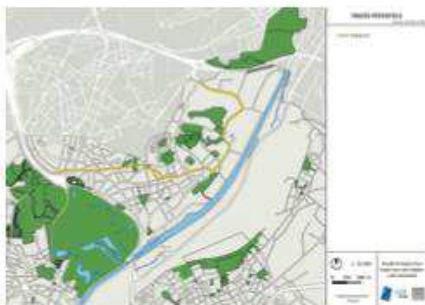
Tracé 4



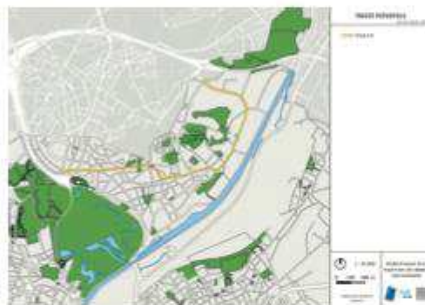
Tracé 5



Tracé 6A



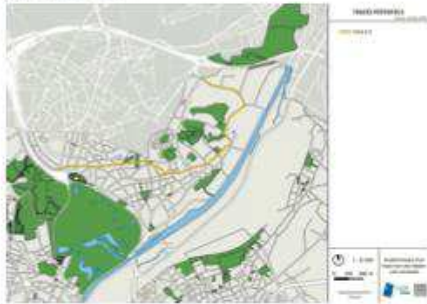
Tracé 6B



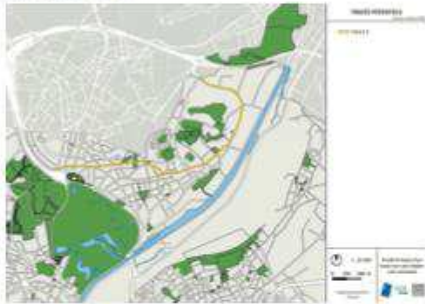
Tracé 6C



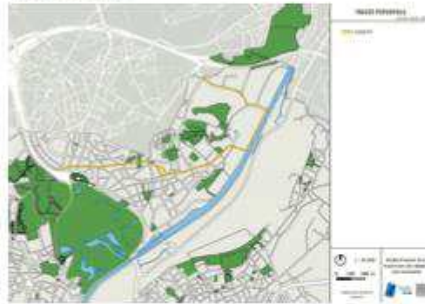
Tracé 6D

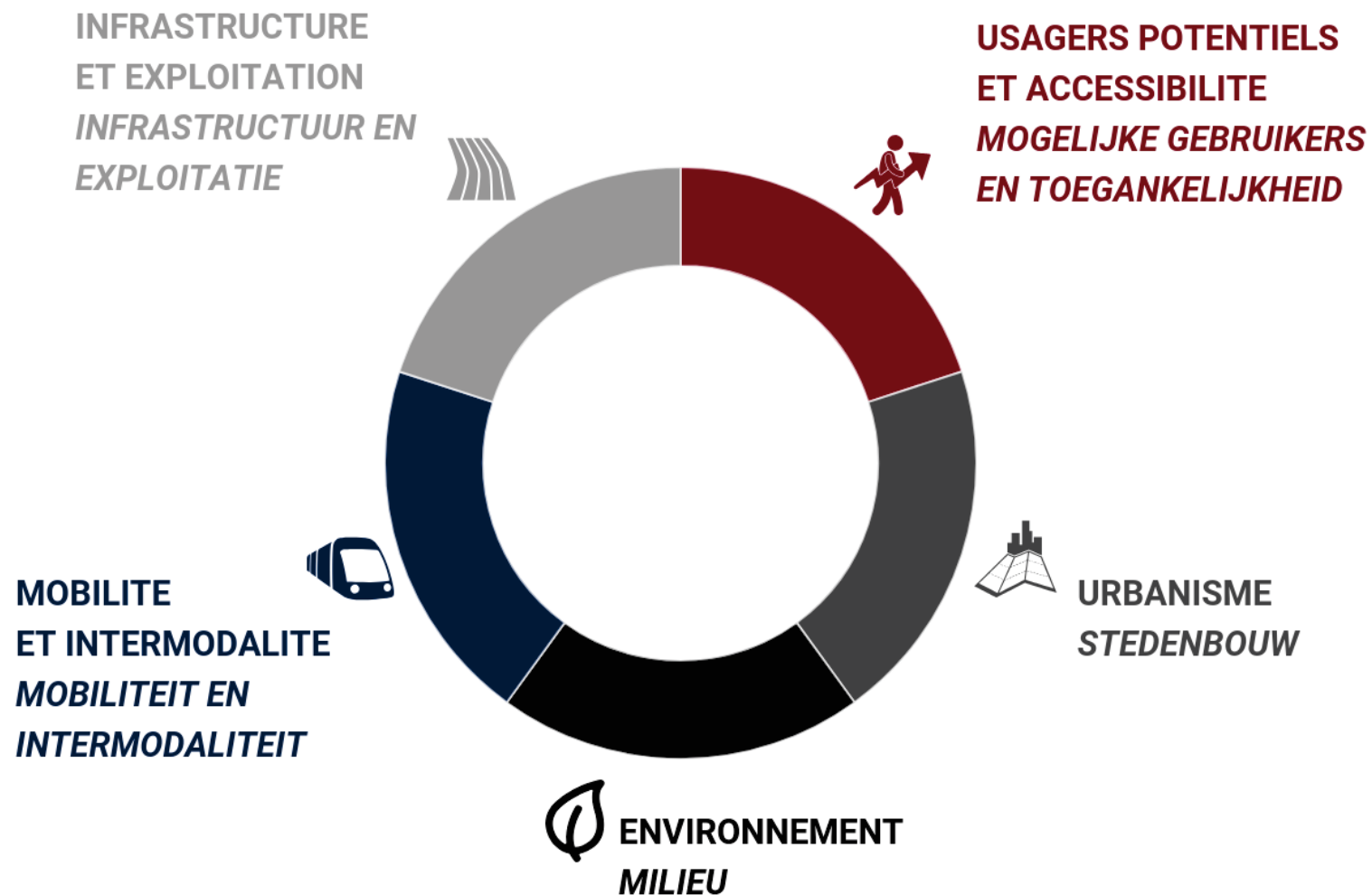


Tracé 6E



Tracé 6F





Catégorie	Critères	Description
Infrastructure et exploitation	Coûts d'investissement directs	Réaménagement de façade de façade, aménagement de la ligne de tram, ouvrages d'art potentiels, etc.
	Complexité du projet	Expropriation, difficultés d'implantation, impacts sur les services existants, complexité, durée et phases du chantier
	Compatibilité tram et bus	Infrastructures pouvant accueillir aussi bien des trams que des bus (largeur supérieure)
	Performance de la ligne	Pourcentage du tracé en site propre (régularité) du avec aménagements renforçant la performance plan de circulation, site propre virtuel, etc.)
	Coût d'exploitation	Matériel roulant, personnel, entretien du matériel et de l'infrastructure, pérennité de l'infrastructure, etc.
Potential et accessibilité	Desserte	Nombre de voyageurs captés (résidents, scolaires, employés)
	Temps de parcours	Temps de parcours sur la nouvelle ligne TC, entre des deux terminus sur base de la vitesse commerciale (Vicom)
	Accessibilité au territoire	Nombre de correspondances et temps de parcours moyen depuis les arrêts de la zone concernée vers les principaux pôles (dans et hors RBC)
Mobilité et intermodalité	Intermodalité	Connexion aux autres réseaux (TP, Vélo, etc.)
	Mise en œuvre de la SMV et des mailles paisées	Cohérence du projet avec la spécialisation multimodale des voiries, pour l'ensemble des modes de transport
	Sécurité routière	Opportunités de résolution de points noirs (ZACA, zones de concentration d'accidents) et d'amélioration de la sécurité routière
	Stationnement	Impact sur le fonctionnement du quartier (livraison, rotation, PMR, etc.), potentiel hors voirie
	Accessibilité PMR	Accessibilité de la ligne et des arrêts pour les personnes à mobilité réduite (dénivelé, ouvrages d'arts, etc.)
Urbanisme	Faisabilité planologique	Conformité aux plans et règlements, cohérence avec les projets urbains et opportunités de revalorisation...
	Qualité paysagère et des espaces publics	Effet de barrière, intégration des infrastructures créées dans le paysage (typologie, profil, scénographie)
	Amélioration du cadre de vie (hors mobilité)	Habitabilité de l'espace public, favoriser les modes actifs, opportunités de création d'espaces verts, espace pour la collectivité, espace de récréation,...
	Préservation du patrimoine	Patrimoine architectural et social
Environnement	Bruit et vibration	Proximité des immeubles, virages serrés, etc.
	Gestion des eaux	Perméabilité du sol, évitement des inondations, etc.
	Impacts sur la biodiversité	Maillages bleu et vert, EN2000, etc.



Burgers



Stad Brussel



Brussels Gewest



MIVB

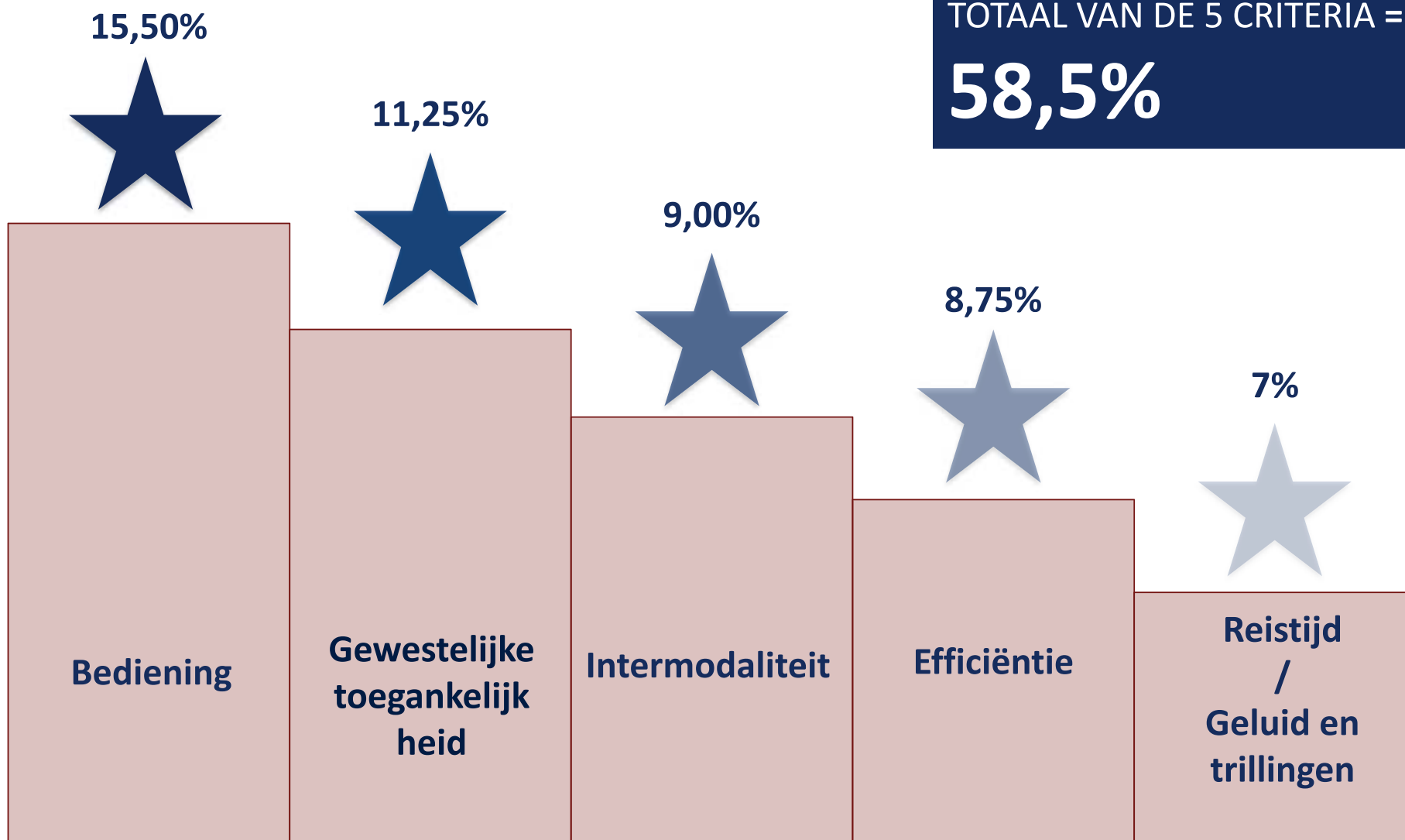
MULTICRITERIA Weging van de criteria door de actoren



CRITERIA	GEWEST	STAD	MIVB	BURGERS	TOTAAL	%	
C1	Investeringskosten (€)	1	0	10	0	11	2,75%
C2	Complexiteit van het project(1-5)	2	15	0	0	17	4,25%
C3	Compatibiliteit Tram/Bus (1-5)	1	-	0	5	6	1,50%
C4	Efficiëntie (1-5)	5	5	20	5	35	8,75%
C5	Operationele kosten (1-5)	2	0	10	0	12	3,00%
C6	Bediening (aantal mensen)	7	15	15	25	62	15,50%
C7	Reisjtijd (minuten)	3	5	20	0	28	7,00%
C8	Gewestelijke toegankelijkheid (minuten)	10	20	10	5	45	11,25%
C9	Intermodaliteit (#)	7	9	5	15	36	9,00%
C10	Coherentie MWS (#)	5	0	0	0	5	1,25%
C11	Verkeersveiligheid (#)	0	-	5	15	20	5,00%
C12	Parkeergelegenheid (1-5)	4	3	0	10	17	4,25%
C13	Toegankelijkheid PBM(1-5)	0	3	5	0	8	2,00%
C14	Planologische haalbaarheid(1-5)	8	0	0	0	8	2,00%
C15	Landschapskwaliteit (1-5)	10	10	0	0	20	5,00%
C16	Verbetering van de leefomgeving (1-5)	10	10	0	5	25	6,25%
C17	Behoud van het erfgoed (1-5)	2	0	0	0	2	0,50%
C18	Geluid en trillingen (1-5)	8	5	0	15	28	7,00%
C19	Waterbeheer (1-5)	8	0	0	0	8	2,00%
C20	Impact op de biodiversiteit (1-5)	7	0	0	0	7	1,75%

- 4
- 1
- 5
- 2
- 3

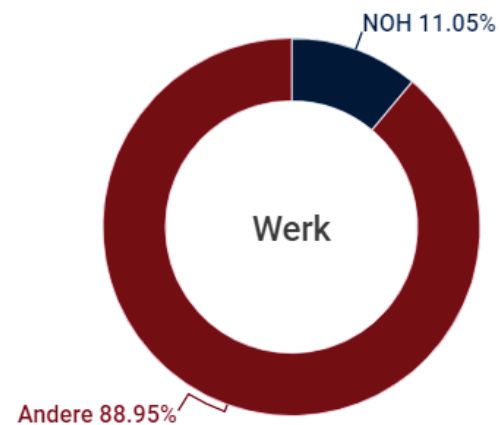
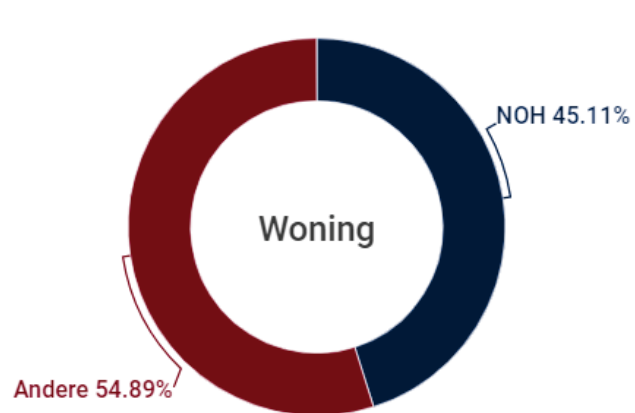
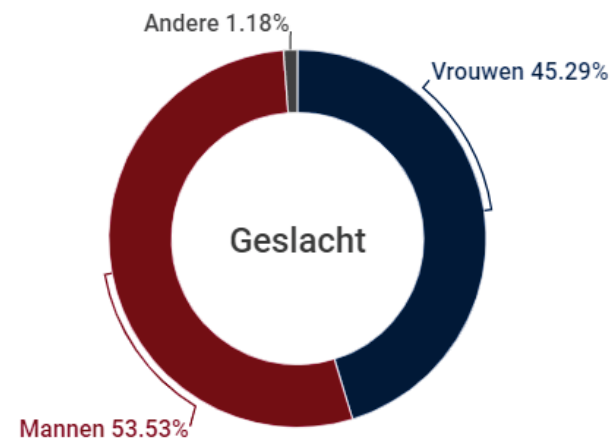
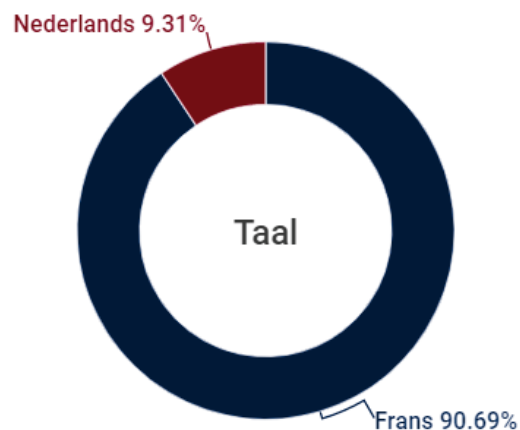
5



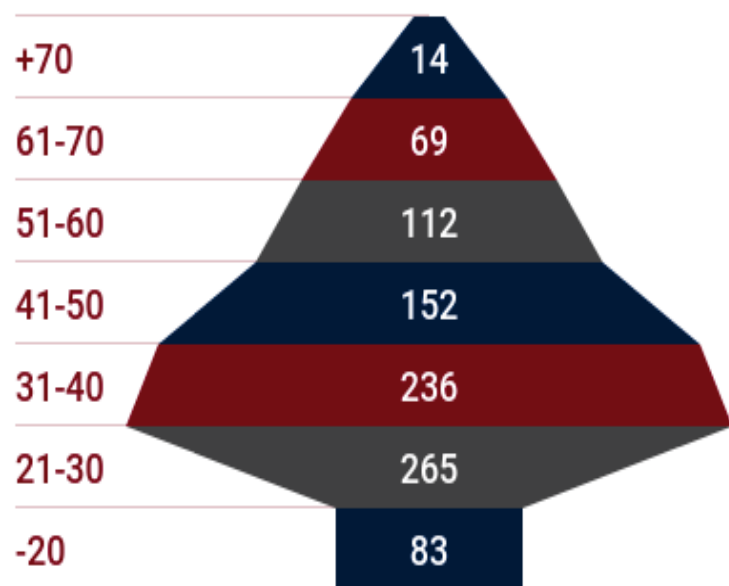


BURGERONDERZOEK

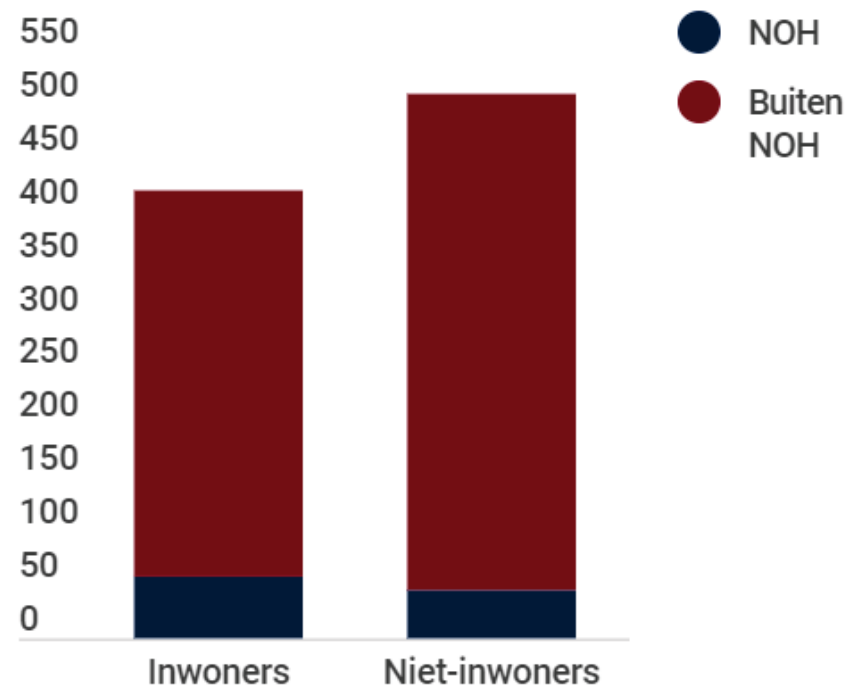
- Het onderzoek werd 934 keer beantwoord
- Goed evenwicht tussen mannen en vrouwen
- Goed evenwicht tussen NOH-inwoners en anderen
- Beperkte vertegenwoordiging van mensen die in NOH werken



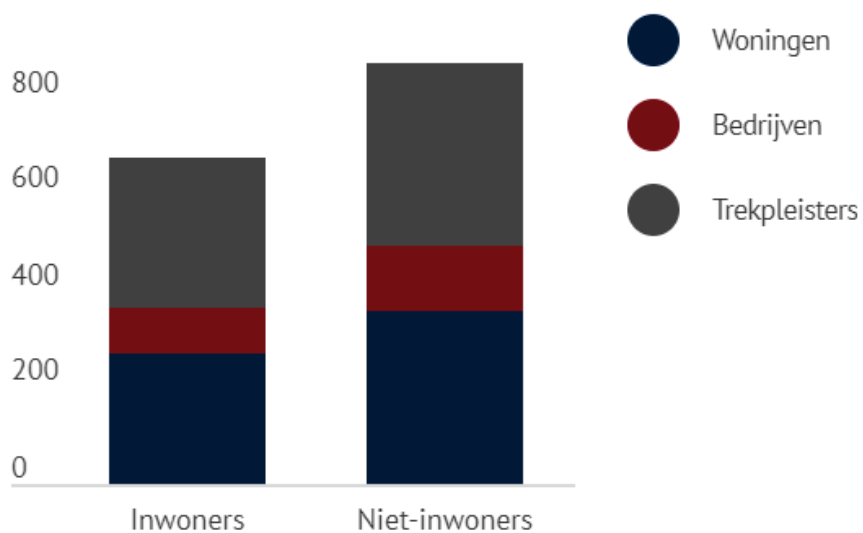
Leeftijd van de respondenten



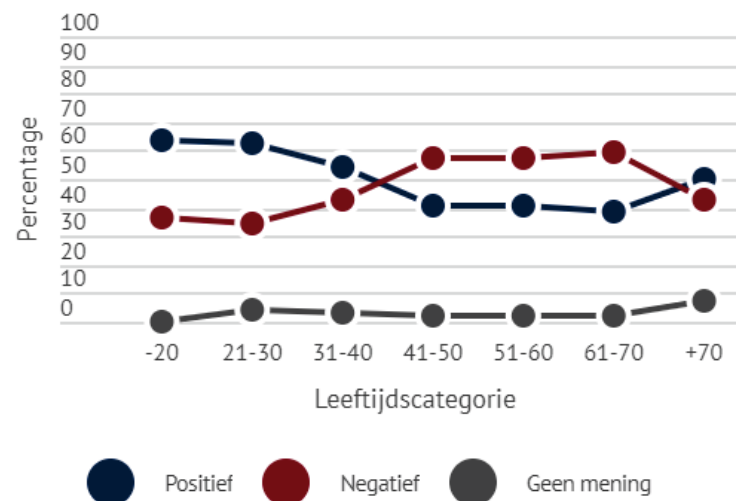
Leeft u/werkt u in Neder-over-Heembeek?



Plekken die voorrang moeten krijgen in de bediening



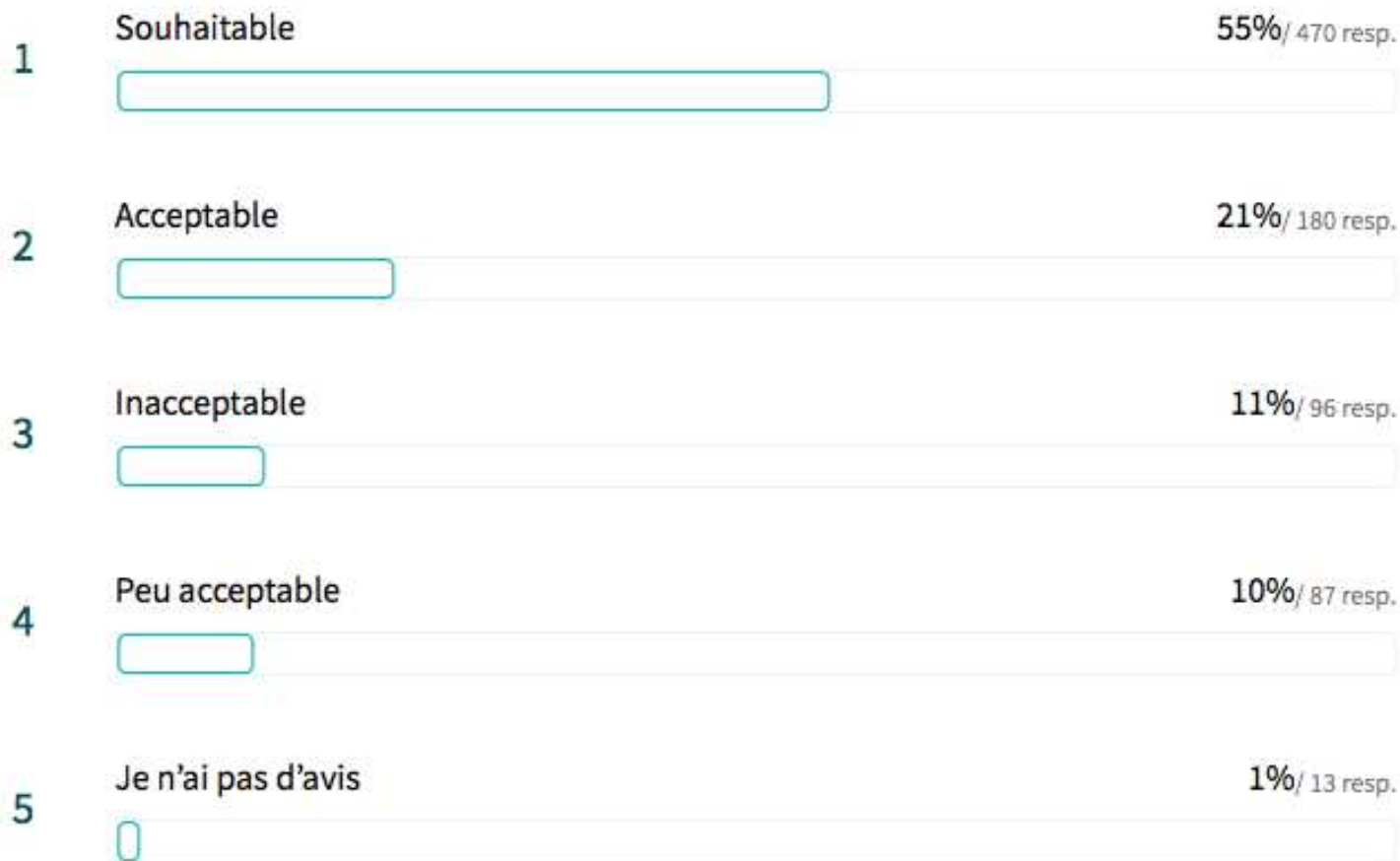
Houding van de burgers ten opzichte van het verwijderen van parkeergelegenheid



L'installation d'une nouvelle ligne de tram a pour objectif de réduire le trafic automobile. Pour vous, cet aspect est :

847 out of 849 answered

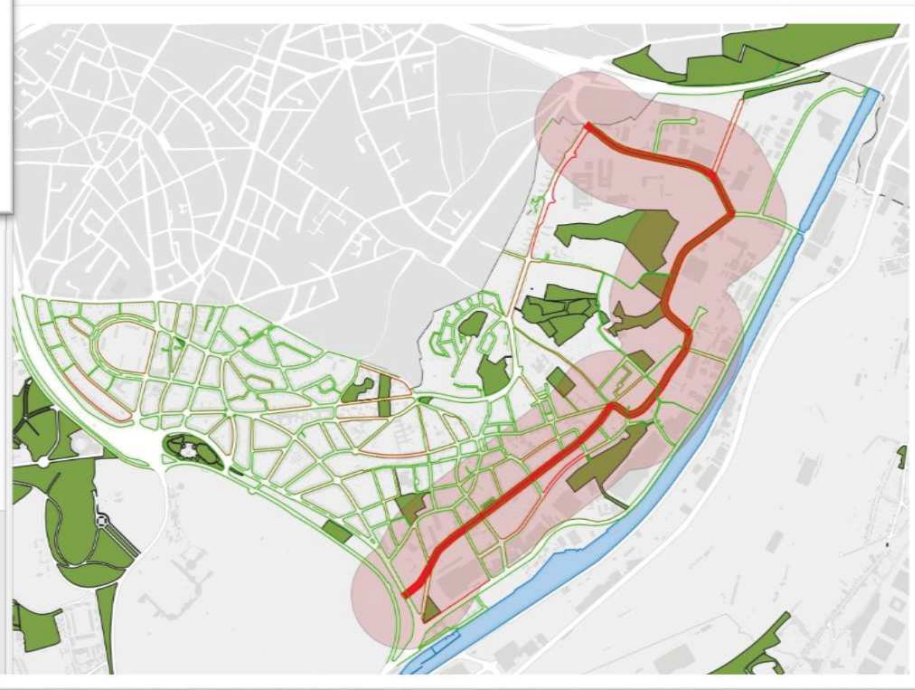
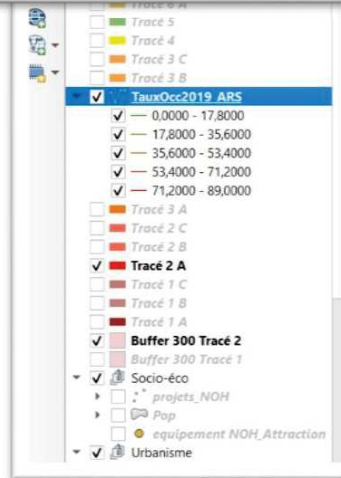
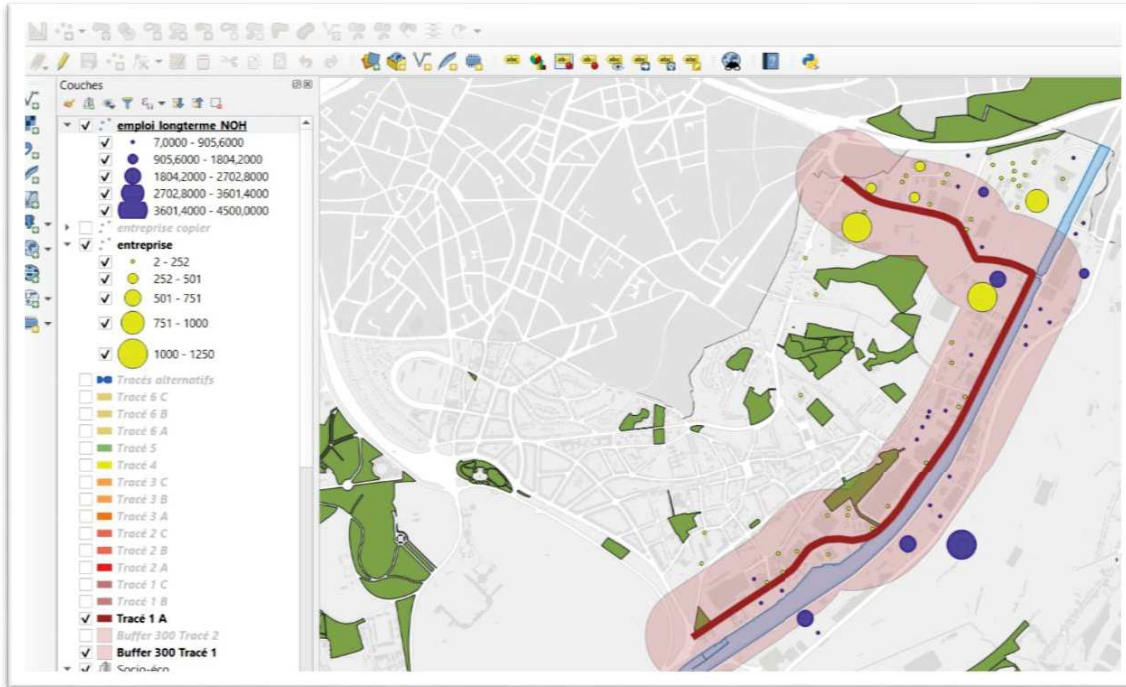
Document
beschikbaar





SCORES VAN DE CRITERIA

SCORES / Analyse van elk traject – GIS-tool



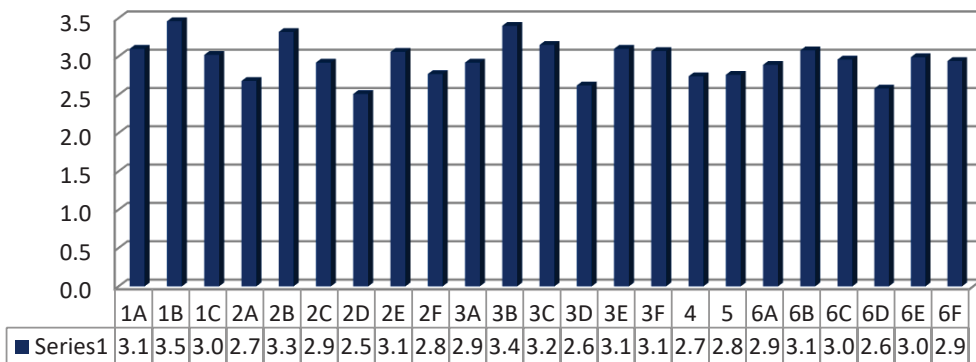
Ruwe resultaten voor elk traject

	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F
Coût d'investissement (€)	54.228.567,80	52.705.454,22	53.775.813,34	49.847.953,41	48.777.594,29	55.915.901,62	49.128.510,47	48.160.731,92	55.115.265,56
Complexité du projet (1-5)	1,67	2,33	2,33	2,33	2,33	2,33	1,67	2,00	2,00
Compatibilité Tram/Bus (1-5)	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Performance (1-5)	4,07	3,92	4,10	3,54	3,32	3,35	3,50	3,28	3,31
Coûts opérationnels (1-5)	3,00	2,50	2,00	3,00	3,50	2,00	3,00	3,50	2,50
Desserte (Nombre personnes)	12.237	12.103	12.731	18.480	17.855	18.129	18.508	17.888	18.170
Temps de parcours (minutes)	15,93	16,11	16,47	16,09	15,74	17,36	15,83	15,50	17,08
Accessibilité Régionale (minutes)	85,13	85,14	85,15	80,29	80,30	80,31	80,32	80,33	80,34
Intermodalité (#)	35,00	30,00	34,00	32,00	28,00	38,00	32,00	28,00	38,00
Cohérence SMV (#)	1,50	1,50	1,50	4,00	4,00	2,50	4,00	4,00	2,50
Sécurité routière (#)	26,00	21,00	21,00	25,00	25,00	29,00	25,00	25,00	29,00
Stationnement (1-5)	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	4,20	5,00	5,00	5,00
Accessibilité PMR (1-5)	3,38	3,22	2,89	2,63	3,00	3,00	2,63	3,00	3,00
Faisabilité planologique (1-5)	14,00	17,00	15,00	16,00	18,00	17,00	14,00	16,00	15,00
Qualité paysagère (1-5)	14,00	19,00	15,00	14,00	18,00	15,00	12,00	16,00	13,00
Amélioration du cadre de vie (1-5)	16,00	19,00	15,00	10,00	14,00	13,00	10,00	14,00	13,00
Préservation du patrimoine (1-5)	4,50	4,50	4,50	3,50	3,50	3,50	3,00	3,00	3,00
Bruit et vibrations (1-5)	4,50	4,50	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,50	3,00
Gestion des eaux (1-5)	22,00	20,00	20,00	14,00	14,00	18,00	14,00	14,00	18,00
Impact sur la biodiversité (1-5)	1,89	1,90	2,67	3,29	2,48	2,30	3,86	3,06	2,80

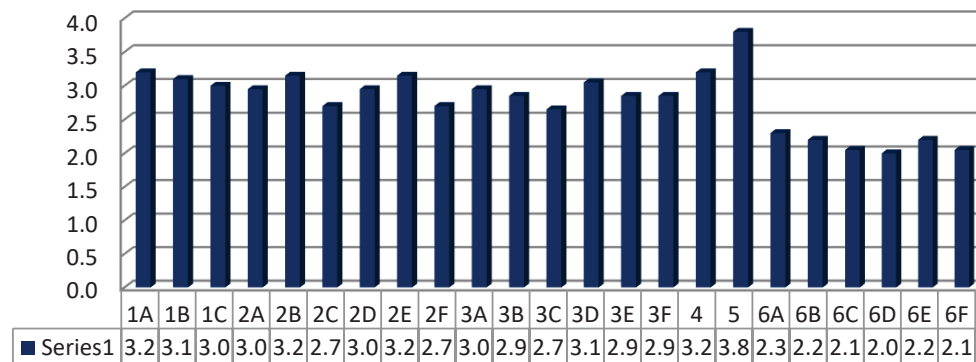
Resultaten op een schaal van 1 tot 5 voor elk traject

	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F
Coût d'investissement	3	3	3	3	3	2	3	3	2
Complexité du projet	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Compatibilité Tram/Bus	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Performance	5	5	5	3	3	3	3	3	3
Coûts opérationnels	3	2	2	3	4	2	3	4	2
Desserte	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Temps de parcours	5	5	5	5	5	4	5	5	4
Accessibilité Régionale	1	1	1	3	3	3	3	3	3
Intermodalité	1	1	1	1	1	2	1	1	2
Cohérence SMV	1	1	1	5	5	2	5	5	2
Sécurité routière	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Stationnement	5	5	5	5	5	4	5	5	5
Accessibilité PMR	5	5	3	1	3	3	1	3	3
Faisabilité planologique	2	3	3	3	4	3	2	3	3
Qualité paysagère	2	4	3	2	4	3	2	3	2
Amélioration du cadre de vie	4	5	3	1	3	2	1	3	2
Préservation du patrimoine	5	5	5	3	3	3	2	2	2
Bruit et vibrations	5	5	5	3	3	3	3	4	3
Gestion des eaux	5	5	5	3	3	4	3	3	4
Impact sur la biodiversité	5	5	3	2	4	4	1	2	3

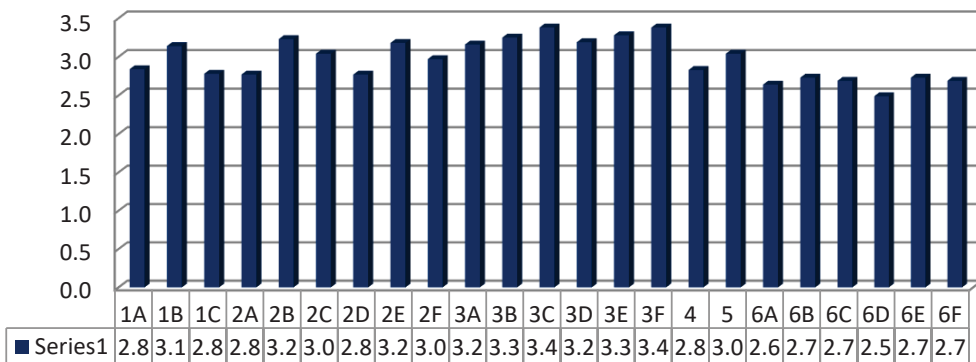
Rangschikking Gewest



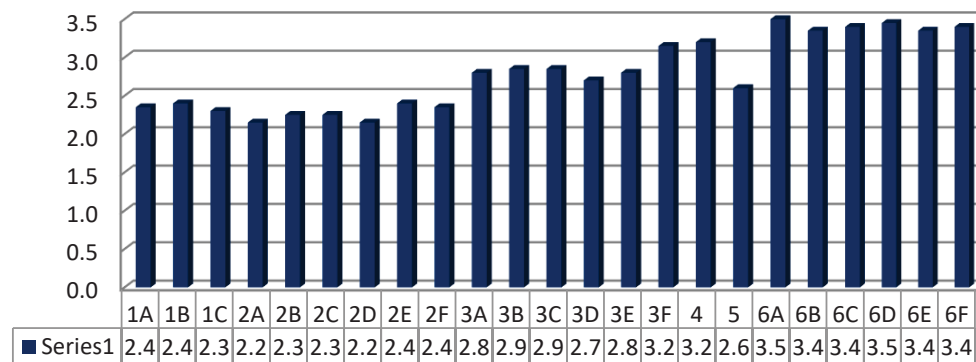
Rangschikking Operator



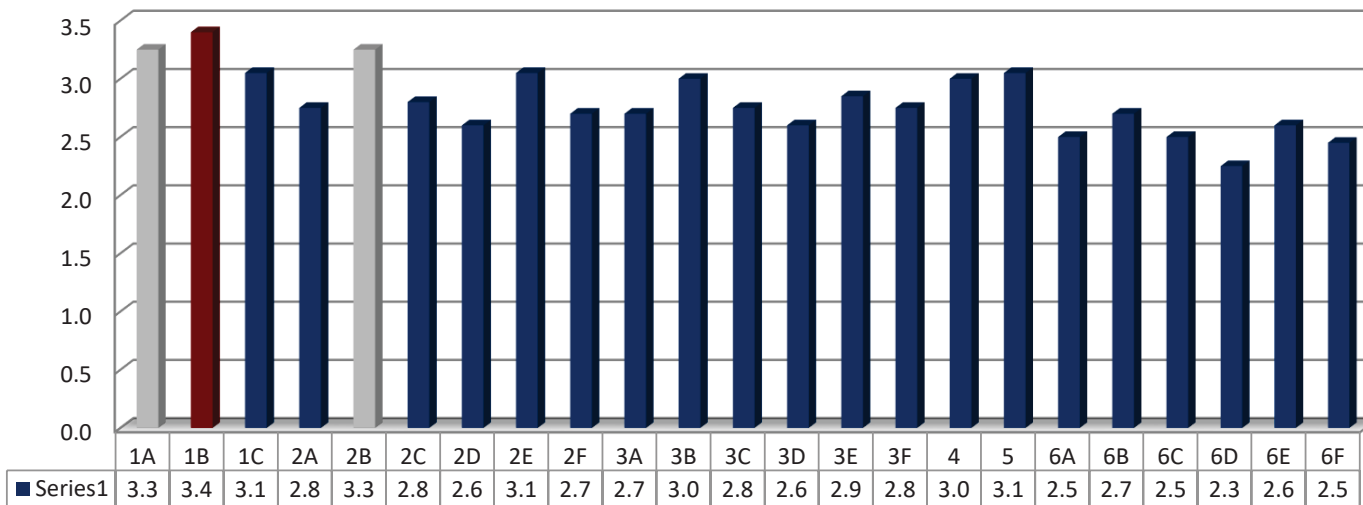
Rangschikking Stad



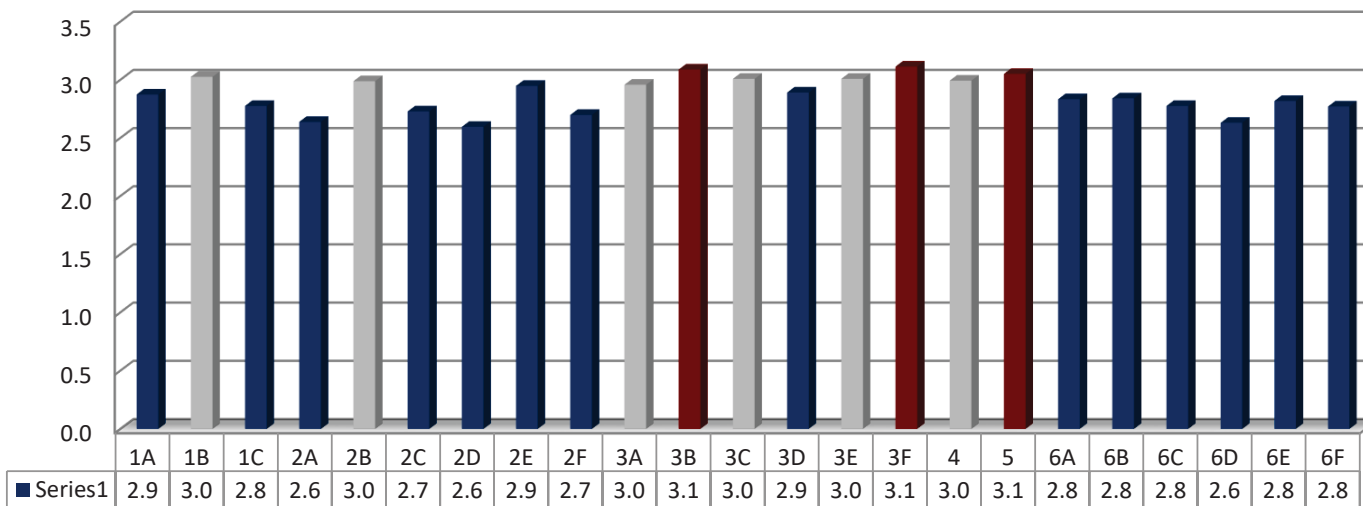
Rangschikking Burgers

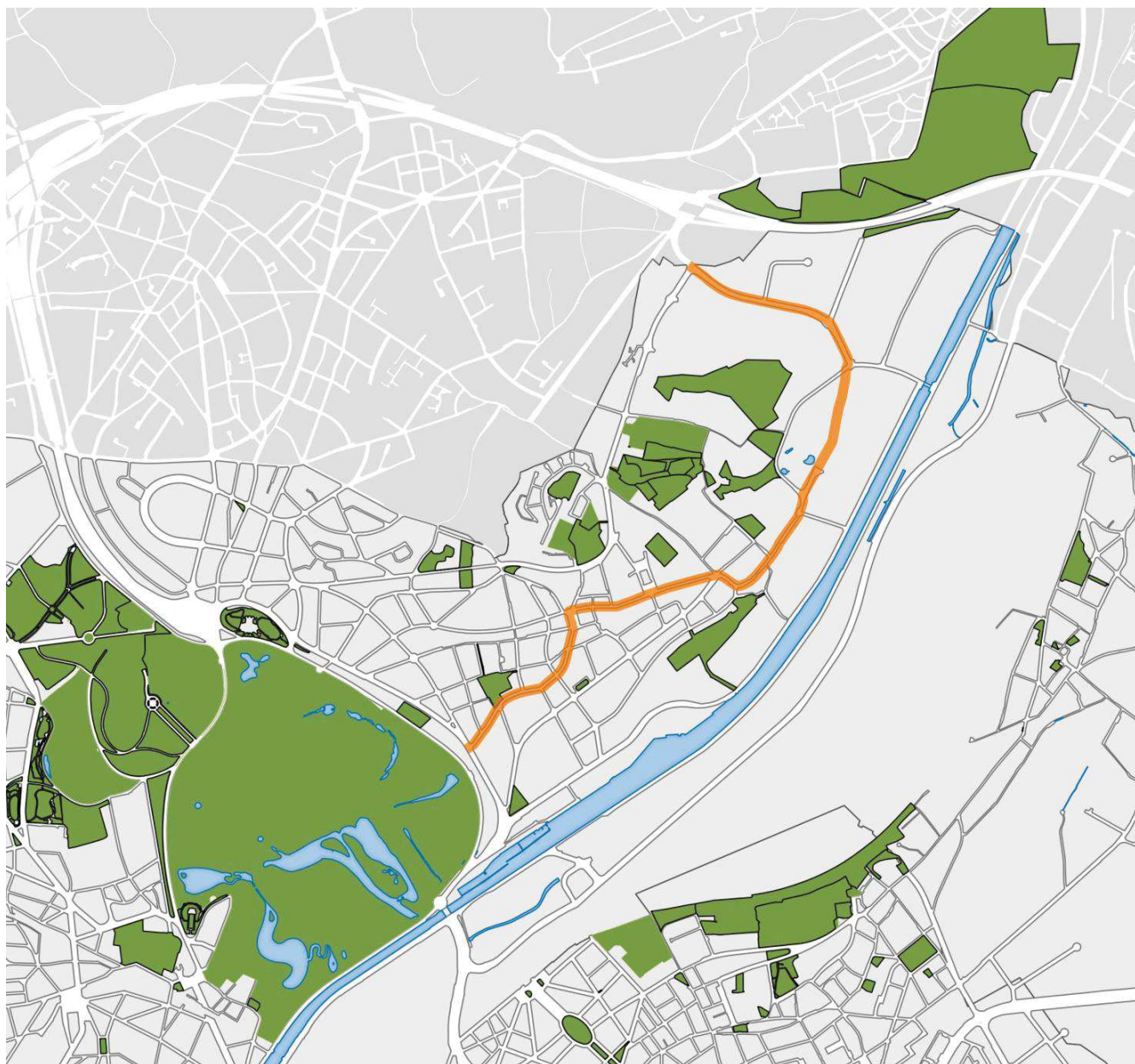


Ruwe rangschikking



Gewogen gemiddelde rangschikking

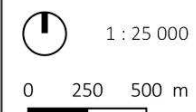




TRACÉS POTENTIELS

(version octobre 2019)

Tracé 3 B

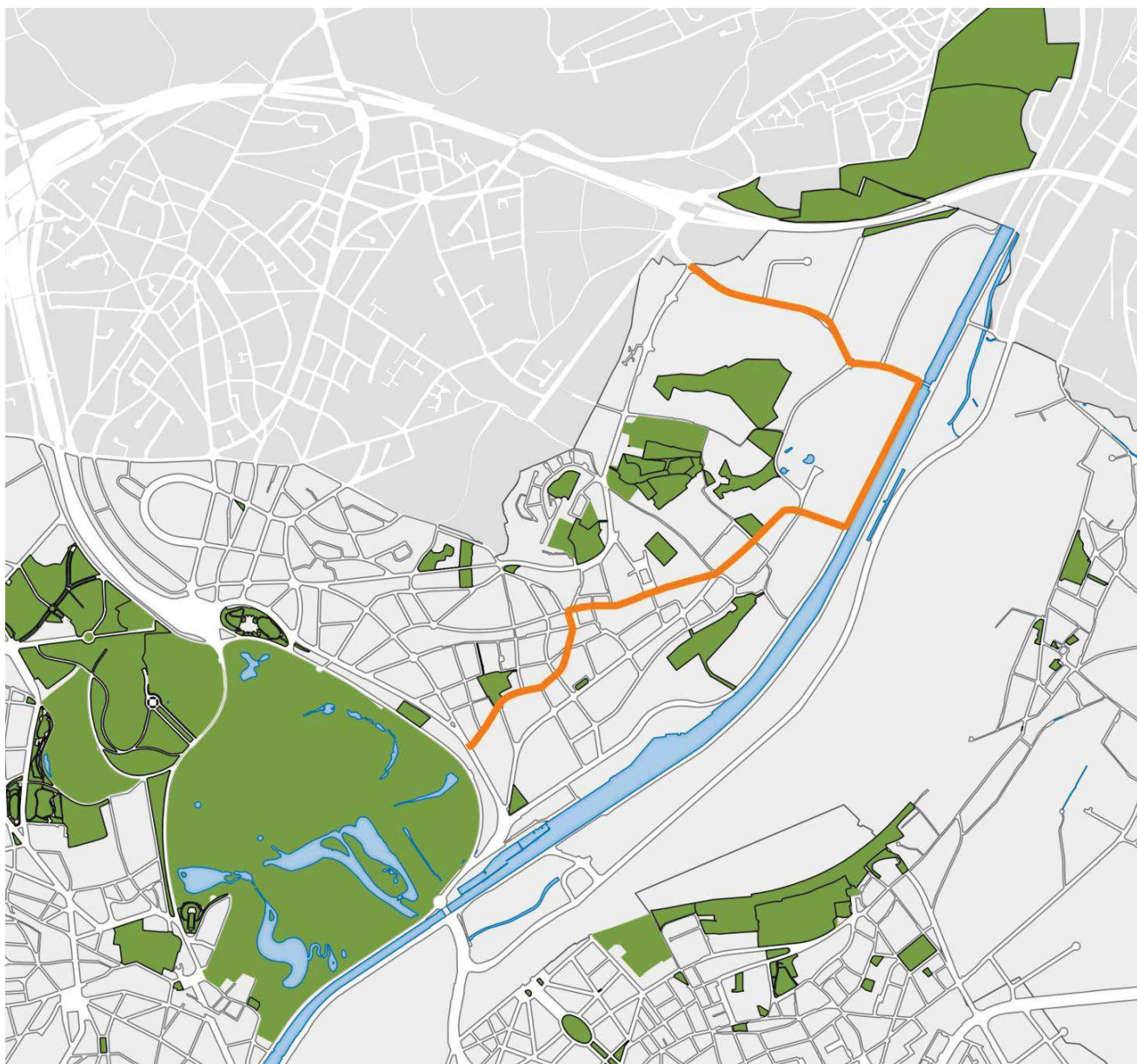


1 : 25 000

Réalisé avec BruGIS et Geopunt

Etude d'impact d'un tracé tram vers Neder-over-Hembeek

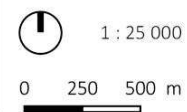




TRACÉS POTENTIELS

(version octobre 2019)

Tracé 3 F

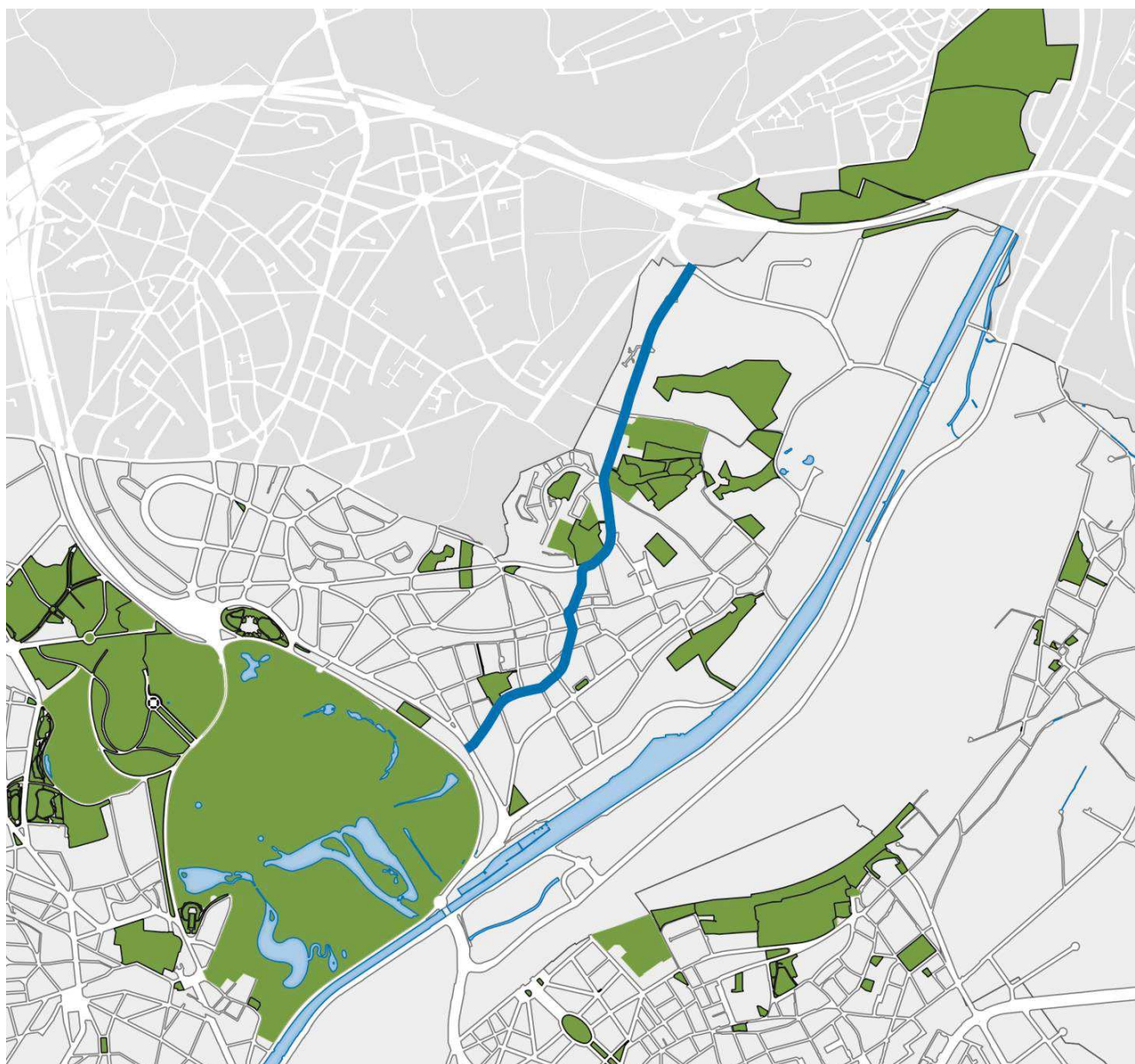


1 : 25 000

Etude d'impact d'un tracé tram vers Neder-over-Hembeek

Réalisé avec BruGIS et Geopunt





TRACÉS POTENTIELS

(version octobre 2019)

Tracé 5

1 : 25 000

0 250 500 m

Réalisé avec BruGIS et Geopunt

Etude d'impact d'un tracé tram vers Neder-over-Hembeek





Mening van de spelers over de voorkeurstrajecten



Verwijdering van de weinig
gesteunde trajecten



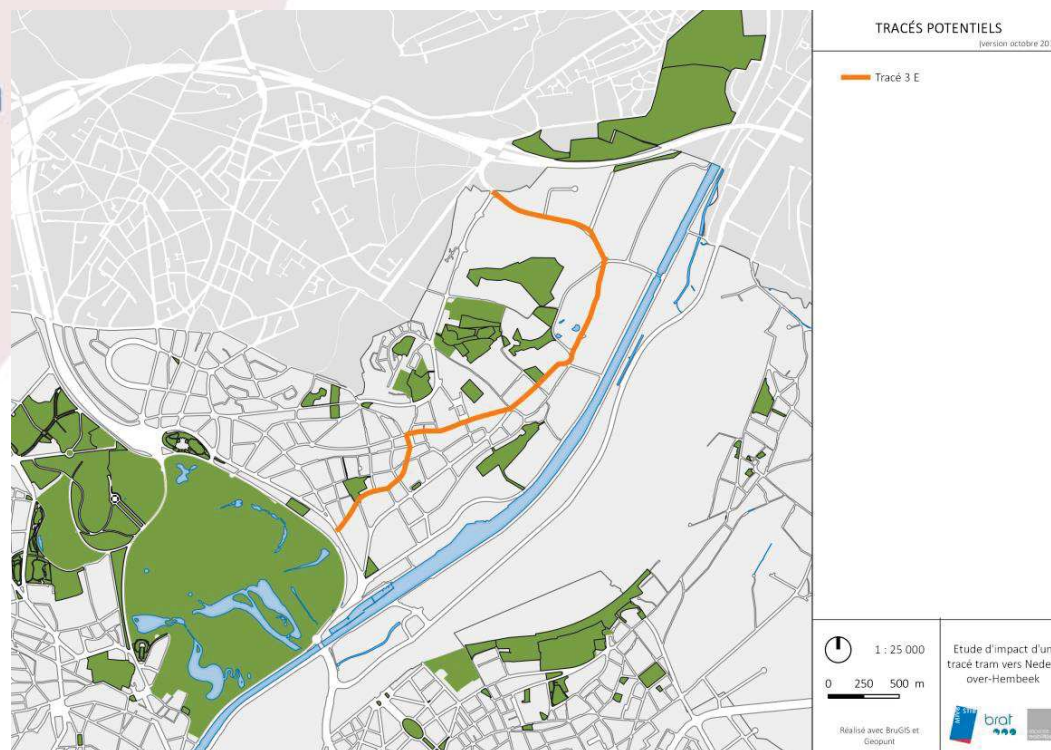
Consensus over trajecten
familie n°3



Selectie traject 3E



Onderstreping van de weg
te werken obstakels



- Route door de Groenweg (ontmoetingszone)
- Route door de Solvay-site (onderhandeling)

« Aangezien trajectfamilie 3 aanwezig was in de voorkeuren van alle actoren heeft het stuurcomité in onderlinge overeenstemming besloten om de discussie rond deze trajectfamilie verder te zetten. **Het stuurgroep beschouwt traject 3E als het beste traject, onder voorbehoud van de aanvaarding van Solvay om de route langs de site te laten lopen.** Zo niet geniet traject 3D de voorkeur van de verschillende actoren.

Het Gewest heeft evenwel bedenkingen geuit ten opzichte van de doortocht van de Groenweg en de impact dat dit zou kunnen hebben op de biodiversiteit. **Het zou dus de voorkeur geven aan traject 3A dat door de Ransbeekstraat loopt en stelt voor om dat alternatief ook in beschouwing te nemen.**

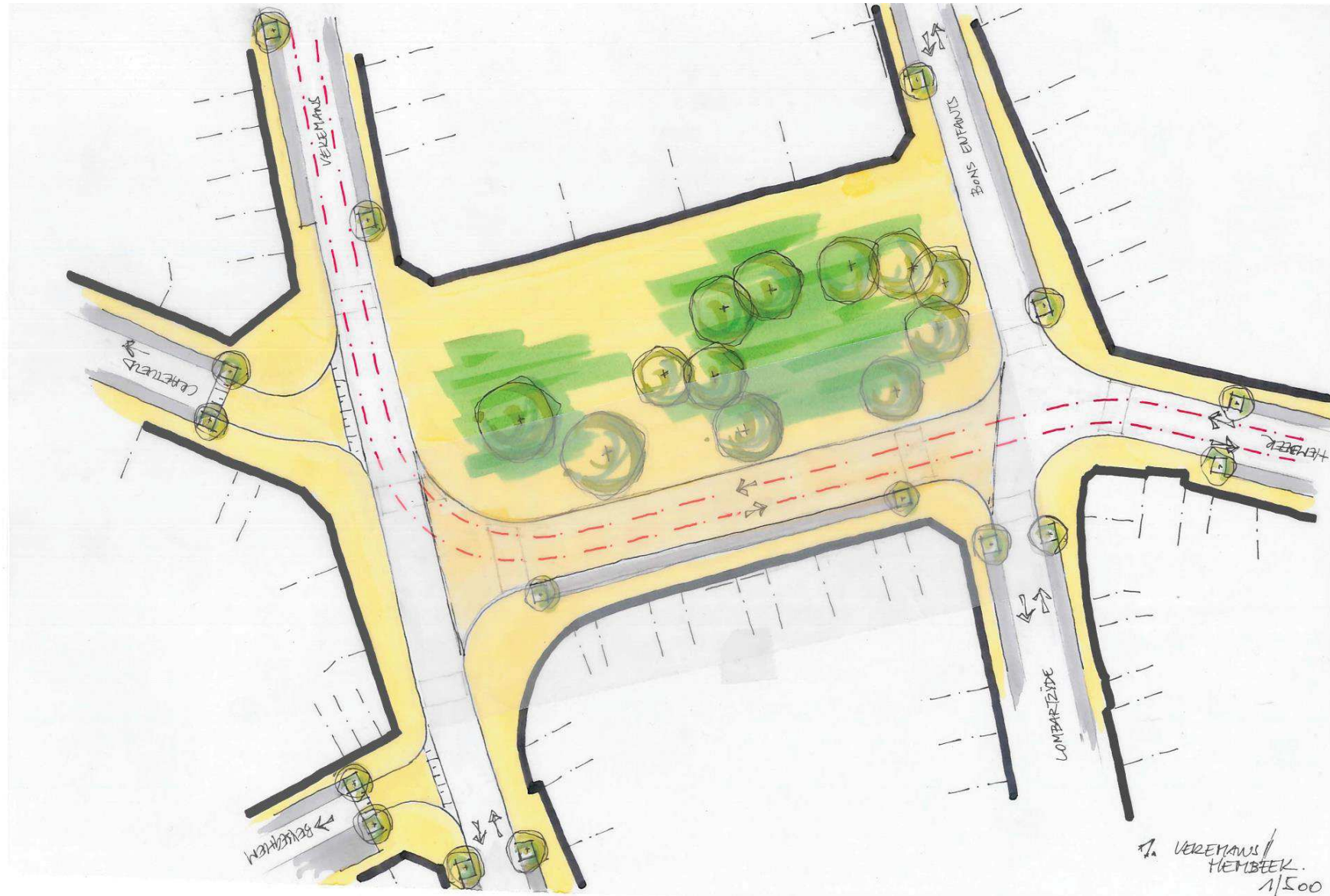
De MIVB herinnert eraan dat het mogelijk is dat, in het kader van het opstellen van het project, een alternatief wordt verkozen voor technische, milieu- of andere overwegingen. Het is tijdens de studies op een meer lokaal niveau dat men zich duidelijker zal kunnen uitspreken over beide opties (Groenweg of Ransbeekstraat). »



SCHETSEN

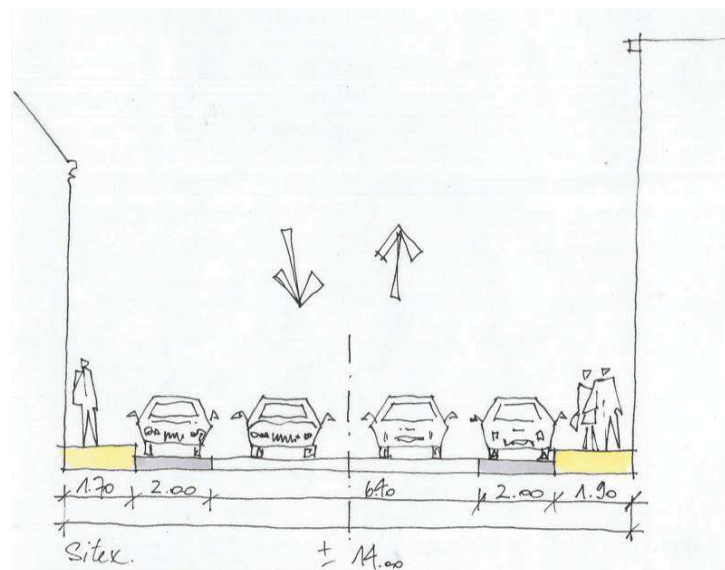
SCHETSEN / Heembeek - Vekemans



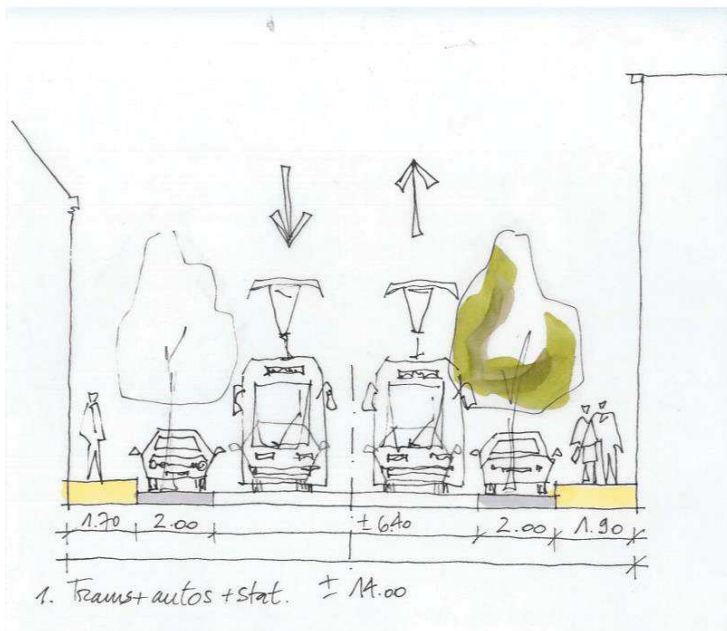




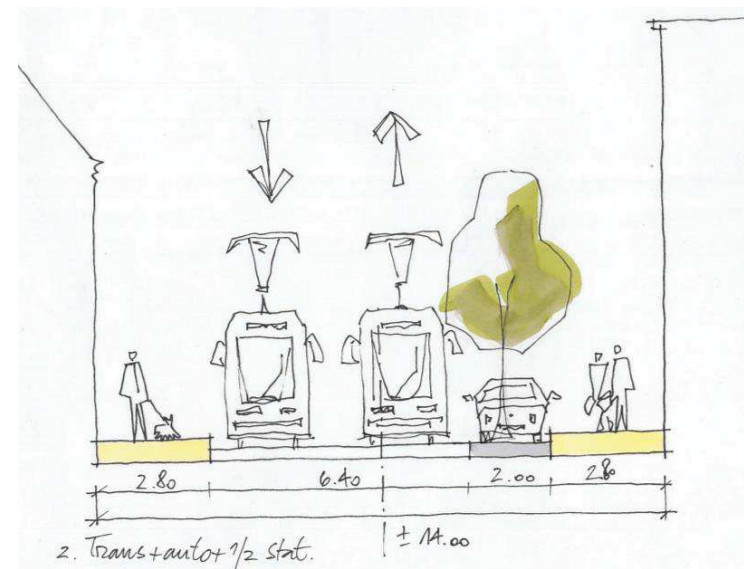
BESTAANDE
SITUATIE



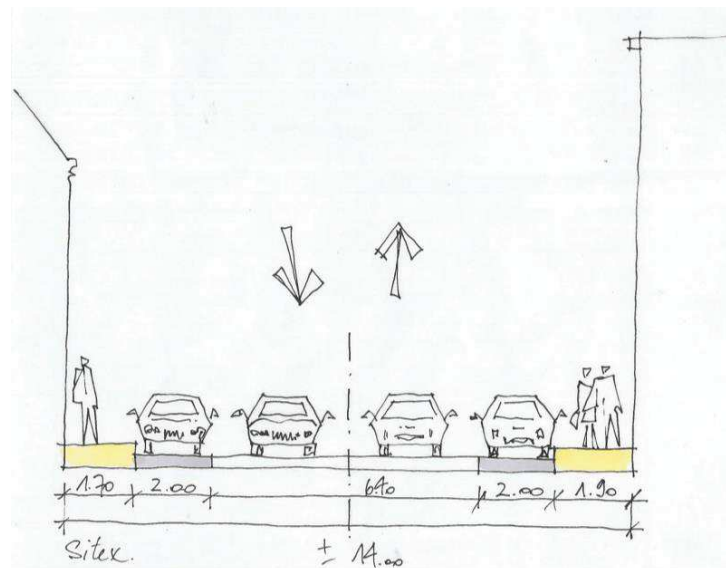
SC1



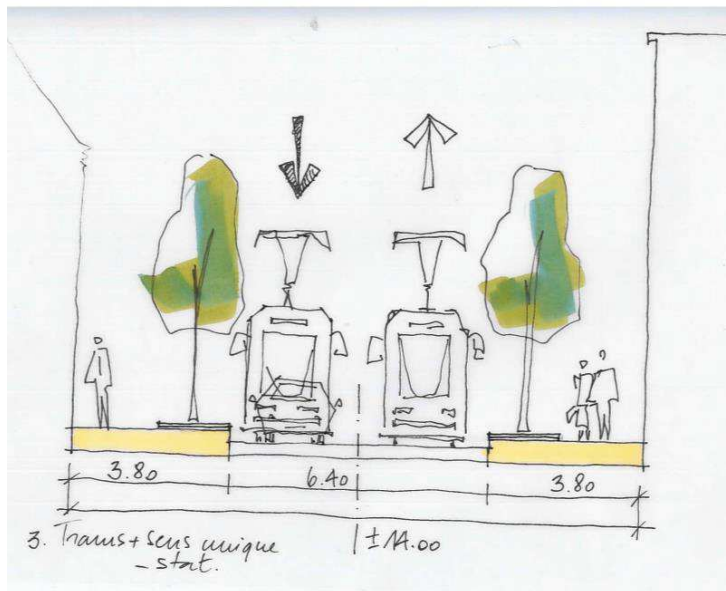
SC2



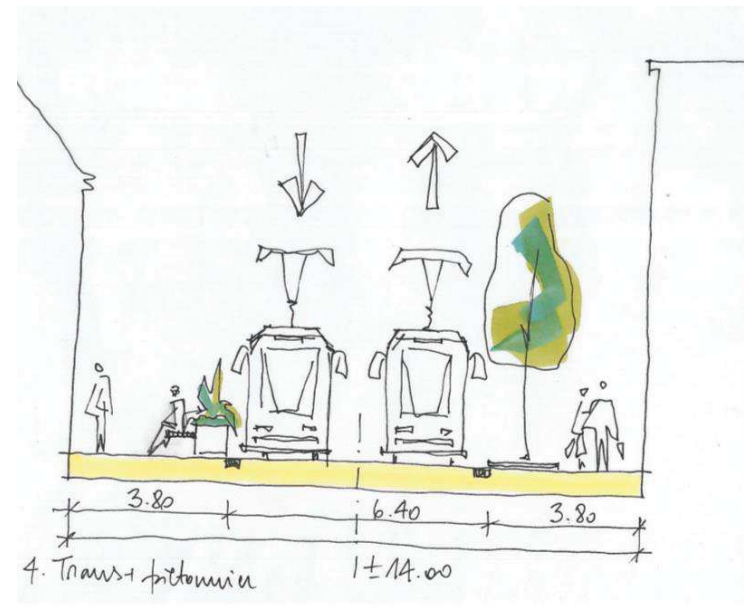
BESTAANDE
SITUATIE



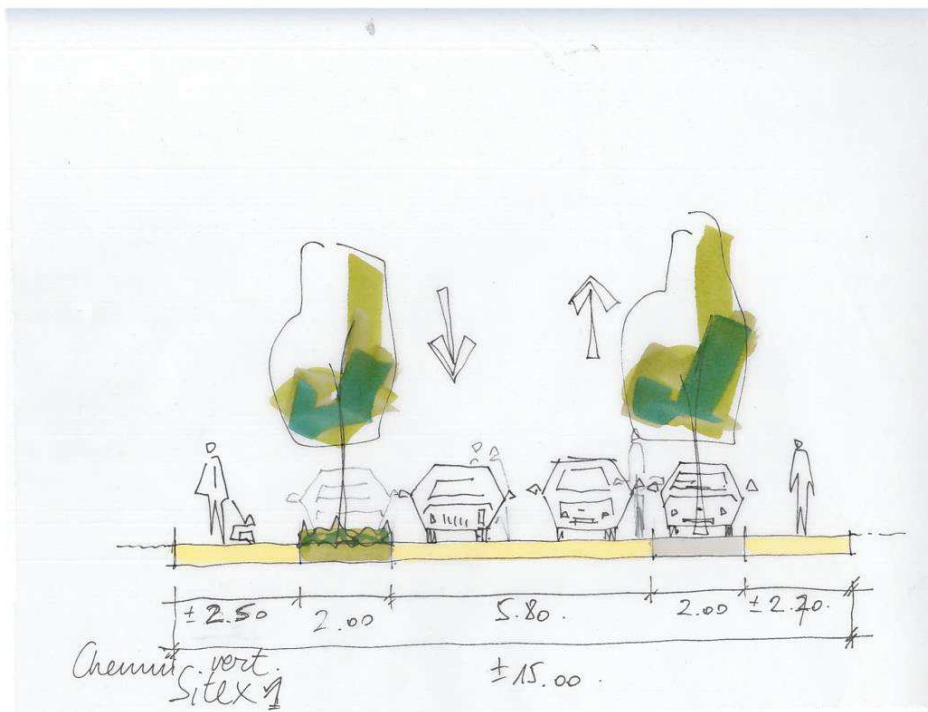
SC3



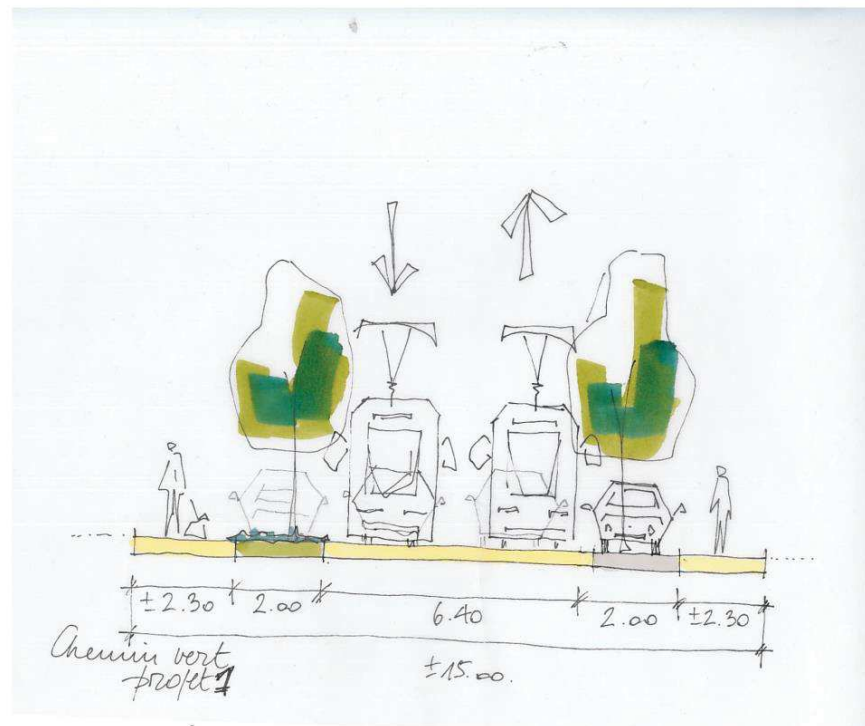
SC4



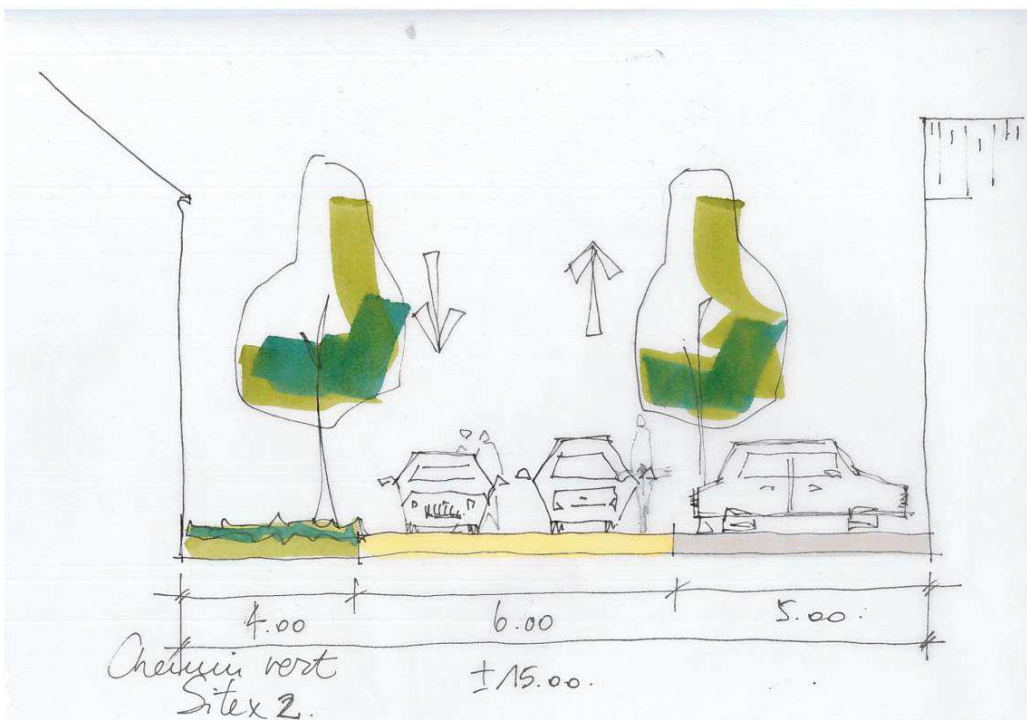
BESTAANDE SITUATIE 1



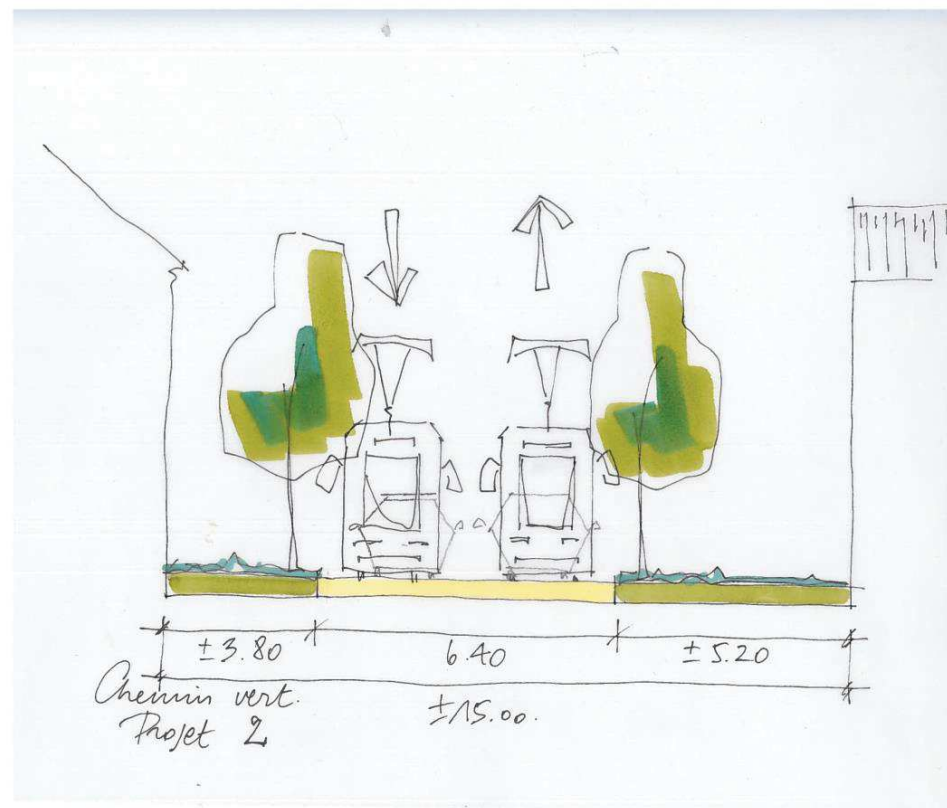
PROJECT 1



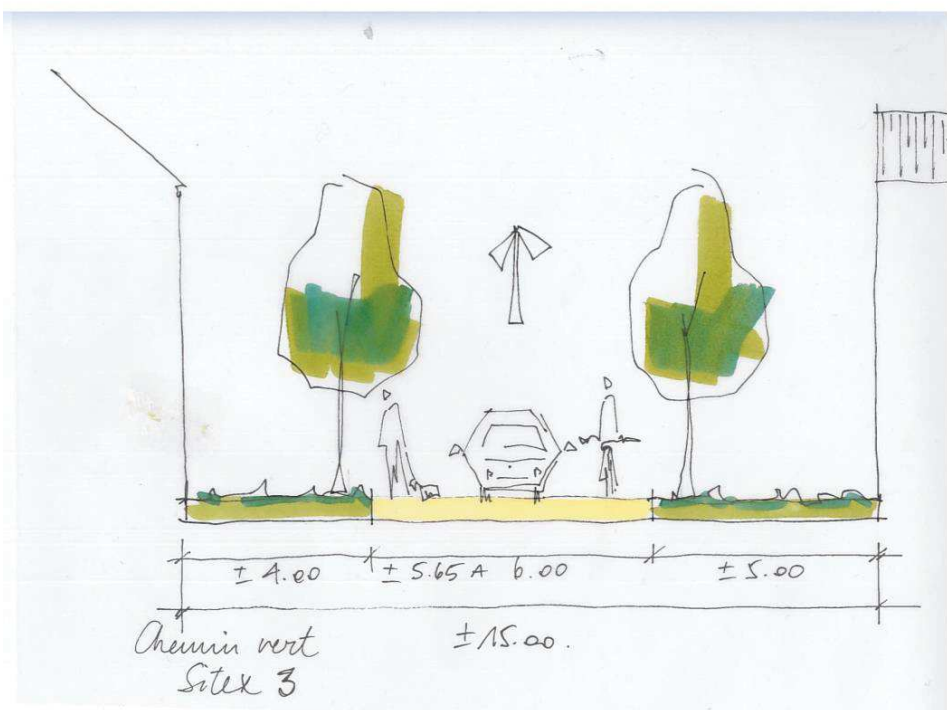
BESTAANDE SITUATIE 2



PROJECT 2



BESTAANDE SITUATIE 3



PROJECT 3

