

KENNIS
HERINRICHTING VAN DE HALTES
“KENNIS”
OP HET TERDELTPLEIN

GEMEENTE: SCHAARBEEK

MIVB
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

Koningsstraat 76
1000 BRUSSEL

Brussel-Mobiliteit (BUV)

Vooruitgangstraat 80
1210 Brussel

AANVRAAG STEDENBOUWKUNDIGE
VERGUNNING

DECEMBER 2016

Verklarende nota

S&P - DPU 1727/02

Inhoudstafel

HOOFDSTUK 0: INLEIDING	3
0.1 VOORWERP VAN DE AANVRAAG VAN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING.....	3
0.2 SAMENSTELLING VAN HET DOSSIER	3
HOOFDSTUK 1: VOORSTELLING VAN HET PROJECT	4
1.1 INTERVENTIEPERIMETER.....	4
1.2 WEGBEHEERDER	4
1.3 BESTAANDE SITUATIE	5
1.3.1 Plan met verordenende waarde (GBP, BBP, ...).....	5
1.3.2 Statuut en hiërarchie van de wegen.....	7
1.3.3 Bebouwde omgeving.....	7
1.3.4 De beplanting	7
1.3.5 Het autoverkeer	7
1.3.6 Het parkeren.....	8
1.3.7 Openbaar stadsvervoer.....	8
1.3.8 Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM'ers)	9
1.3.9 Het stadsmeubilair: De verlichting	10
1.3.10 De materialen	10
HOOFDSTUK 2: OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT	11
2.1 DOELSTELLINGEN	11
2.2 LOOPZONES EN TOEGANKELIJKHEID PBM'ERS.....	12
2.3 FIETSERS	12
2.4 PARKEREN	12
2.5 HALTES VAN HET OPENBAAR VERVOER	12
2.6 BEPLANTING	12
2.7 VERLICHTING	13
2.8 STADSMEUBILAIR	13
2.9 DE BEOOGDE MATERIALEN.....	13
HOOFDSTUK 3: ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN DE WERF	14
3.1 DUUR.....	14
3.2 FASERING	14
3.3 AUTOVERKEER EN TOEGANKELIJKHEID	14
3.4 OPENBAAR VERVOER.....	14
3.5 VOETGANGERS.....	14
3.6 PARKEREN	14

HOOFDSTUK 0: INLEIDING

0.1 Voorwerp van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag heeft betrekking op de herinrichting van de bushaltes "Kennis" en hun omgeving op het Terdeltplein. Het doel van het project is niet alleen de toegankelijkheid en de veiligheid van het openbaar vervoer te verbeteren van, om te voldoen aan de normen van het Vademecum voor de bovengrondse haltes, maar ook het herdimensioneren en verplaatsen van de bushaltes om zo het comfort en de veiligheid van de reizigers en personen met beperkte mobiliteit te verhogen.

Om de leesbaarheid van de ruimtes op deze wegen te verbeteren zullen wij bepaalde trottoirs van het Terdeltplein, die deel uitmaken van de studieperimeter, herinrichten.

Een herinrichting van het middengedeelte van het Terdeltplein is bovendien voorzien met het oog op de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte (boomgaard, loopzones en ruimtes die voor iedereen toegankelijk zijn) én de herintroductie van de krikelaar te Schaarbeek (aanplant van vooral krikelaars in de boomgaard).

Ten slotte herneemt deze aanvraag eveneens de vernieuwing of plaatsing van nieuwe openbare verlichtingspalen.

0.2 Samenstelling van het dossier

Deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is samengesteld uit de volgende documenten:

referentie	titel	opmerking
S&P-DPU 1727/01	Formulier aanvraag stedenbouwkundige vergunning betreffende infrastructuurhandelingen of -werken	
S&P-DPU 1727/02	Verklarende nota	dit document
S&P-DPU 1727/03	Situatietekening	
S&P-DPU 1727/04	Synthesedocument - formaat A3	
S&P-DPU 1727/05	Plan van de bestaande situatie	
S&P-DPU 1727/06	Planaanzicht en doorsneden van het project	
S&P-DPU 1727/07	Plan van de nutsbedrijven	
S&P-DPU 1727/08	Fotoreportage	

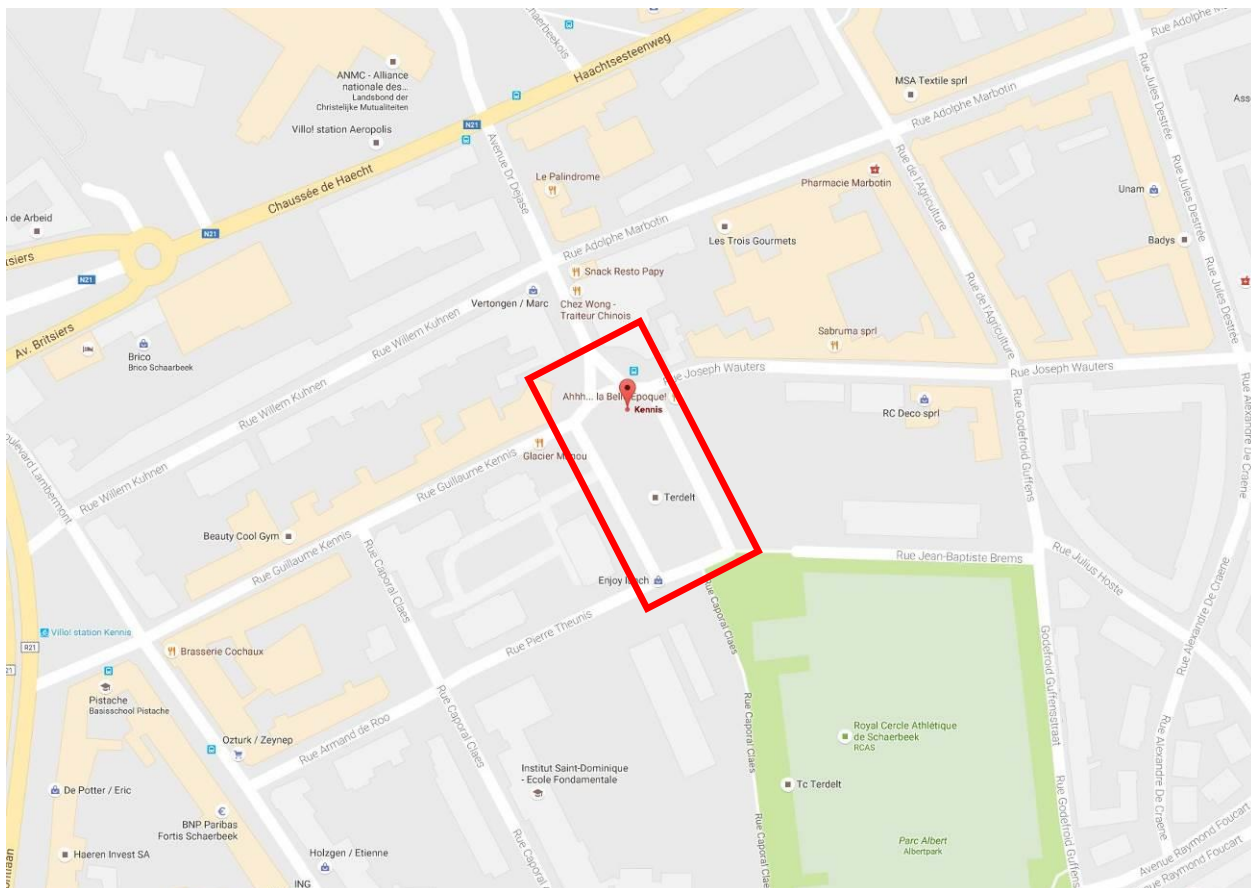
HOOFDSTUK 1: VOORSTELLING VAN HET PROJECT

1.1 Interventieperimeter

Het project situeert zich op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek, ter hoogte van de haltes "Kennis".

De studieperimeter bevindt zich, om preciezer te zijn:

- op het Terdeltplein, tussen de Joseph Wautersstraat en de Guillaume Kennisstraat.



Afbeelding 1: plaatsaanduiding van de perimeter van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag - doorlopende rode lijn (bron: BruGIS).

1.2 Wegbeheerder

Het Terdeltplein is een gemeenteweg.

1.3 Bestaande situatie

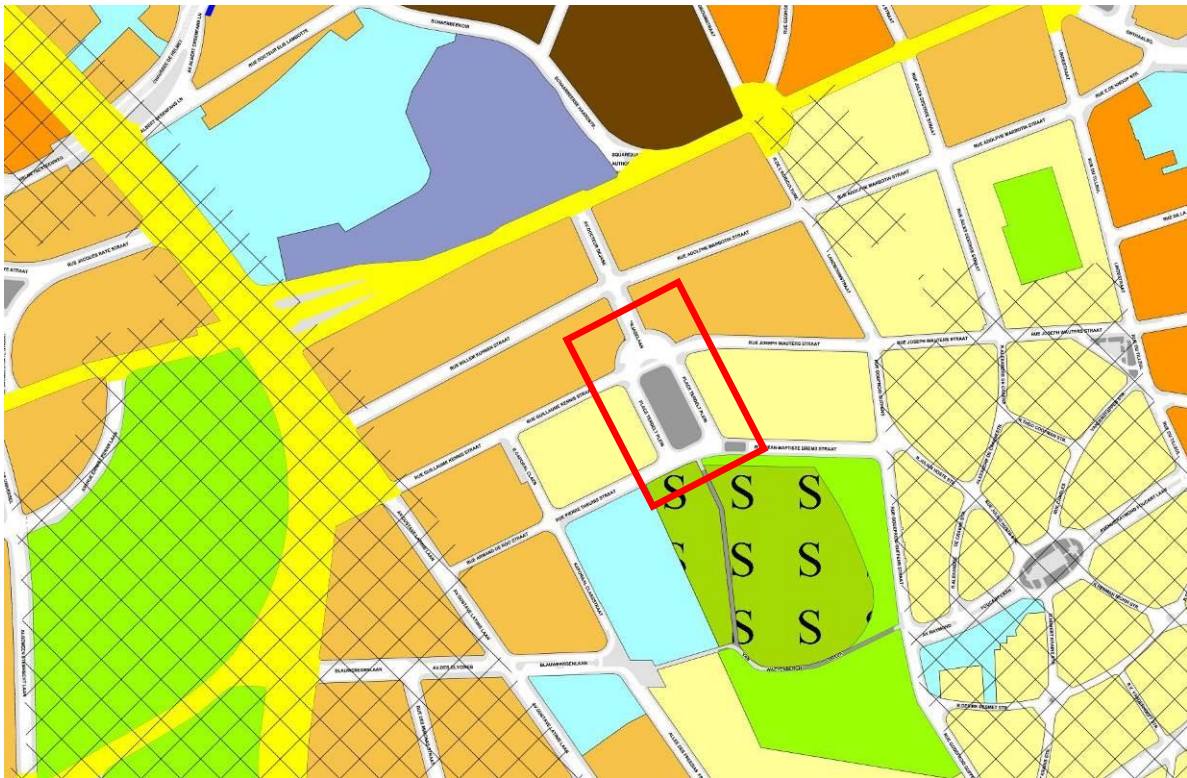
Een analyse van de situatie ter plaatse, en volgens de geldende gewestelijke plannen, heeft ons toegelaten te komen tot de volgende vaststellingen:

1.3.1 Plan met verordenende waarde (GBP, BBP, ...)

1.3.1.1 Gewestelijk Bestemmingsplan

Volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP demo – RB van 2 mei 2013) bevindt de desbetreffende perimeter zich:

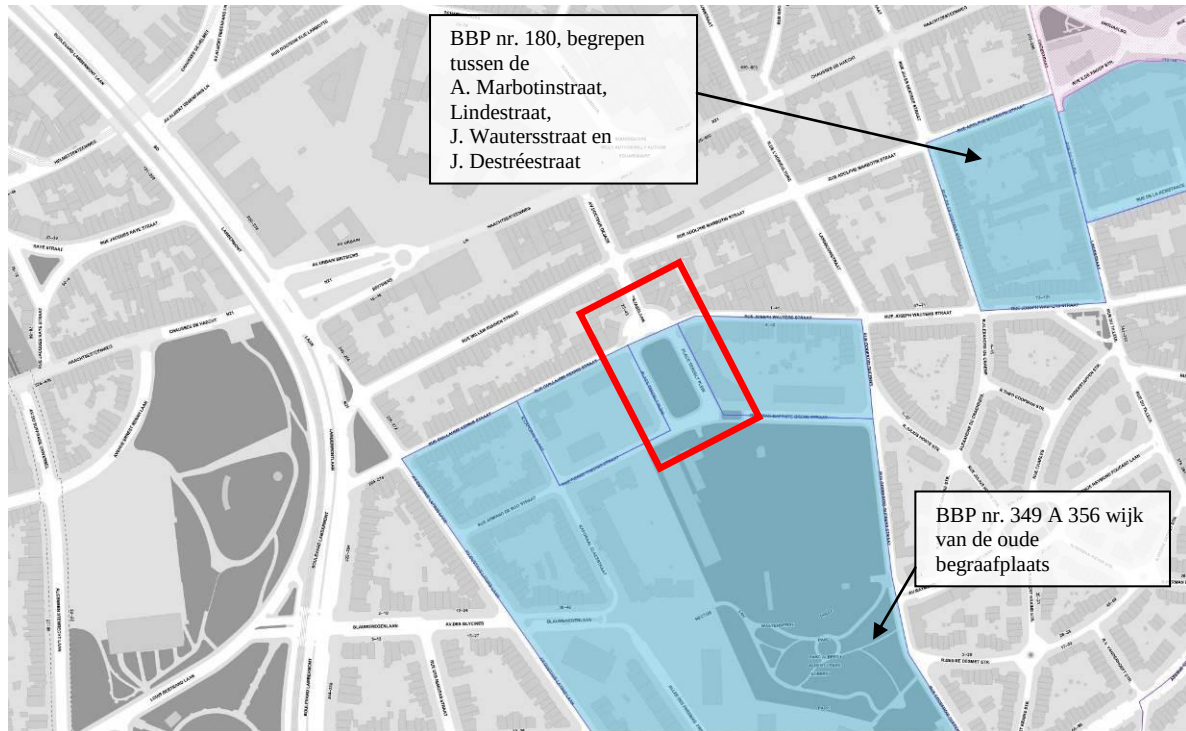
- in een woongebied voor de volledige noordelijke zone (kleur: oranje/bruin)
- in een woongebied met residentieel karakter ten oosten en westen van de zone (kleur: geelachtig wit)
- in een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht ten zuiden van onze zone (kleur: groen met "S")
- in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten (kleur: cyaanblauw)
- in een parkgebied voor het blok in het zuiden/oosten, grenzend aan de Jean-Baptiste Bremsstraat (kleur: groen).



Afbeelding 2: uittreksel uit het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP demo- RB 02/05/2013).
Het kader in rode lijn toont de projectzone.

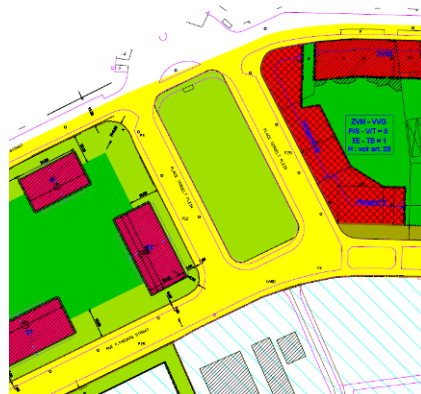
1.3.1.2 Bijzonder Bestemmingsplan (BBP)

Het BBP nr. 349 A 356 wijk van de oude begraafplaats herneemt een deel van de studieperimeter.



Afbeelding 3: plaatsaanduiding van de verschillende Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP's).
Het kader in een doorlopende rode lijn toont de projectzone (bron: BruGIS).

Dit BBP heeft geenszins impact op de voorgestelde inrichting.



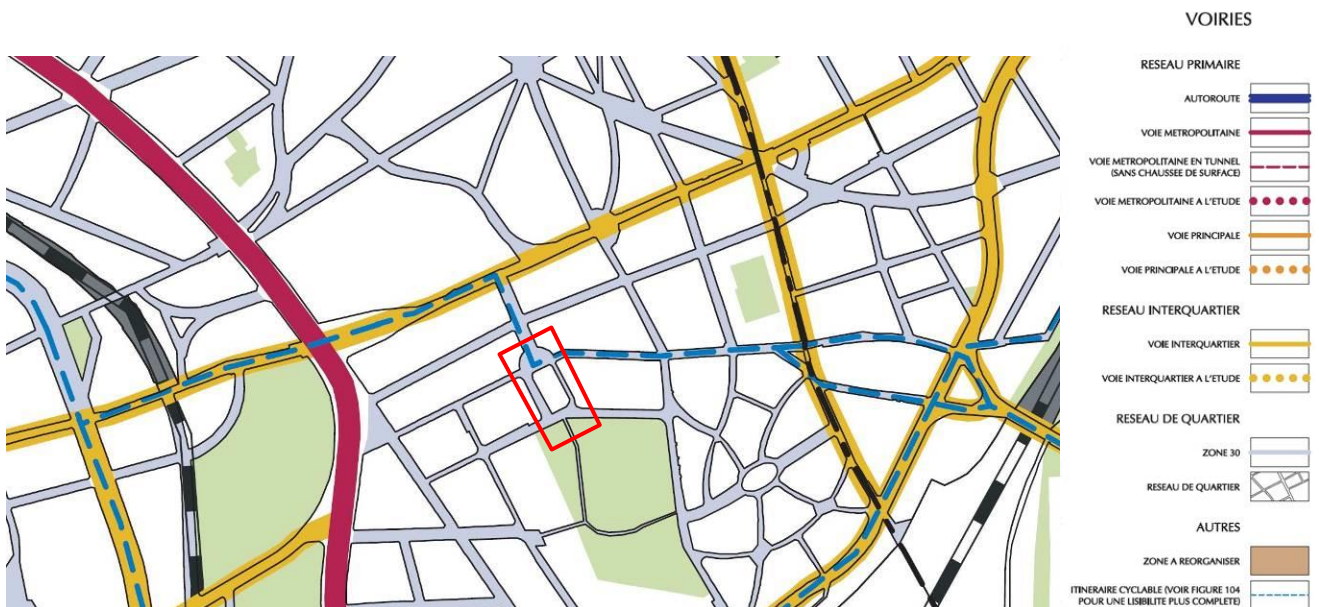
Afbeelding 4: uittreksel uit het BBP nr. 349 tot 356 (bron: gemeente Schaarbeek)

1.3.2 Statuut en hiërarchie van de wegen

1.3.2.1 Gewestelijk Ontwikkelingsplan

De ontwikkelingsstrategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt vertaald naar het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) dat een indicatieve waarde heeft. De uitdagingen en prioriteiten van dit plan worden weergegeven onder de vorm van 6 strategische kaarten.

De kaart hierna toont de hiërarchie van de wegen binnen de perimeter waarop de aanvraag betrekking heeft.



Afbeelding 5: uittreksel uit het Gewestelijk Ontwikkelingsplan - Kaart nr. 5 Wegen (GewOP - RB 12/09/2002). Het rode kader toont de projectzone.

Volgens kaart 5 (Wegen) van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan maken het Terdeltplein en de aangrenzende straten deel uit van het wijknet zone 30.

Een Gewestelijke Fietsroute doorkruist het plein.

1.3.3 Bebouwde omgeving

Het Terdeltplein is samengesteld uit heterocliete gebouwen met verschillende architectuur, rooilijn en profielen (G+2 tot G+11). De gebouwen die zich aan de rand van de studieperimeter bevinden zijn hoofdzakelijk bestemd voor residentiële functies; men vindt er ook buurtwinkels (ten noorden van de zone).

Ten westen van de in het midden liggende groene ruimte vindt men gebouwen met een groter gabariet, namelijk G+11, met een klassieke architectuur van het midden van de 19^e eeuw. Ten oosten zijn het gebouwen met een hedendaagse architectuur, met profiel G+5.

Ten zuiden van onze haltes vindt men het Albertpark dat een belangrijke beplante ruimte vormt.

1.3.4 De beplanting

Rondom het Terdeltplein vindt men in het trottoir een bomenrij (soort: **plataan**). Er is eveneens een groene ruimte grenzend aan onze bushaltes, maar zonder beplanting.

Het Albertpark, ten zuiden van onze projectperimeter, heeft een hoge biologische en culturele waarde.

1.3.5 Het autoverkeer

Het Terdeltplein wordt gekenmerkt door plaatselijk verkeer; het plein werkt als een rotonde. De Guillaume Kennisstraat en de Joseph Wautersstraat, die langs het plein lopen, laten het verkeer in dubbele rijrichting toe. Er zijn geen fietspaden aanwezig; enkel sergeantstrepen geven de fietszone op de rijweg weer.

1.3.6 Het parkeren

In de wijk geldt betaald parkeren, behalve voor de bewoners en dit voor het plein en in de Dokter Dejaselaan. De Joseph Wautersstraat en de Guillaume Kennisstraat liggen in de blauwe zone (zone met parkeerschijf). Er is een PBM-plaats op het Terdeltplein. Er zijn eveneens twee Cambio-parkeerplaatsen aanwezig.

1.3.7 Openbaar stadsvervoer

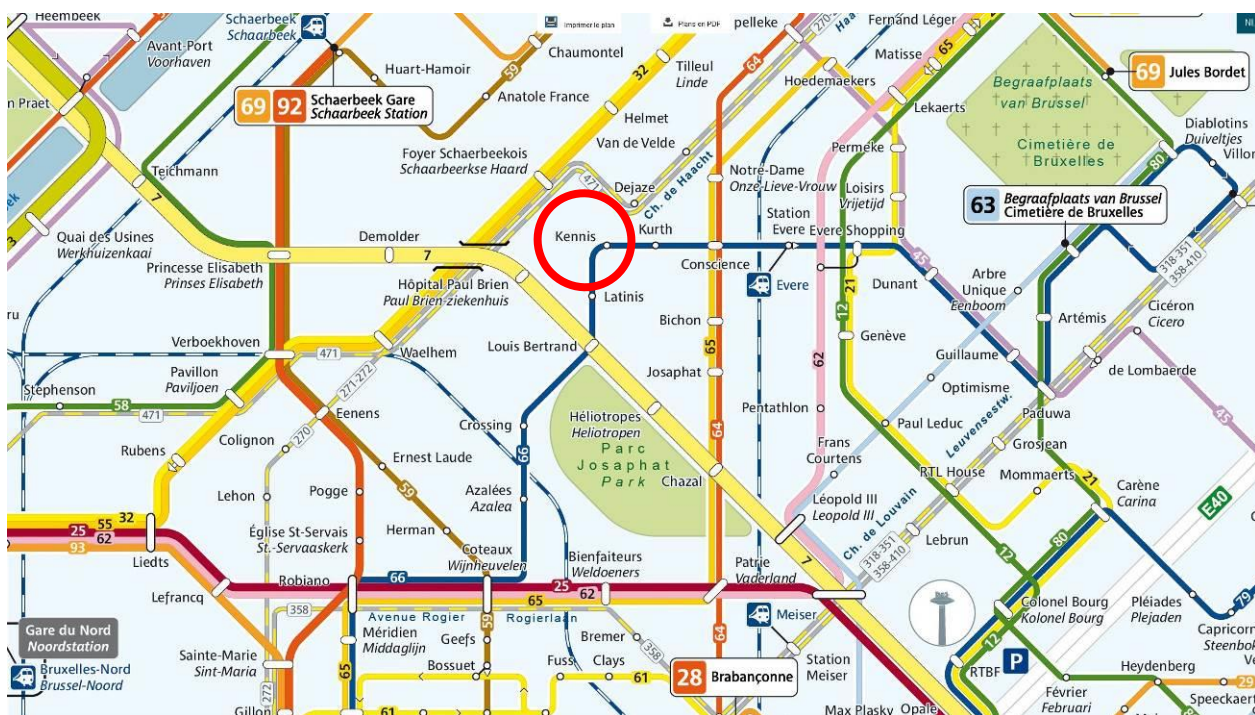
De haltes Kennis worden bediend door buslijn 66.

Het betreft een lijn met de volgende frequenties:

- 7 bussen/uur tijdens de piekuren
- 4 bussen/uur tijdens de daluren (in elke richting).

De huidige haltes "Kennis" beantwoorden niet meer aan de vereisten wat betreft toegankelijkheid voor de PBM'ers, aanbevolen in het Vademecum voor de bovengrondse haltes. De geleidingstegels voor de toegang tot de eerste deur van de bus ontbreken. Bovendien zijn er geen podotactiele tegels voorzien ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers. De loopzones aan de haltes zijn niet breed genoeg en niet afgestemd op het gebruik ervan.

De onderstaande kaart toont de openbaar vervoerlijn die op dit moment de haltes bedient.



Afbeelding 6: uittreksel uit het netplan van het openbaar vervoer MIVB

1.3.7.1 Trein

De desbetreffende zone wordt niet bediend door de trein.

1.3.7.2 Metro

De desbetreffende zone wordt niet bediend door de metro.

1.3.7.3 Bus

Zoals hiervoor aangegeven is het buslijn 66 van de MIVB die gebruik maakt van de haltes "Kenniss".
Deze lijn verbindt De Brouckère met Tol.



1.3.7.4 Tram

Geen enkele tramlijn bedient deze haltes.

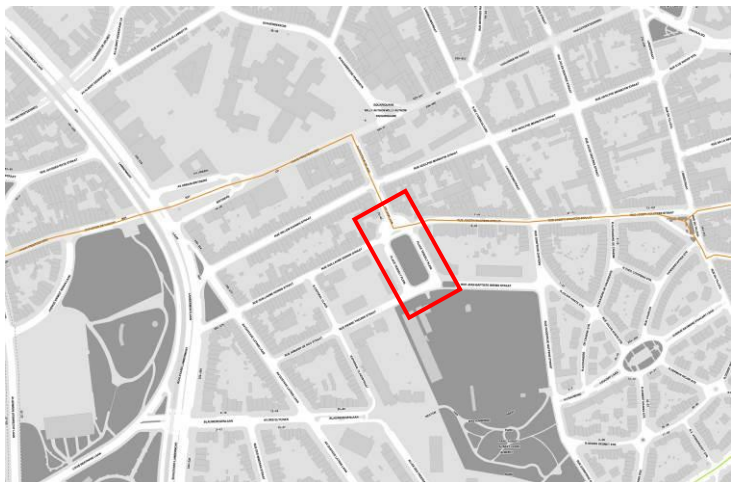
1.3.7.5 Gewestelijke Fietsroute (GFR) en fietspaden

De kaart hiernaast geeft de Gewestelijke Fietsroutes (GFR's) weer in de nabijheid van de studiezone.

De GFR 103 maakt gebruik van een gedeelte van het Terdeltplein.

Wat de fietspaden betreft, bestaat er momenteel geen specifieke inrichting voor de fietsers.

Er is een station Villo!



1.3.8 Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM'ers)

De oversteekplaatsen voor voetgangers binnen de studieperimeter zijn niet conform voor de PBM'ers (afwezigheid van podotactiele tegels, verlaagde boordstenen, ...).

De toegangen tot de bushaltes verlopen erg moeilijk:

- de breedte van de perrons is lager dan de normen van het Vademecum
- geen toegangen voor PBM'ers, geen verlaagde boordstenen, ...

1.3.9 Het stadsmeubilair: de verlichting

De verlichting van het Terdeltplein en de omgeving bestaat uit:

- natriumjodidelampen, gemonteerd op een paal met een hoogte van 12 m
- consoles op gevels.

1.3.10 De materialen

1.3.10.1 Trottoirs

De trottoirs van het Terdeltplein bevinden zich in goede staat; sommige tegels zijn wel beschadigd. Gebruikte materialen voor dit deel van de weg:

- grijs betontegels van 20 x 20 cm en van 30 x 30 cm
- grijs rechthoekige betonnen straatstenen / klinkers.

1.3.10.2 Haltes openbaar vervoer

De haltes zijn in goede staat en werden gerealiseerd in grijs betontegels van 20 x 20 cm en van 30 x 30 cm. De hoogte en de inplanting van de haltes leiden ertoe dat de bus de halte niet behoorlijk kan aandoen.

1.3.10.3 Wegen en parkeren



De eigen bedding bestaat uit asfalt.



Tegenover het Terdeltplein (zie afbeelding hiernaast) bestaat het materiaal ter afbakening van de verschillende zones uit asfalt.

1.3.10.4 Boordstenen

De boordstenen zijn gerealiseerd in beton.

HOOFDSTUK 2: OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT

Het doel van het project is niet alleen het verbeteren van de toegankelijkheid en de veiligheid van het openbaar vervoer, om te beantwoorden aan de normen voorzien in het Vademecum voor de bovengrondse haltes, maar ook het herdimensioneren van de bushaltes om zo het comfort en de veiligheid van de reizigers en personen met beperkte mobiliteit te verhogen.

Daarom zullen wij de haltes, die niet beantwoorden aan de normen van het vademecum, uitbreiden.

Wij stellen voor om de perrons te verhogen tot op een hoogte van 18 cm, voor een betere toegankelijkheid tot de bus, en om hellingen met een geringe hellingsgraad te realiseren voor de toegang tot de haltes voor de personen met beperkte mobiliteit.

Aan beide kanten van de halte zijn er oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien om een maximale veiligheid te verzekeren voor de reizigers die zich naar de halte wensen te begeven. Deze nieuwe kwalitatieve inrichting van de haltes en oversteekplaatsen voor voetgangers zorgt ervoor dat de trottoirs herzien moeten worden.

Voor een beter inzicht inzake de ruimtes binnen deze weg zullen wij bepaalde trottoirs herinrichten en doorlopende trottoirs realiseren.

Een herinrichting van het middengedeelte van het Terdeltplein is voorzien met het oog op de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte (boomgaard, loopzones en ruimtes die voor iedereen toegankelijk zijn) én de herintroductie van de krikelaar te Schaarbeek (aanplant van vooral krikelaars in de boomgaard).

Het boomgaardproject voorziet de volgende punten:

- aanplant van een boomgaard, samengesteld uit solitaire bomen en hagen, verfraaid met kleine bomen en heesters. De fruitbomen zullen ter beschikking gesteld worden van de omwonenden binnen een gemeenschappelijke ruimte tussen grasveld en bloemenweide. Er zal vooral gekozen worden voor de Schaarbeekse krikelaar.
- inrichting van loopzones in dolomiet op de grote assen van het grasveld om zo een wandelruimte te creëren en het comfort van de gebruikers te verbeteren.

De openbare verlichting zal vernieuwd worden.

2.1 Doelstellingen

Het project omvat de volledige herinrichting van de haltes Kennis op het Terdeltplein: rijwegen, trottoirs, parkeerzone, beplanting, verlichting en bushaltes.

De doelstellingen zijn de volgende:

- Dimensionering en inrichting van deze haltesom zo goed mogelijk te beantwoorden aan:
 - de vraag van de klanten, de veiligheid, de toegankelijkheid en het comfort
 - de huidige normen inzake toegankelijkheid tot de trams voor de PBM'ers
- de voetgangers behoorlijke trottoirs én veilige en logische oversteekplaatsen bieden
- de fietsers de mogelijkheid bieden hun fiets te stallen dankzij daartoe voorziene fietsbeugels en fietsboxen
- de trottoirs vrij te maken door het verplaatsen en herpositioneren van de verlichtingspalen om en zo de toegankelijkheid voor PBM'ers te verbeteren
- een aangename groene ruimte aanbieden die tot wandelen uitnodigt.

Verbetering van de veiligheid van de verschillende weggebruikers en van de toegankelijkheid tot de haltes

Het project wijzigt geenszins de mobiliteit van de autobestuurders, maar verbetert in hoge mate de veiligheid van de voetgangers op het vlak van de oversteekplaatsen.

De voetgangersveiligheid en het comfort van de loopzones zullen verbeterd worden door de realisatie van beveiligde oversteekplaatsen voor voetgangers, beantwoordend aan het normenplan ter zake, alsook door de herinrichting van de trottoirs.

Aan alle oversteekplaatsen voor voetgangers, maar ook aan de haltes, zullen slechtzienden en blinden gebruik kunnen maken van podotactiele geleidingstegels. De nieuwe doorlopende trottoirs zullen veiligheid verschaffen voor de voetgangers.

Wat het plaatselijk verkeer betreft, zullen deze inrichtingen er eveneens voor zorgen dat de voertuigen (met inbegrip van de bussen) die de G. Kennisstraat nemen, komende van de J. Wautersstraat, nog steeds voorrang hebben, gezien de voorrang van rechts beperkt is. De autobestuurders die de aangrenzende straten wensen te bereiken of te verlaten, zullen opmerksamer moeten zijn en hun snelheid dus moeten minderen voor een betere veiligheid van iedere weggebruiker.

2.2 Loopzones en toegankelijkheid PBM'ers

De loopzones worden comfortabeler en veiliger:

- gerenoveerde trottoirs
- korte oversteekplaatsen dankzij de trottoiruitbreidingen voor een betere zichtbaarheid van de voetgangers
- verlaagde boordstenen aan de oversteekplaatsen voor voetgangers en inrichtingen voor de slechtzienden
- ideale herpositionering van het stadsmeubilair (verkeerslichten, bovenleidingspalen, openbare verlichting, ...) om zo een loopzone zonder obstakels te realiseren voor de PBM'ers.
- veilige loopzone door een betere verlichting van het plein en de omgeving.

Elke oversteekplaats voor voetgangers zal voortaan aangeduid worden voor slechtzienden en blinden d.m.v. podotactiele tegels, in een sterk afstekende kleur (wit) tegen de trottoirs, die dienst doen als geleidingstegels en als waarschuwingstegels, loodrecht op de rijweg, om het begin van de oversteek aan te duiden.

2.3 Fietzers

Het project voorziet geen bijzondere maatregelen wat de fietsers betreft op deze verkeersader. Er is enkel een fietssuggestiestrook voorzien op de grond, d.m.v. fietslogo's.

Het project voorziet de inplanting van fietsbeugels en -boxen. Dit om de intermodaliteit met het openbaar vervoer te verbeteren.

2.4 Parkeren

In het kader van dit project wordt er niet geraakt aan de parkeerregeling.

De parkeerbalans voor dit gedeelte van het Terdeltplein blijft ongewijzigd.

2.5 Haltes van het openbaar vervoer

De herinrichting, voorgesteld in deze aanvraag, laat de verbetering toe van de veiligheid, de toegankelijkheid en het comfort van alle reizigers.

De perrons worden voorzien van hellingen (hellend vlak met een constante helling) van maximum 4% om het oprijden van het perron toe te laten voor personen in een rolstoel of met een kinderwagen, en om de toegang tot de bus gemakkelijker te bereiken. De instapheuvels zijn uitgerust met podotactiele lijnen, die eindigen met vier grote rubbertegels. De haltes zullen een hoogte van 18 cm hebben, de ideale hoogte om een maximale toegankelijkheid tot de voertuigen te verzekeren. De beide instapheuvels zullen eveneens uitgerust worden met schuilhuisjes en geschikt meubilair om de veiligheid en het comfort te verbeteren.

2.6 Beplanting

In het kader van dit project wordt er geen enkele boom omgehakt.

Het project voorziet de aanplant van:

- krikelaars binnen de nieuwe in het midden liggende groene ruimte.



krikelaar

2.7 Verlichting

De volledige verlichting, die deel uitmaakt van deze vergunningsaanvraag, wordt vernieuwd en herberekend voor een betere belichting.

2.8 Stadsmeubilair

Al het bestaand meubilair zal opnieuw gebruikt en teruggeplaatst worden.



vuilnisbak



schuilhuisje

2.9 De beoogde materialen

De trottoirs die binnen de perimeter van de vergunningsaanvraag heringericht zullen worden, zullen aangelegd in grijs betontegels van 20x 20 cm of 30x30 cm volgens de bestaande situatie en in grijs porfierkassein terugwinning 14x16 cm ter hoogte van de parkeerzones.

De perrons van de haltes zullen in grijze betonstraatstenen van 20 x 20 cm uitgevoerd worden.

De delen van de rijweg die gewijzigd worden, zullen in asfalt zijn.

HOOFDSTUK 3: ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN DE WERF

Het project zal een bepaalde invloed hebben op het verkeer in de wijk gezien de werf ongeveer 2 maanden zal duren. De werken worden uitgevoerd met de klassieke middelen voor de inrichting van de haltes.

Het busverkeer zal aangepast moeten worden.

3.1 Duur

De totale duur van de werken wordt geraamd op 40 werkdagen; deze werf kan gepland worden zodra de vergunning verkregen wordt.

3.2 Fasering

De werf zal in 2 delen opgesplitst worden:

- **Deel 1:** bushaltes en trottoirs kant Terdelt
- **Deel 2:** trottoirs kant Dejase.

3.3 Autoverkeer en toegankelijkheid

Een belangrijke voorwaarde is het in de mate van het mogelijke behoud van het plaatselijk autoverkeer, , en het verzekeren van de toegankelijkheid voor de omwonende eigenaars, de kantoren, de ondernemingen en handelszaken.

Op bepaalde momenten zal het evenwel onvermijdelijk zijn dat het autoverkeer, en zelfs het busverkeer, verstoord of onderbroken wordt.

3.4 Openbaar vervoer

Voor de werken is de tijdelijke aanpassing van het busverkeer vereist tijdens de desbetreffende periode, waarbij de hinder maximaal beperkt wordt. De modaliteiten inzake de onderbreking en de reismogelijkheden zullen bepaald worden tijdens de voorbereiding van de werf en de fasering.

3.5 Voetgangers

De gebruikelijke maatregelen zullen opgelegd worden aan de onderneming om de veiligheid van de voetgangers te verzekeren en om de toegang tot de gebouwen in alle omstandigheden toe te laten.

3.6 Parkeren

Parkeerverboden zullen ingevoerd worden tijdens de periode vereist voor de realisatie van de werken, per fase.