

AANVRAAG STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

BESCHRIJVENDE NOTA

HERINRICHTING WEGENIS VOOR HET VERBETEREN
VAN DE HALTE « WIJNHEUVELEN »
ROGIERLAAN TE SCHAARBEEK



BOUWHEER : MIVB – INFRASTRUCTUUR - TRANSPORT
ONTWERPER : MIVB – INFRASTRUCTUUR - TRANSPORT
ADRES : KONINGSSTRAAT 76 – 1000 BRUSSEL



15/04/19

INHOUDSTAFEL

1.	VOORWOORD	4
2.	INLEIDING	5
2.1.	AANVRAAG STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING	5
2.1.1.	VOORWERP VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNINGSAANVRAAG	5
2.1.2.	MOTIVERING VAN DE AANVRAAG	5
2.2.	WIE IS WIE EN WIE DOET WAT	5
2.3.	KORTE HISTORIEK	6
2.3.1.	EEN BEETJE GESCHIEDENIS	6
3.	BESTAANDE TOESTAND	7
3.1.	LIGGING	7
3.2.	STRATEGISCHE PLANNEN	8
3.2.1.	GEWESTELIJK NIVEAU : HET GDOP	8
3.2.2.	GEMEENTELIJK NIVEAU :	9
3.3.	BESTAANDE RECHTSTOESTAND	10
3.3.1.	GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN (GBP)	10
3.3.2.	BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN (BBP)	11
3.3.3.	OVERIGE REGLEMENTAIRE GEGEVENS	12
3.3.4.	INDICATIEVE PLANNEN	12
3.4.	BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND	15
3.4.1.	GBP : BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND	15
3.4.2.	STADSLANDSCHAP	16
3.4.3.	SOCIO-ECONOMISCHE TOESTAND	20
3.5.	VERKEERSONDERZOEK	21
3.5.1.	AUTOVERKEER	21
3.5.2.	PARKEREN	21
3.5.3.	FIETSEN	21
3.5.4.	VOETGANGERS EN PBM	22
3.5.5.	OPENBAAR VERVOER	23
4.	BESCHRIJVING ONTWERP	28
4.1.	INTENTIES VOOR DE INRICHTING	28
4.1.1.	STUDIE VAN VERSCHILLENDE SCENARIO'S	28
4.1.2.	BESCHRIJVING VAN HET CONCEPT (WEERHOUDEN SCENARIO)	31
4.1.3.	PARKEREN	34
4.1.4.	DE VEGETATIE	34
4.1.5.	MATERIAALKEUZE	34

15/04/19

4.1.6.	BEHEER VAN HET REGENWATER.....	35
4.1.7.	STADSMEUBILAIR.....	35

Referentie	Titel	Opmerking
DPU 1829/01	Formulier stedenbouwkundige vergunningsaanvraag inzake infrastructuurhandelingen of -werken	
DPU 1829/02	Verklarende nota	Het huidige document
DPU 1829/03	Situatieplan	
DPU 1829/04	Synthesedocument - A3-formaat	
DPU 1829/05	Plan van de bestaande situatie	
DPU 1829/06	Planaanzicht en doorsneden van het project	
DPU 1829/07	Plan van de nutsbedrijven	
DPU 1829/08	Fotoreportage	
DPU 1829/09	Effectenverslag	
DPU 1829/10	Bijlagen	

15/04/19

1. VOORWOORD

De MIVB heeft zich geëngageerd in een ruim project voor het verbeteren van de haltes op het de bovengrondse tram- en busnet, zowel voor de toegankelijkheid als een verbeterde ontsluiting met het openbaar vervoer en de integratie ervan in het stadsweefsel.

De haalbaarheidsstudie van het multimodaal netwerk (bus/tram/fiets) heeft aangegeven welke mobiliteits- en infrastructuurmaatregelen noodzakelijk zijn, waaronder een gedeeltelijke verkeerstransfer en de aanpassing van de wegeninfrastructuur, alsook inrichtingen voor de uitbating van de stedelijke openbaarvervoerlijnen voor de MIVB.

In de voorstudie werd vastgesteld dat er keuzes gemaakt moesten worden om de functies en de verkeersstromen te weerhouden voor de inrichting.. Deze keuzes drongen zich op ingevolge technische beperkingen, de beperkingen gebonden aan de uitbating van de nieuwe bus en tramstopplaatsen en de praktische keuzemogelijkheden voor een kwalitatieve verbetering van de Rogierlaan (beplanting, verhardingen, comfortabele voetgangersruimte, meubilair, enz.).

e studies besteedden ook veel aandacht aan aspecten op het vlak van verkeersveiligheid. Deze zijn bijzonder vereist omwille van het grote aantal gebruikers en de aanwezige verplaatsingsmodi.



2. INLEIDING

2.1. AANVRAAG STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

2.1.1. Voorwerp van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

Het project heeft tot doel de Rogierlaan tussen de Paul Deschanellaan (niet inbegrepen) en de Josaphatstraat (kruising inbegrepen), van gevel tot gevel her in te reichten en het verbeteren van de kwaliteit van de ontsluiting met openbaar vervoer met inbegrip van het beveiligen en in norm brengen van de halte « Wijnheuvelen ».

Deze as kent inderdaad een hoog aantal reizigers waarvoor de haltestructuur niet meer voldoet aan de noden (te smalle opstapplaatsen, oversteekplaatsen voetgangers te onveilig, zones met ongevalrisico, ...).

De volgende lijnen zijn betrokken in het project:

Tram: 25 en 62 (as Rogier) - 92 en 93 (Paleizenstraat)

Bus: 59, 65, 66, N04 en De Lijn 358

Omdat het gaat om aanpassingen aan de infrastructuur van het Brusselse openbaar vervoernet, dient de MIVB de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in.

2.1.2. Motivering van de aanvraag

De aanvraag is gemotiveerd door nood de structuur van de bestaande openbare ruimte aan te passen, in functie van de veiligheidsbelangen, de mobiliteit en ook de esthetische aspecten (aanpassing materialen). De verschillende belangen worden verderop beschreven.

2.2. WIE IS WIE EN WIE DOET WAT

- De Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel, als :
 - Aanbestedende overheid, opdrachtgever van de inrichtingsstudies van de betrokken openbare ruimten ;
 - Financier van de inrichtingswerken ;
 - Aanvrager van de stedenbouwkundige vergunning.
- De Gemeente Schaarbeek, vertegenwoordigd door het College, als :
 - Huidig beheerder van de betrokken, gemeentelijke openbare ruimten ;
 - Administratie bevoegd voor advies op de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag .

Als beheerder van de betrokken straten in het project (Rogierlaan, Wijnheuvelen en Josaphatstraat), werd de Gemeente Schaarbeek betrokken bij de ontwikkeling van het project dat wordt voorgesteld.

15/04/19

2.3. KORTE HISTORIEK

2.3.1. Een beetje geschiedenis

De naam van de Rogierstraat brengt hulde aan Charles Rogier, Belgisch journalist en politicus (1800–1885). Vroeger noemde de Rogierstraat « Scheidingsstraat ». De nieuwe straatnaam dateert van 1851.

De beschrijving hierna komt uit de inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

« De laan werd in verscheidene fases geopend. Het eerste gedeelte, tussen de Haachtsesteenweg en het Weldoenersplein, maakte oorspronkelijk deel uit van de Rogierstraat. [...] Volgens een algemeen plan dat in dat jaar werd afgekondigd, werd de weg verlengd tot aan de Josaphatstraat, over een terrein dat toebehoorde aan de Administratie van de Godshuizen en Bijstand van de Stad Brussel. Deze instelling stond in voor de werken, die tijdens de jaren 1850 werden uitgevoerd. Op een plan uit ca. 1858 is de straat uitgetekend tot aan de Wijnheuvelenstraat, die op de oude bedding van de Maalbeek liep. Krachtens een overeenkomst uit 1861 [...] werd de weg nadien verlengd tot aan de Grote Bosstraat en kruiste ze, via een overweg, de ringspoorlijn Brussel-Luxemburg.

Deze lijn werd begin jaren 1910 lichtjes naar het oosten verplaatst en ondergronds gelegd, waardoor ruimte ontstond voor de Paul Deschanellaan. Medio jaren 1860 werd in de Rogierstraat een station gebouwd, [...]

Al in 1866 plande Victor Besme de verlenging van de Rogierstraat, met verscheidene rotondes, tot aan het toekomstige Generaal Meiserplein. Het was nochtans wachten tot 1906, vooraleer deze verlenging van het plein werd verordend. Het was toen dat de weg werd omgedoopt tot "laan". De werken voor de verlenging en de aanleg werden tussen 1907 en 1914 uitgevoerd. Dit nieuwe gedeelte van de laan, dat breder was dan het oude, werd voorzien van een centraal plantsoen. De hele laan was vroeger omzoomd met bomen; enkel die voorbij het Weldoenersplein bestaan nog. ».

15/04/19

3. BESTAANDE TOESTAND

Verschillende planniveaus bepalen het bestaand stedelijk kader: de strategische plannen (GPDO, GemPDO, Richtplan Bus,...), reglementaire plannen (GBP, BBP), indicatieve plannen, ...

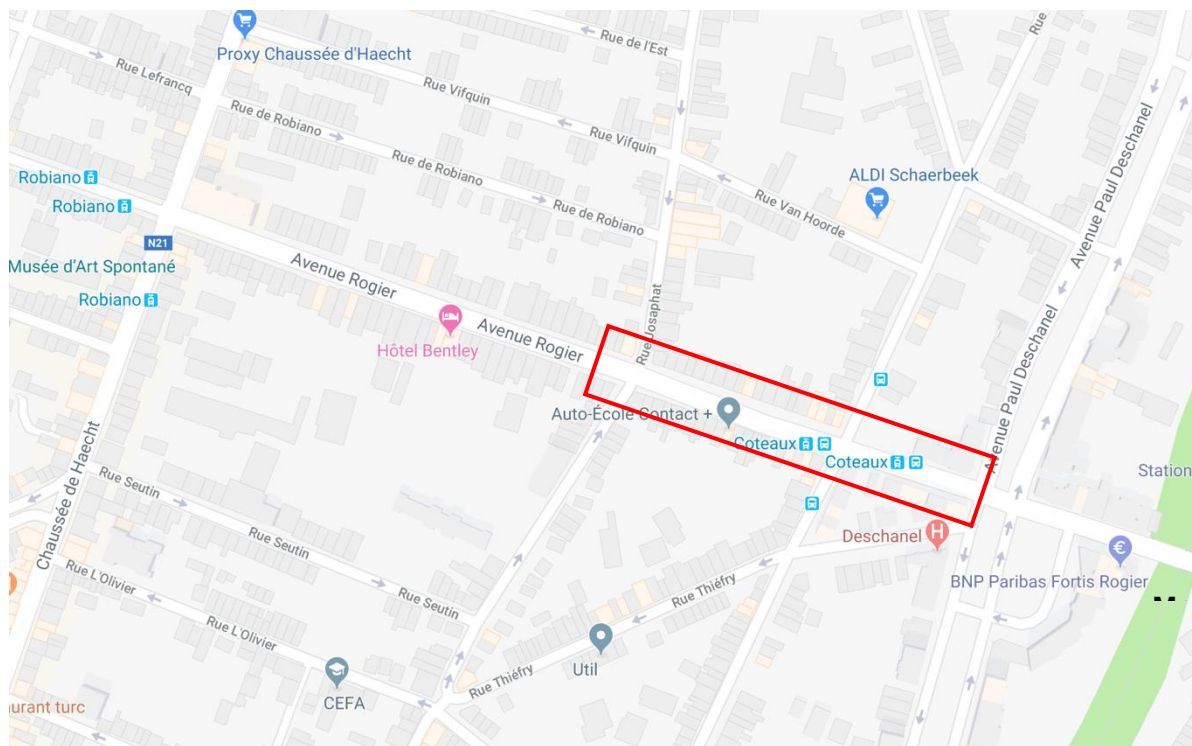
Deze documenten situeren zich in de beleidsstrategie van een kwalitatieve duurzame ontwikkeling en het kwalitatief verbeteren van de leefomgeving, in het bijzonder de openbare ruimte en het verkeer : dit beoogt het structureren van duurzame mobiliteit als drager van de stedelijke ontwikkeling via een netwerk van verkeer met performante openbare vervoersknopen en opgewaardeerde actieve verplaatsingsmodi.

De voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag kadert binnen het hoger beschreven kader.

3.1. LIGGING

De perimeter van het project is gelegen op grondgebied van de gemeente Schaarbeek.

De betrokken straten in deze herinrichting zijn de volgende: de Rogierlaan tussen de Paul Deschanellaan (niet inbegrepen) en de Josaphatstraat, met inbegrip van de kruispunten van de Wijnheuvelenstraat en de Josaphatstraat.



Figuur 1: Perimeter van de studie, rode grens (bron : GoogleMaps)
Perimeter van de aanvraag : zie plannen in bijlage

15/04/19

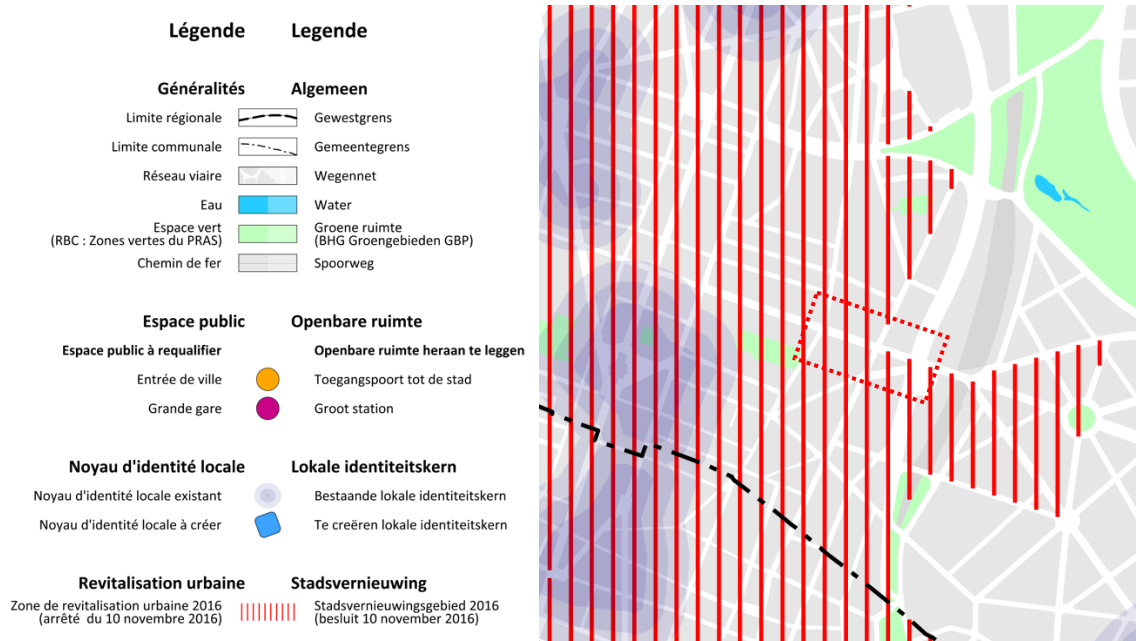
3.2. STRATEGISCHE PLANNEN

3.2.1. Gewestelijk niveau: het GPDO

De ontwikkelingsstrategie van het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vertaald in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO – goedgekeurd op 5/11/2018), een plan met indicatieve waarde dat de visie van het gewest weergeeft. De uitdagingen en prioriteiten zijn vertaald in 6 strategische kaarten met de intenties die invloed hebben op de perimeter van het project zoals hierna omschreven.

— Kaart n°4 Openbare ruimte en stadsvernieuwing

De projectzone ligt in de perimeter van Stadsvernieuwing (Zone van Stadsvernieuwing 2016).

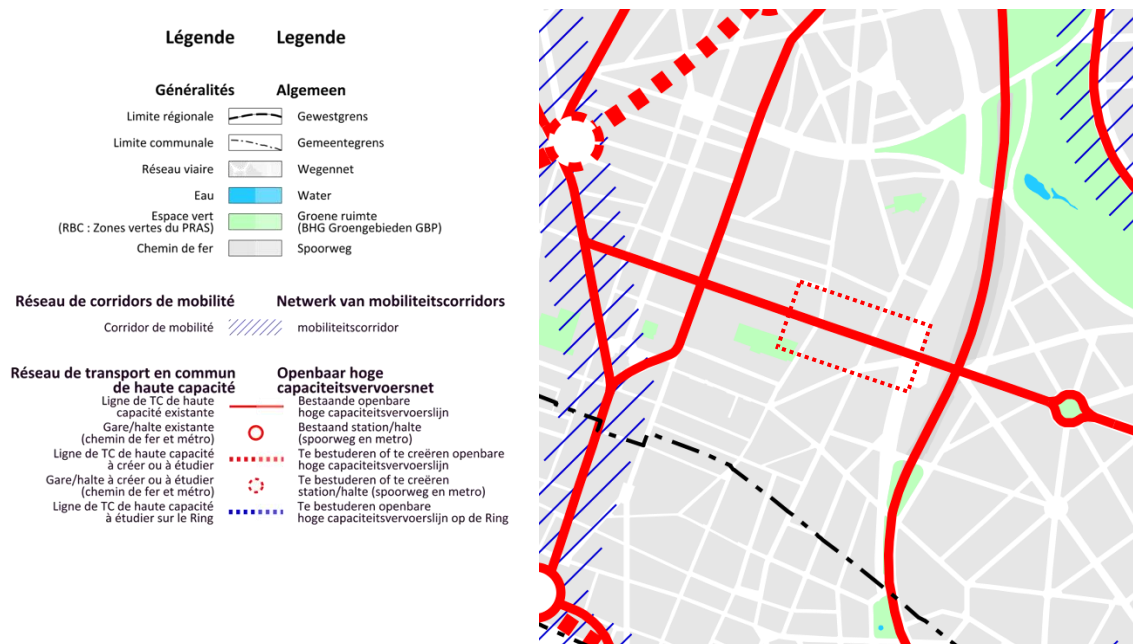


Figuur 2: Uittreksel Gewestelijk Plan Duurzame Ontwikkeling - Kaart n° 4 Openbare ruimte en Stadsvernieuwing
De rood gestipte grenslijn is de projectzone.

15/04/19

— Kaart n°5 : Structurerende mobiliteitsnetwerken

De kaart hierna geeft de belangrijke openbare vervoernetwerken weer.



Figuur 3: Uittreksel Gewestelijk Plan Duurzame Ontwikkeling - Kaart n° 4 Structurerende netwerken mobiliteit
De rood gestipte grenslijn is de projectzone.

De Rogierlaan is aangeduid als openbaar hoog capaciteitsvervoersnet.

3.2.2. Gemeentelijk niveau :

Het strategisch referentieplan is het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling « Schaarbeek 2021 » (GempDO) dat de te bereiken objectieven weergeeft voor het verbeteren van de leefkwaliteit in Schaarbeek.

De Rogierlaan is hier opgenomen voor haar structurerend karakter van het stadslandschap en als uitdaging voor het verkeer.

Het GempDO voorziet :

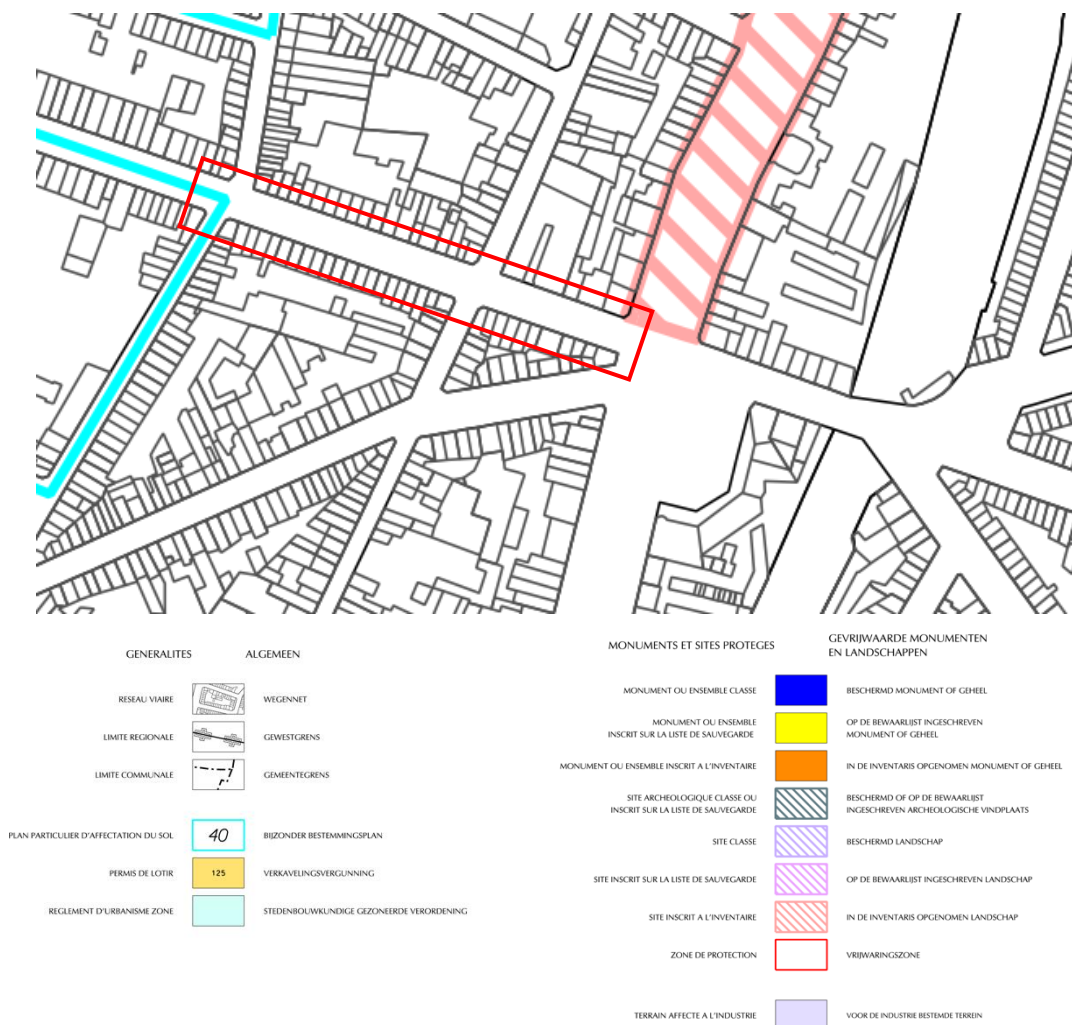
- de uitbouw van het laangroen voor stadsverfraaiing van de gemeente;
- de opwaardering van de hoofdassen en de perspectieven van de Rogierlaan en -straat tot aan het Meiserplein ;
- behoud van de dense, structurende en patrimoniale assen.

15/04/19

3.3. BESTAANDE RECHTSTOESTAND

3.3.1. Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

— Kaart 2 – Bestaande rechtstoestand



— Kaart 3 – Bestemmingsgebieden

Volgens kaart 3 – *Bestemmingen van het Gewestelijk Bestemmingsplan* (GBP– BR van 02 mei 2013), is de betrokken perimeter ingekleurd als volgt:

voor de hele Rogierlaan:

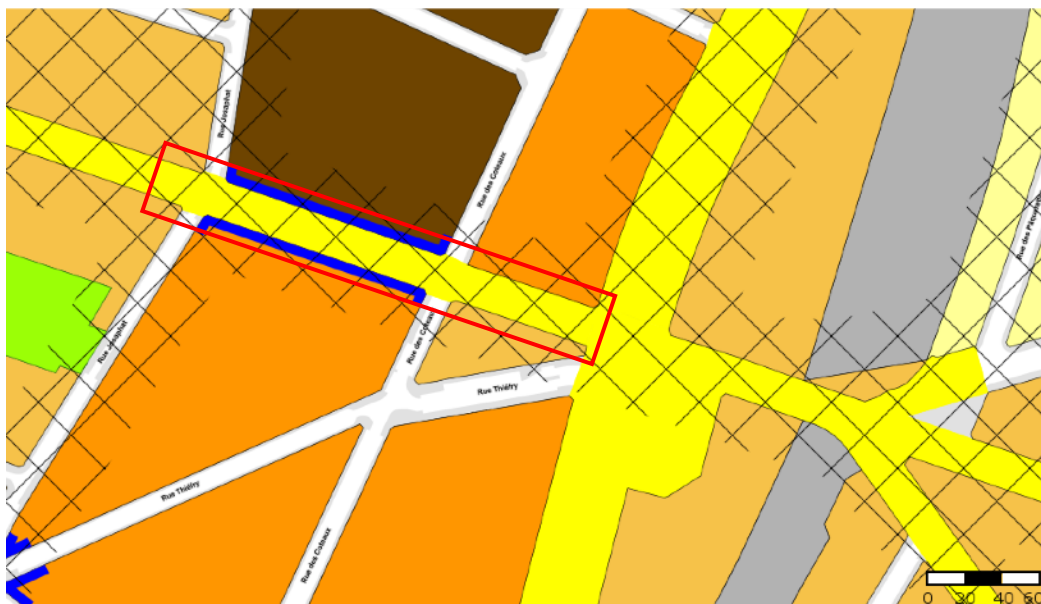
- structurerende ruimte;
- in GCHEWS (Gebied van Culturele, Historische of Esthetische Waarde of voor Stadsverfraaiing) : in de Rogierlaan tussen Meiserplein en Poststraat en ter hoogte van de Paleizenstraat (raster in overdruk) ;

voor de huizenblokken aan de Rogierlaan :

- in woongebied tussen de Haachtsesteenweg en de Josaphatstraat en driehoekig huizenblok tussen Wijneuvele- en Thiéfrystaat en P. Deschanellaan ;

15/04/19

- in gemengde zone tussen Josaphatstraat en Wijnheuvelenstraat, zuidwaarts Rogierlaan en noordwaarts tussen Wijnheuvelenstraat en P. Deschanellaan ;
- in sterk gemengde zone voor blok ten noorden in Rogierlaan tussen Josaphatstraat en Wijnheuvelenstraat ;
- in lint voor handelskern tussen Josaphatstraat en Wijnheuvelenstraat ;



Figuur 4: Uittreksel van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP - BR 02/05/2013).
De rood begrenzende zone situeert het projectgebied. (bron : BruGIS)

Structurerende ruimten	Koninklijk domein
Bestemmingen	Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in
Water	Begraafplaatsgebieden
Woongebieden met residentieel karakter	Bosgebieden
Typische woongebieden	Landbouwgebieden
Gemengde gebieden	Gebieden van gewestelijk belang
Sterk gemengde gebieden	Groenreservegebieden
Stedelijke-industriegebieden	Linten voor handelskern
Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer	Linten voor handelskern
Administratiegebieden	GCHWS
Gebieden van collectief belang of van openb	GCHWS
Ondernemingsgebieden in stedelijke omgev	Punten van wisselend gemengd ruimten
Spoonweggebieden	Punten van wisselend gemengd ruimten
Groengebieden	Transitparkeerplaats
Groengebieden met hoogbiologische waarde	Transitparkeerplaats
Parkgebieden	Winkelgalerijen
	Winkelgalerijen

3.3.2. Bijzonder bestemmingsplan (BBP)

Er is geen BBP van toepassing op de perimeter van de aanvraag.

De volgende kaart toont de ligging (buiten projectzone) van het bestaande BBP « HUIZENBLOK 233 - Tussen Haachtsesteenweg en Rogier-, Seutin- en Josaphatstraat »

15/04/19



Figuur 5: Ligging van verschillende Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP).
De rood begrensde zone situeert het projectgebied. (bron : BruGIS)

3.3.3. Overige reglementaire gegevens

— Bouwkundig erfgoed

Er is geen geïnventariseerd erfgoed binnen de perimeter van het project.

— Natuurlijk erfgoed (merkwaardige bomen)

Er is geen geïnventariseerd erfgoed binnen de perimeter van het project .

3.3.4. Indicatieve plannen

— Plan IRIS II

Het plan IRIS II voorziet de realisatie van een GEN-halte aan de kruising tussen de Rogier- en de Paul Deschanellaan, waar vroeger het Rogierstation gelegen was. Infrabel voorziet echter momenteel niet de realisatie ervan. Bovendien zijn de inrichtingswerken voor « Meiser Station » bezig, die de toekomstige GEN-halte voorziet (lijn 26 NMBS).

— Richtplan Bus (MIVB)

Het Richtplan Bus (goedkeuring BR van 21 maart 2018)

- behoud van de tramlijnen 25 en 62, hoge capaciteit, op de Rogierlaan
- behoud van de buslijnen 65 en 66, halte Wijnheuvelen in de Rogierlaan
- behoud van de buslijn 59 in de . De haltes liggen in de Wijnheuvelenstraat, aan beide zijden van de Rogierlaan.

— Gewestelijke Fietsroutes (GFR)

De gewestelijke fietsroutes vormen het netwerk voor middellange en langere afstanden, comfortabele afstandsverbindingen op het gewestelijk niveau. In de Rogierlaan en omgeving,

15/04/19

komt geen gewestelijke route voor. Wel is de as noord-zuid via de Deschanellaan aangeduid als de route MM met een aftakking via de Thiéfrystraat naar het stadscentrum. De P. Deschanellaan is ook een FietsGEN-route, een netwerk dat de gewestgrenzen overschrijdt en als doelstelling heeft om snelle fietsverbindingen aan te bieden met de aanpalende gewesten.

— Gemeentelijke Fietsroutes (GemFR)

De gemeentelijke fietsroutes in de omgeving van het project zijn structuurondersteunende verbindingen met het gewestelijk netwerk (door de gemeenten gepland - via het Fietsplan in Schaarbeek, op basis van de Audit Bypad en Fietsplan4 van maart 2013 – geamendeerd op 2 december 2013). Het geheel aan fietswegen vormt het gemeentelijk structurerende netwerk.

Volgend uittreksel geeft de GFR's en GemFR's weer voor het studiegebied. Bepalend in en rondom het project, zijn de volgende wegen :

Gewestelijke Fietsroute	Gemeentelijke Fietsroute	Projetzone
MM - Paul Deschanellaan	Paul Deschanellaan (zuid)	In perimeter
MM - Thiéfrystraat - Josaphatstraat	De as Paleizenstraat	Buiten perimeter

De overige straten die niet zijn opgenomen in de hoger genoemde routes, zijn alle overige straten van het lokale netwerk, zoals de Rogierlaan.

— Cambio en Villo

De Villo-voorzieningen in en rond het project zijn:

- Wijheuvelen
- Lyceum Emile Max (buiten perimeter).

Het Cambiostation Deschanel bestrijkt de projectzone en bevindt zich aan de Emile Duployesquare. Ook ter hoogte van het Weldoenersplein is er een station. Beide liggen buiten de perimeter van de projectzone.

— Netwerk Uitzonderlijk Vervoer



Figuur 6: Uittreksel Atlas Infrastructuur en Transport, Dienst Normen voor Toegang op wegen van het MCI – Uitzonderlijk vervoer.

De projectzone van de Rogierlaan, voorgesteld met de blauwe grens op het uittreksel links, is niet opgenomen in een traject voor uitzonderlijk vervoer.

Wel zijn de Haachtsesteenweg en de Paleizenstraat aangeduid in de categorie R2.

Dit betekent dat de transporten tot een breedte van 3,5m toegelaten zijn (breedte wielen) en 5,5 m laadbreedte.

15/04/19

— Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

Het GMP werd goedgekeurd in de Gemeenteraad van 9 september 2009 en door de Gewestregering op 29 april 2010. Het plan is nu in de uitvoeringsfase.

Het GMP dient te kaderen in de goedgekeurde reglementaire en indicatieve plannen, zowel op gewestelijk als gemeentelijk niveau.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan heeft steeds vier doelstellingen:

- een betere bereikbaarheid en mobiliteit, voor personen met een beperkte mobiliteit inbegrepen;
- een verbetering van de leefkwaliteit;
- een aantrekkelijker en conviviale leefwereld;
- meer verkeersveiligheid.

Volgens het GMP worden meerdere assen in relatief belangrijke mate gebruikt voor zwaar, doorgaand verkeer ter hoogte van het studiegebied, zijnde de Haachtsesteenweg en de P. Deschanel en Rogierlaan.

In het kader van het weerhouden GMP, hebben de ontwerpers verschillende verbeteringen uitgewerkt voor de weg van het project:

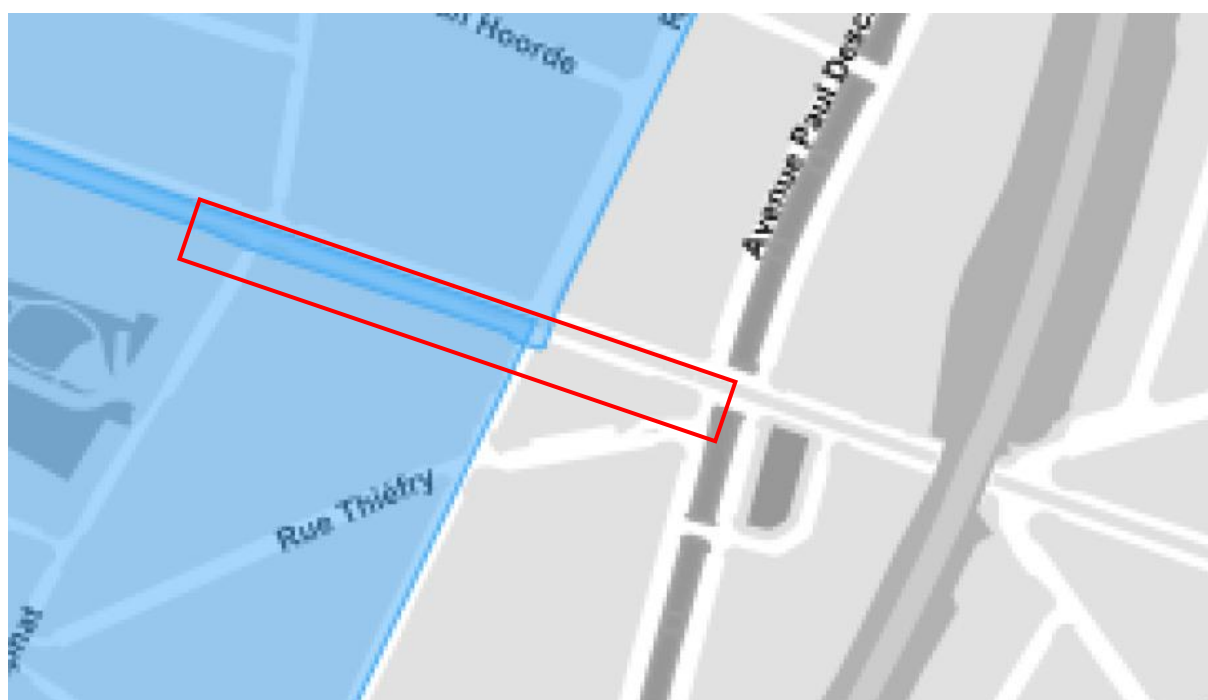
- Prioritaire verbetering van de commerciële snelheid voor het openbaar vervoer ter hoogte van de Rogierstraat ;
- Beveiligen en herinrichten van het kruispunt Rogier / Josaphat;
- Het maximaal vermijden van het kanaliseren van bijkomend verkeer in de overbelaste interwijken met een zeer belangrijk doorgaand verkeer, zoals de Rogierstraat, de Haachtsesteenweg en de Paul Deschanellaan ;
- Realisatie van een korte bijzondere overrijdbare bedding ter hoogte van de Wijnheuvelenstraat, bij het naderen van het kruispunt Rogier in de richting Sint-Joost ten Node ;

— Stadsvernieuwing – Duurzaam Wijkcontracten

De gemeente Schaarbeek heeft twee Duurzame Wijkcontracten in het westelijk deel van het gebied, tussen de Wijnheuvelen- en de Paleizenstraat : « Lehon-Kessel » en « Wijnheuvelen-Josaphat ». Beide Wijkcontracten liggen momenteel stil.

In het kader van de uitvoering van het basisdossier (jaar 0), werden de verschillende operaties voor de voorziene stadsvernieuwing in de wijkcontracten vertaald in projectfiches : een actie was voorzien ter hoogte van de halte Wijnheuvelen in de projectfiche « Groene en veilige straten »: de beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen.

15/04/19



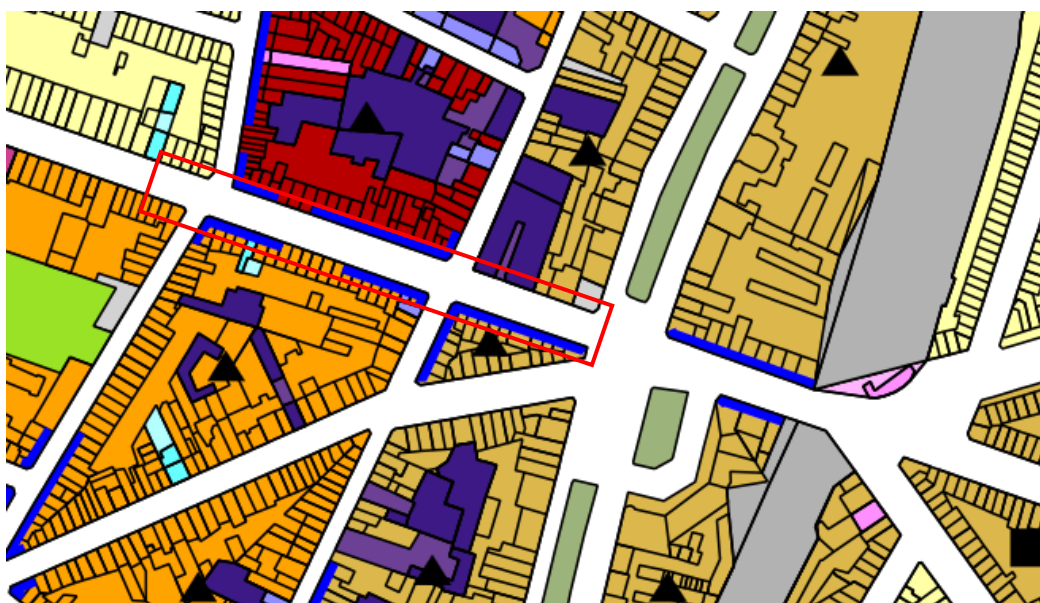
Figuur 7: Ligging van de Duurzame Wijkcontracten.
De rood begrensde zone situeert het projectgebied. (bron : BruGIS)

— Statuut en bijzonderheden van wegen

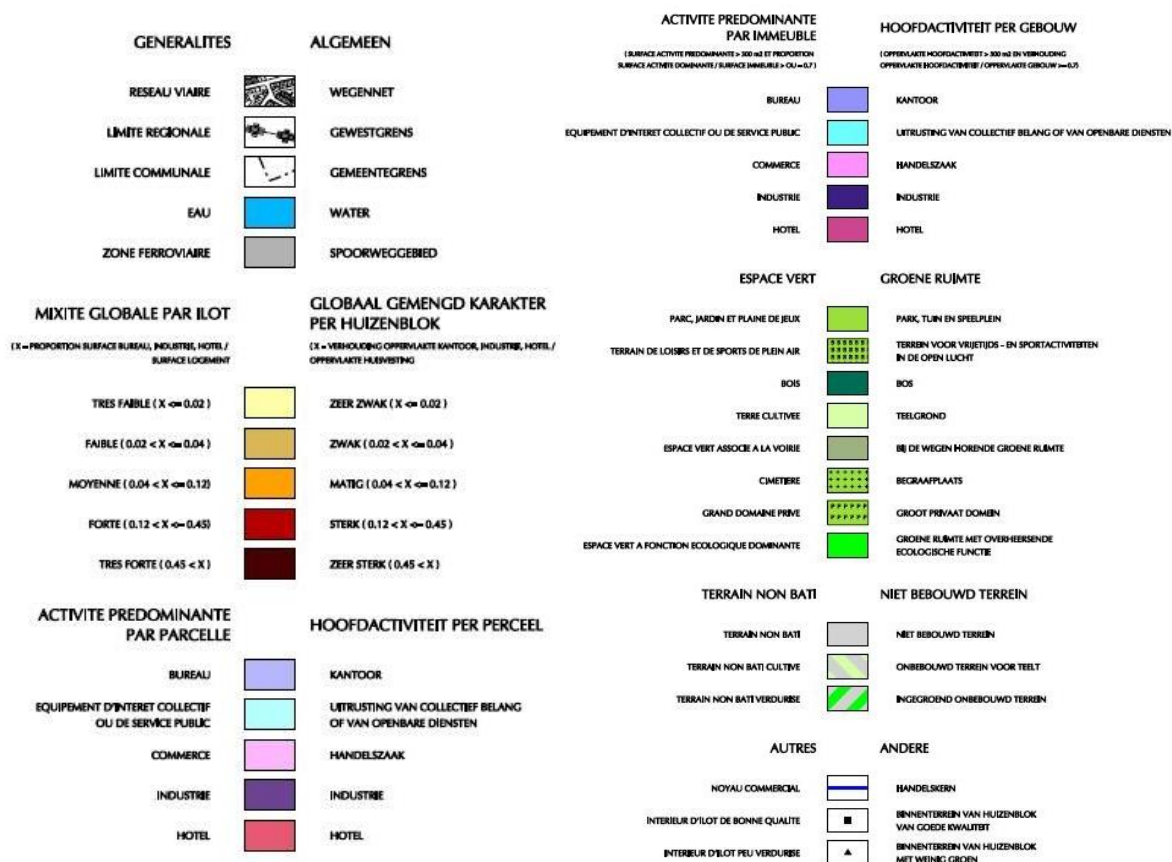
Alle wegen binnen de plangrens zijn gemeentelijke wegen.

3.4. BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

3.4.1. GBP : Bestaande feitelijke toestand



15/04/19



3.4.2. Stadslandschap

— As en dominant perspectief

Op stedenbouwkundig vlak is de as Rogier één van de structurerende assen in de wijk en de gemeente Schaarbeek. De rechte lijnige as loopt door een glooiend reliëf. Tussen de Haachtsesteenweg en het Meiserplein loopt de Rogierlaan langs de beide hellingen van de oude Maalbeekvallei. De laan kruist twee spoorwegbruggen, een ellipsvormige square en de twee pleinen Weldoeners en Vaderland. De Rogierlaan loopt doorheen de heuvelkam, die geaccentueerd wordt door de Haachtsesteenweg, verder in de Rogierstraat over naar het Noordstation (Aarschotstraat).

De Rogierlaan heeft ook een symmetrische opbouw, gekenmerkt door:

- de centraal gelegen tramsite in eigen bedding of op een bijzondere overrijdbare bedding;
- een rijweg langs beide kanten van de tramsite;
- symmetrische stroken voor langsparkeren ;
- stijlvolle bebouwing met een relatief homogeen gabariet in stroken;

De as Rogier heeft landschappelijk een hoofdzakelijk « **mineraal** », stedelijk karakter in het deel tussen het Weldoenersplein en de Haachtsesteenweg, niettegenstaande de bomenrijen in de parkeerstroken.

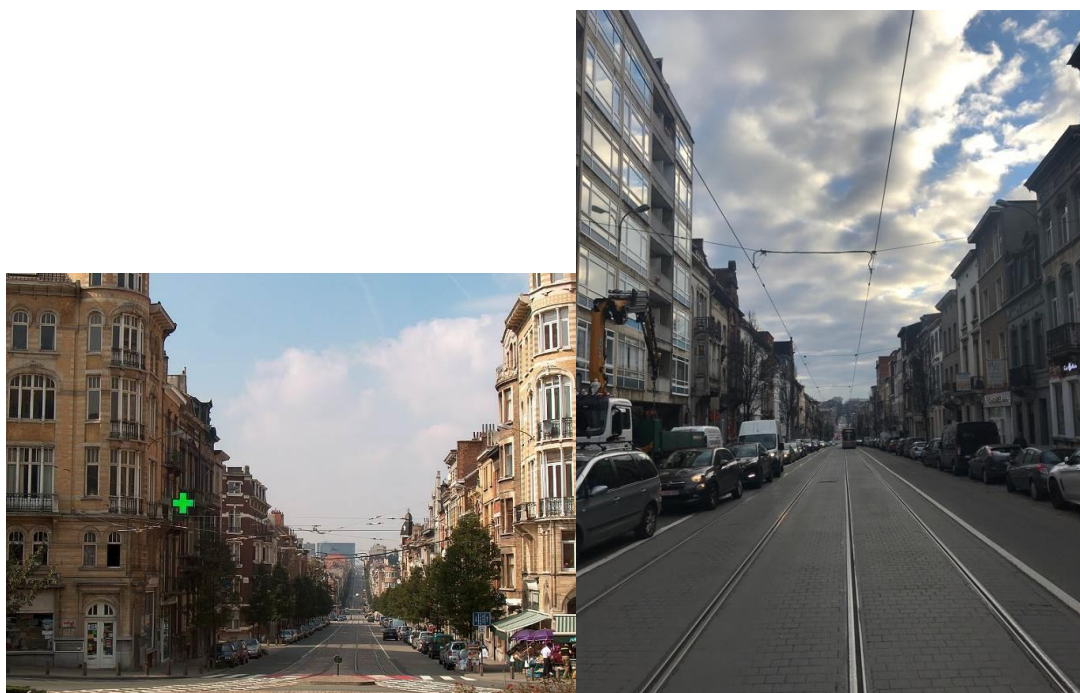
15/04/19



Figuur 8: Traject tussen Haachtsesteenweg en P. Deschanellaan : Bomenrijen in de parkeerstroken langs de gevels.

Dit deel van de lange as Rogier biedt een lang en breed perspectief (gevel tot gevel). Het perspectief wordt geaccentueerd door de Maalbeekvallei die wordt doorkruist en waarin de hoogteverschillen in het reliëf het landschap markeren. Het laagste punt wordt gekenmerkt door het traject tussen de kruispunten Deschanel en Wijnheuvelen. Dit deel van de laan, waarin de perimeter voor de vergunningsaanvraag ligt, wordt gekenmerkt door een bijna 20 m brede straatruimte, beplant met bomenrijen van 2^e grootte (10 m hoog), weliswaar met onderbrekingen. Onder andere ontbreken bomen tussen het kruispunt Deschanel en de Wijnheuvelenstraat.

De bijzondere overrijdbare beding voor het openbaar vervoer (gemarkeerd door de tramsporen) is centraal in de laan gelegen, licht verhoogd en volledig verhard (beton met voegprints, asfalt, witte markeringen).



Links de Rogierlaan, zicht vanaf het Weldoenersplein naar de Haachtsesteenweg (bron: fr.wikipedia.org) en rechts, zicht vanaf de Haachtsesteenweg naar het Weldoenersplein (bron : Skope)

15/04/19

— Bebouwing

Het stedelijk weefsel is hoofdzakelijk in gebruik als woongebied. Het zijn in hoofdzaak oude eengezinswoningen uit het einde van de 19e eeuw, vooral in neoclassicistische stijl (gevels en geschilderde stuc of gevels in baksteen), dikwijls omgebouwd naar appartementen en met enkele naoorlogse gebouwen of in Vlaamse neorenaissancestijl. De meeste gebouwen ondergingen transformaties, met behoud van hun globale vorm: inrichting gelijkvloerse handelsruimte, verhoogd en met gewijzigd bekledingsmateriaal en nieuwe buitenmuurafwerking. De configuratie met meergezinswoningen verhoogt het aantal bewoners en de vraag voor parkeren.

De bebouwing heeft een homogeen gabariet van R+2 en R+3 tussen de Wijnheuvelenstraat en Haachtsesteenweg. Tussen de Wijnheuvelenstraat en de P. Deschanellaan is het contrast sterker met twee hedendaagse appartementsgebouwen van R+5 en R+6, tegenover eengezinswoningen of opbrengsthuizen R+2/R+3 met een meer getypeerde architectuur.

De aandacht wordt gevestigd op het voormalig bedrijf Lichten (hoek Wijnheuvelen - Rogier) waarvoor een vergunningsaanvraag (goedkeuring op 27/03/2018) de realisatie van een appartementsgebouw beoogt met gelijkvloerse handel en gemeenschapsvoorziening).



De Rogierlaan tussen Wijnheuvelen en Josaphatstraat (links) en kruispunt aan de P. Deschanellaan (rechts).

— Beeld van de weg

Met de 20 m brede straatruimte, heeft de Rogierlaan een relatief goed georganiseerde verkeershiërarchie per gebruikerstype en zeker sterk gedifferentieerd.

Wel heeft het deel tussen de Josaphatstraat en de Paul Deschanellaan – die het voorwerp is van de voorliggende vergunningsaanvraag - met de halte Wijnheuvelen de kwalificatie als zwart punt, « ongevallengevoelige zone ».

Een groot aantal reizigers gebruikt de haltes naar hun diverse bestemmingen. Toch zijn de verhardingen in slechte staat, zowel de tramsite in bijzondere overrijdbare bedding als de berijdbare zones (verkeersplateau en voetgangersoversteken). Deze beschadigingen creëren gevaarlijke toestanden voor alle zachte weggebruikers.

Vanaf het kruispunt met de Haachtsesteenweg, ligt de tram op een bijzondere overrijdbare bedding, over de volledige lengte van de Rogierlaan. Deze is verhoogd (+7cm) en centraal gelegen in de weg. De betonverharding met voeg-'prints' onderscheidt goed de delen rijweg in asfalt en trambedding. De trottoirs zijn in betontegels 30/30.

15/04/19



De bestaande materialen in de Rogierlaan tussen Josaphatstraat en P.Deschanellaan

De kruispunten zijn behandeld op verschillende wijzen:

- Josaphatstraat, de oversteeken voor voetgangers zijn in betontegels, verhoogd tot plateau in de Josaphatstraat, maar zonder plateau in de Rogierlaan.
- Wijnheuvelenstraat : kruispunt in betonklinkers in de Rogierlaan, behalve de oversteek met sporen, die in asfalt is met markeringen (wit dambord). De betonklinkers lopen door langs de halte. Het kruispunt is licht verhoogd (plateau op peil van de sporen). De haltes zijn gemarkeerd met rode betonklinkers en witte belijning. Ze zijn gelegen tussen een rijstrook en de sporen (Rogierlaan) of in uitbreiding van het trottoir (Wijnheuvelenstraat).
- Paul Deschanellaan : de hele kruispuntzone is in asfalt, met witte markeringen (dambord, links afslaan belijning, voetgangersoversteek, ...). Ook liggen hier nog delen voetgangersoversteeken in betonklinkers (Rogierlaan).



De kruispunten Josaphat, Wijnheuvelen en P. Deschanel

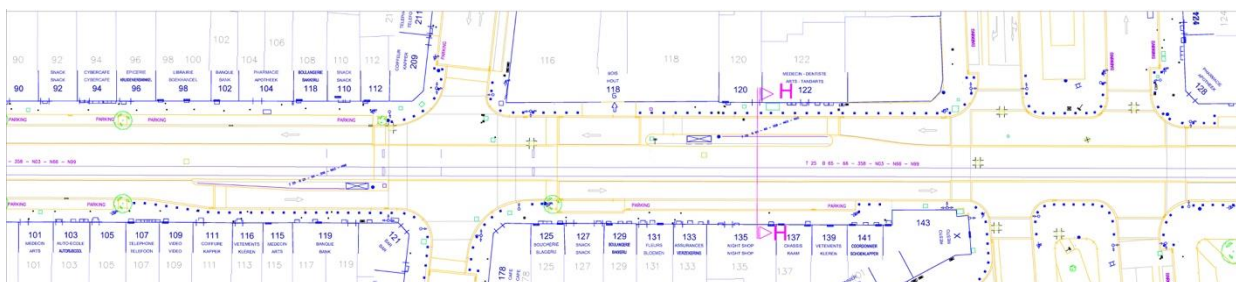
Bovendien is de actuele opstelling van de tramhaltes niet conform aan de norm en onveilig voor de reizigers. De haltes worden bediend door 5 buslijnen + tram en verwerken meer dan 2.000 reizigers per dag en rijrichting.

Een groot aantal reizigers trotseert het gevaar bij het oversteken van de rijweg op het einde van de kade (breedte slechts 50 cm) buiten de voorziene zones.

15/04/19



De opstapplaatsen van de halte Wijnheuvelen in de Rogierlaan

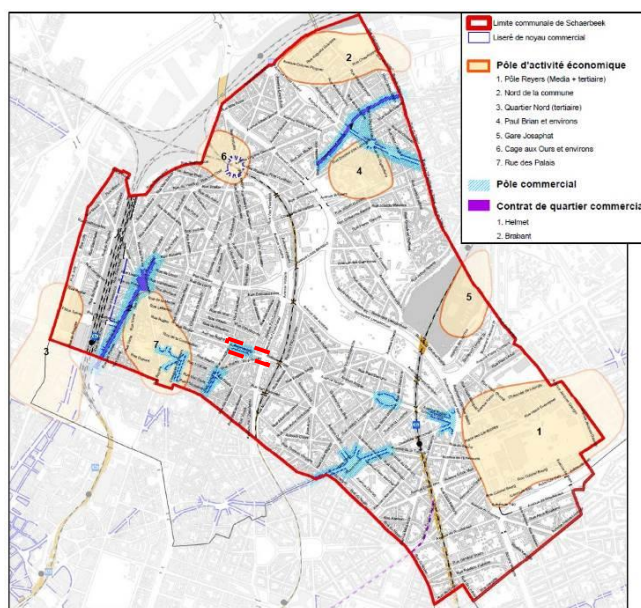


Bestaande toestand : opmeting van de perimeter Interventies

3.4.3. Socio-economische toestand

De handelsstructuur is gekenmerkt door veel HORECA voorzieningen en economische activiteitenzones met artisanal karakter (bakkers, slagers, garagehouders, ...) oude handel van goederen en diensten (banken, agentschappen, apothekers, boekhandel, ...).

De perimeter van het studiegebied ligt in de handelskern: Rogier - Wijnheuvelen – Josaphat.



Figuur 9: Polen economische activiteiten (bron: uittreksel GOP synthese van de diagnose 2011). De rood begrensde zone situeert het projectgebied. (bron : BruGIS).

15/04/19

3.5. VERKEERSONDERZOEK

3.5.1. Autoverkeer

Volgens verschillende, bestaande onderzoeksdocumenten (GemPDO, GMP) , is het doorgaand verkeer zeer omvangrijk in de gemeente. De gewestwegen en radiale wegen (Rogierlaan, Haachtsesteenweg, Leuvensesteenweg, ...) naar het centrum bevinden zich op de saturatiegrens. Deze laatste worden in het algemeen drukker gebruikt 's morgens.

Er bestaan veel conflictzones tussen het openbaar vervoer en het autoverkeer, zowel met voertuigen als met het gebruik van wegen, of ook tussen zwakke gebruikers en het verkeer, (bij halten, op oversteekplaatsen, ...).

Zoals eerder aangehaald, is de straatruimte van de Rogierlaan breed, wat een goede hiërarchische opdeling van de verschillende verkeersmodi toelaat binnen de straatruimte. Wel zet een dergelijke configuratie van de wegen sommige autobestuurders aan tot overdreven snelheid, vooral 's avonds. Bovendien wordt dikwijls in dubbele file geparkeerd, tussen de Haachtsesteenweg en het Weldoenersplein (los van het leveren), of gebruiken wagens de bijzondere overrijdbare bedding als inhaalstrook.

Verkeerscongesties worden vastgesteld ter hoogte van het kruispunt Wijnheuvelen - Rogier, draaiend verkeer blokkeert de laan en de bijzondere overrijdbare bedding. Dit probleem wordt versterkt als bus nr. 59 de halte Wijheuvelen bedient : dit creëert files tot aan de kruising.

Ook dient opgemerkt dat de aanleg van de bijzondere overrijdbare bedding voor de tram in de Rogierlaan, meer regelmaat en stiptheid van de tram opleverde, vooral in de morgen- en avondspits, rekening houdend met de verkeersdichtheiten op deze as.

3.5.2. Parkeren

Gezien de hoge woondichtheid en de talrijke economische activiteiten in deze as, is er een grote parkeervraag.

Inderdaad, een deel van de Rogierlaan heeft vandaag twee parkeerstroken (van de Vandenbusschestraat tot het rondpunt Meiser). Het parkeren gebeurt er in stroken langs de tramsporen en schuin op het trottoir. Het huidig wegprofiel is niet voorzien voor het dubbel aantal parkerende voertuigen (per rijrichting).

Betreffende het **bewonersparkeren 's avonds, voldoet het bestaand aanbod niet aan de vraag**, door de bevolkingstoename in combinatie met de toenemende verkeersvraag van de laatste jaren.

Het ontoereikend parkeeraanbod creëert op sommige plaatsen onwettelijk parkeren. Gelijktijdig gebeurt het parkeren steeds meer in dubbele files, waardoor de stiptheid van het tramverkeer in het gedrang komt en er bijkomend gevaar ontstaat voor de verschillende weggebruikers, o.a. omdat auto's inhalen via de bijzondere overrijdbare bedding (conflict tram - auto).

3.5.3. Fietsen

In de Rogierlaan komt geen gescheiden fietspad of een fietspad met wegmarkeringen voor. Het traject van het project is slecht ingericht voor de fietser: geen fietssas bij kruispunten of specifieke voorzieningen zoals fietsrekken.

Er is wel een Villo-station ter hoogte van de P. Deschanellaan (buiten de perimeter) en een GFR-traject op dezelfde laan.

15/04/19

3.5.4. Voetgangers en PBM

In de volledige as Rogier is de wegenis niet aangepast voor het vrij PBM-verkeer. Volgens eigen terreinmetingen zijn de trottoirs globaal in goede staat op de hele as, uitgezonderd de omgeving van de haltes Wijnheuvelen.

De trottoirbreedte is globaal relatief goed aangepast, behalve ter hoogte van:

- De halte Wijnheuvelen in de richting Meise ;
- Het café-restaurant « La Couronne » (n°143) op de hoek tussen Rogier- en Paul Deschanellaan ;

Dit laatste heeft bijgebouwen gerealiseerd die tot op het trottoir reiken, met een vrije ruimte van maximum 1,3 m en minimum 0,8 m ter hoogte van de verkeerslichten. Deze smalle ruimte laat geen rolstoelen toe. Bovendien is deze plek, ter hoogte van de voetgangersoversteek niet aangepast voor een PBM - inrichting: obstakels in de wegenis, geen trottoirverlaging. Ook bevindt het terras zich binnen het rooilijnenplan wat niet conform is aan de reglementering hieromtrent.



Figuur 10: Te smalle trottoirbreedte en ontoereikend voor PBM-gebruik. Hoek tussen Rogier- en Paul Deschanellaan.

Niettegenstaande de verwezenlijkte verbeteringen in het kader van de Wijkcontracten, zijn de oversteekplaatsen voor voetgangers in de perimeter niet conform en toegankelijk voor PBM - gebruik : ontbrekende podotactiele voorzieningen, beschadigd trottoir en wegenis ter hoogte van voetgangersoversteekplaatsen, ...

15/04/19



Ontbrekende podotactiele voorzieningen (Josaphatstraat, links) en beschadigde oversteeken Wijnheuvelestraat (rechts)

3.5.5. Openbaar vervoer

— Tram et buslijnen

De verschillende lijnen in exploitatie aan de halte Wijnheuvele (4 opstapplaatsen/opstapplaatsen) zijn opgenomen in de tabel hierna :

Type transport	Lijn	Frequentie in spitsuur (min)
Bus	B59 : « Bordet - Ziekenhuis Etterbeek Elsene »	8'30"
	B65 : « Centraal Station – Bourget »	9'
	B 66 : « De Brouckère – Péage »	8'
	Noctis N04 : « De Brouckere – Péage »	
	De Lijn 358 : « Brussel - Leuven »	15'
Tram	T25 : « Boondaal Station – Rogier »	6'
	T62 : « Eurocontrol - Begraafpl. Jette »	12'

Tabel 1: Openbaar vervoerlijnen in exploitatie

De kaart hieronder geeft het openbaar vervoerlijnen weer.

15/04/19



Figuur 11: Openbaar vervoerlijnen. De zwart begrensde zone situeert het studiegebied. (bron : MIVB - Cartocrop).



— Tram

De structuur van het tramnet ligt bijzondere overrijdbare bedding binnen het gehele traject.

De as Rogier wordt actueel ontsloten met de **tramlijnen 25** (Boondaal Station – Rogier) en **62** (Eurocontrol – Begraafplaats Jette). Beide lijnen hebben een hoge frequentie en ook al een ontsluitingsritme van 6 min. in het morgen- en avondspitsuur, wat een maximum is.

— Bus

Diverse buslijnen lopen door de Rogierlaan :

- **lijn 65** : tussen de Haachtsesteenweg en de Chazallaan
- **lijn 66** : tussen de Haachtsesteenweg en de Paul Deschanellaan
- **de Noctis N04** tussen de Haachtsesteenweg en het rondpunt Meiser
- **Buslijn De Lijn « 358 »** : tussen de Haachtsesteenweg en het Weldoenersplein

Andere buslijnen kruisen enkel de as, namelijk:

- **lijn 59** in de de Wijnheuveldenstraat

Sommige conflicten tussen bussen - illegaal parkeren en bussen – auto's komen voor. Dit probleem veroorzaakt verliezen voor de commerciële snelheid (zie hoofdstuk 0).

15/04/19

— Frequenties halten

Halte	Buslijn tramlijn	Straat	Totaal ganse DAG (opgaand)			
			Frequentie 2007	Frequentie 2011 (juni)	Frequentie 2013(sept.)	Frequentie 2018(lente)
Wijnheuvelen	T25/ T62	Rogierlaan, 115	1.000 - 1.500	1.500 - 1.999	> 2.000	> 5.500
	B65/ B66	Rogierlaan, 120	> 1.500	1.500 - 1.999	> 2.000	> 2.000

Dit levert in totaal meer dan 7.500 opgaande bewegingen per dag (cumulatie beide haltes).

Sinds 2007, is het aantal reizigers op de as Rogier verdubbeld, gemiddeld tot 2.000 opgaande bewegingen per dag en per rijrichting. Gezien deze groei, is het nodig om voldoende brede en veilige opstapplaatsen/opstapplaatsen te bieden om een dergelijk aantal reizigers op te vangen.

Volgend planuittreksel onderstreept het belang van de halte Wijnheuvelen binnen de perimeter van het gebied. Bij deze vaststelling is het aangewezen om een maximaal comfort en toegankelijkheid te bieden voor de reizigers.



Figuur 12: Uittreksel uit de Top 50 van Meest gebruikte bovengrondse haltes - 2015. (Bron: STIB-MIVB)

— Staat van de haltes

Sinds 2008, heeft de MIVB een categorisering ontwikkeld van de haltes, een systeem gebaseerd op het veiligheids-, comfort- en toegangsniveau. In voorliggend geval, beantwoorden de haltes niet aan de kwaliteitseisen. Ze behoren binnen de laagst gequoteerde categorie: limietcategorie (niet OK qua veiligheid) of basiscategorie (veilig en OK voor valide personen enkel). Het is nodig om ze conform met de normen in te richten en aangenaam voor de gebruikers.

— Commerciële snelheid

De commerciële snelheid in spitsuren is problematisch, o.a. op het tramnet op bepaalde strategische punten. Indien het aantal reizigers sterk toegenomen is + 50-60%, sinds 2007, het gemotoriseerd verkeer is daarentegen niet gedaald ...

— Ouderdom sporen

- De sporen werden vernieuwd in 2000

— Zwarte punten

15/04/19

De halte Wijnheuvelen en omgeving (voetgangersoversteken inbegrepen) is aangeduid als één van de ongevallenpunten in de Rogierlaan. Deze is trouwens opgenomen zowel voor de Business Unit Tram en voor de Business Unit Bus, als één van de gevaarlijkste haltes in het netwerk.

De problemen bij deze halte zijn de volgende:

- Afwezigheid van veilige voetgangersoversteken,
- Afwezigheid geleidingen voor blinden en slechtzienden,
- Extreem kleine maatvoering van de opstapplaatsen opstapplaatsen (breedte en lengte ondermaats),
- Voorziening inadequaet en ondermaats in verhouding tot de frequentie,
- Opsraplats die niet tegemoet komt aan de frequentiecategorie.



Links, kruispunt Wijnheuvelen, ontbreken van veiligheid voor voetganger en geleiding slechtzienden. (bron : GoogleMaps).
Rechts, onbeheerst oversteken van voetgangers op smalste perrongedeelte (bron : GoogleMaps)

— Verstoring van het verkeer

Het kruispunt Wijnheuvelen is problematisch voor het busnetwerk: draaiende voertuigen die ter hoogte van de halte, de openbaar vervoertrajecten blokkeren, veroorzaken storingen in de dienstverlening (commerciële snelheid).

Storingen in de tramuitbating in de Rogierlaan zijn iets minder nefast, gezien de circulatie in een eigen bedding. Daarentegen is mengverkeer met auto's op sommige trajectdelen ongunstig wegens een daling van de snelheid (constant afgeremde tram).

De belangrijkste problemen die binnen de perimeter van het studiegebied voorkomen, zijn :

- de « **links afdraaiende** » rijstrook van het kruispunt Rogier – Deschanel : wagens (bus inbegrepen) wachten op de sporen om de P. Deschanellaan in te draaien.
- Normen voor comfort en toegankelijkheid van de opstapplaatsen zijn ondermaats toegepast : ongevallen veroorzakend, tekortkomingen, ...

— Staat van de installaties

De verharding (+ blokkeren/verankeren) in de Rogierlaan, tussen de Haachtsesteenweg en de Josaphatstraat gebeurde eind 2014, begin 2015.

De staat van de wegverhardingen is in het algemeen goed, behalve af en toe slijtagesporen en enkele plaatsen met schade aan de verharding.

Het geheel aan voorzieningen bij de haltes voldoet niet meer aan de huidige vraag. Het meubilair veroudert en vraagt om een verjonging.

15/04/19

— Ongevallen

De opname van ongevallen, uitgevoerd door de MIVB brengt volgende gegevens naar voor:

- Het aantal incidenten per jaar in relatie tot de haltes Wijnheuvelen (Rogierlaan) is omvangrijk: 4 ongevallen in 2015, 9 in 2016, 5 in 2017 en 9 in 2018 ;
-
- Indien 9 incidenten op 25 lichte incidenten betreffen tussen bus en trams van de MIVB, betreffen alle andere incidenten gevallen met private voertuigen (auto's, bestelwagens en zelfs scooters) bij draaibewegingen op de beddingbijzondere eigen bedding van de tram.

4. BESCHRIJVING VAN HET ONTWERP

Het doel van de herinrichting van het traject van de Rogierlaan tussen het kruispunt Paul Deschanel (kruising zelf niet inbegrepen) en het kruispunt Josaphat (inbegrepen) is veelzijdig: de toegankelijkheid verbeteren voor de weggebruikers door de herinrichting van opstapplaatsen opstapplaatsen die conform zijn met de normen in voege (comfort, beschikbare ruimte in functie van de frequenties), verbeteren van de verkeersorganisatie (beveiligingen, commerciële snelheid) en het toevoegen van een meerwaarde aan het stadslandschap door een nieuw materiaalgebruik.

Niettegenstaande de relatief herkenbare en eenvoudige wegenstructuur, werden verschillende varianten uitgewerkt voor het project. De eindkeuze viel op de variant die in voorliggende vergunningsaanvraag is opgenomen. Alle varianten bleken niet positief, daar waar het aanpassen van opstapplaatsen niet kon voldoen aan de toegankelijkheidsnormen (PBM), één van de belangrijke doelstellingen voor de herinrichting.

Ook werd het project in samenwerking met de gemeente uitgewerkt, waar het project o.a. aan de leden van het College werd voorgesteld. Bovendien vroeg de bevoegde Minister een presentatie van de 2 laatste varianten, weerhouden en voorgelegd aan de Commissie Actieve Modi (gewest), met als doel het positioneren en uitwerken van het fietstracé. Het is het weerhouden voorstel van de Commissie dat nu weerhouden werd in de aanvraag.

4.1. INTENTIES VOOR DE INRICHTING

4.1.1. Studie van verschillende scenario's

Bij het zoeken naar een inrichting met aangepaste opstapplaatsen die als doel hebben om het comfort te verbeteren en de beperkingen van de plaats, heeft de MIVB zich in samenwerking met de gemeente Schaarbeek over verschillende voorstellen gebogen,. 8 verschillende versies werden onderzocht, waaronder:

- Scenario 1: Opstapplaatsen tussen Wijnheuvelen en Josaphat, weg in de as van de straat, zonder wijziging west en oostwaarts



De inplanting van de opstapplaatsen laat een symmetrische verbreding toe van de trottoirs op het betrokken traject. Het traject Wijnheuvelen - Deschanel dat vrijkomt van de opstapplaats in de richting centrum, biedt ruimte voor parkeerplaatsen, ter compensatie (deels) van deze die verdwijnen tussen Wijnheuvelen en Josaphat.

Beheer van de toegang tot de wegas (bij opstapplaatsen) tussen trams/bussen en wagens :

- Komend van Deschanel: beheer met verkeerslichten (prioriteit voor trams, gronddetectie);
- Komend van Haacht: omdat het weer invoegen na het kruispunt Josaphat gebeurt, vereist dit een beheer met verkeerslichten. Het kruispunt Wijnheuvelen met verkeerslichten, kan

15/04/19

verkeer blokkeren (filevorming) ter hoogte van de halte, daar er geen sas voor wagens vóór de lichten voorzien is.

- Noodzaak om lichten toe te voegen op Josaphat om de doortocht van de tram te beheren met voorrang op de wagens.

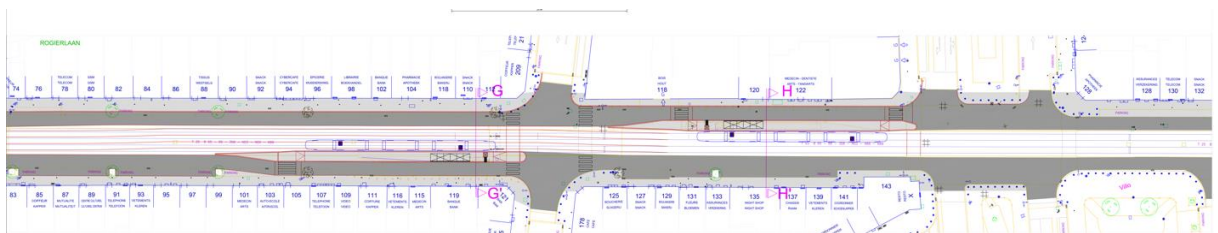
— Scenario 2: Opstapplaatsen tussen Deschanel en Wijnheuvelen, weg in de as van de straat



De inplanting van de opstapplaatsen op dit kort traject laat het creëren van een doorlopende inrichting toe (breedte trottoirs+opstapplaatsen) tussen de kruispunten. De bomenrijen zouden kunnen verlengd worden voor een doorlopende scenografie in de Rogierlaan. Wel voorziet het woonproject op het perceel Lichten een ruime toegang tot garages, die een conflict met de druk gebruikte opstapplaatsen kan veroorzaken. De verplaatsing van deze toegang naar de Wijnheuvelenstraat zou hetzelfde probleem veroorzaken, wegens de aanwezigheid van een opstapplaats op deze plaats. Belangrijke tekortkoming: de laatste deur van de tram is ontoegankelijk. Tenslotte biedt deze inrichting geen ruimte voor een halte met een T 3000 + bus samen.

Beheer van de toegang tot de axiale weginrichting (ter hoogte van de opstapplaatsen) voor het tram-, bus- en autoverkeer : het traject van de opstapplaatsen met ligging tussen twee kruispunten met verkeerslichten, met een gefaseerd systeem (op basis van een detectie met lussen in de grond voor bus en tram) dat kan voorzien worden. Toch maakt het multidirectioneel karakter van de lijnen het beheer van voorrangregelingen complex, o.a. voor afslaand verkeer. Het risico voor filevorming vóór de haltes, waardoor hinder ontstaat voor tram en bus en dus niet voordelig is voor deze oplossing.

— Scenario 3: Uitbreiding bestaande opstapplaatsen



Het behoud van bestaande haltes laat het behoud van het huidige functioneren van de weg toe, met de scheiding van verkeersstromen van auto's en tram/busverkeer, die in de wegas blijven liggen. Een lichte aanpassing van het spoortraject is nodig voor de realisatie van bredere opstapplaatsen.

Deze oplossing blijft ongunstig op het gebied van de verkeersveiligheid (onvoldoende brede opstapplaatsen die om te voldoen aan de normen, versmalde trottoirs vergen) en de toegankelijkheid van de opstapplaatsen, die nog pal naast de rijweg blijven in de rug van de voetgangers. Het verlengen van de opstapplaatsen is hier ook ontoereikend in functie van het

15/04/19

groot aantal reizigers in de wachtstroken en de stoppende voertuigen (slechts één stopbeurt): dus er wordt geen dienstverbetering bereikt.

De toegang tot het perceel Lichten is complex (te korte draairuimte) wat het verkeer nadelig beïnvloedt (en dus risico van wangebruik inhoud – meer auto's via het tramspoor).

- Scenario 4: Opstapplaatsen tussen Wijnheuvelen en Josaphat, met wegenis als podium



De opstapplaatsen worden ingericht in het traject Wijnheuvelen - Josaphat, met een eenvoudige trottoirverbreding. Het wegprofiel wordt verlengd vóór de opstapplaatsen met doorgang van het autoverkeer tussen perron en de tram in eigen bedding. Het wegdek wordt verhoogd ter hoogte van de opstapplaatsen - zie perron Legrand op lijn 7 met een iets minder groot hoogteverschil (10 cm) – in plaats van 31 cm, voorzien in het voorliggende project.

Deze oplossing creëert een moeilijk te verwerken hoogteverschil en vereist een ingewikkelde signalisatie.

Naast het verlies in het aantal parkeerplaatsen voldoet het voorstel niet aan de veiligheids- en toegankelijkheidscriteria voor haltes, daar de gebruikers verplicht worden de weg over te steken om de tram te bereiken.

- Scenario 5: Verspringende opstapplaatsen



De oplossing stemt technisch overeen met scenario 4 en voorziet verspringende opstapplaatsen, dus geen wederzijds liggende opstapplaatsen op dezelfde hoogte maar elk NA de kruising Wijnheuvelen.

De oplossing voldoet niet aan de criteria veiligheid en toegankelijkheid voor opstapplaatsen, omdat gebruikers verplicht worden de weg over te steken van de weg om de tram te bereiken.

- Scenario 6: Verspringende opstapplaatsen



Dit is een sterk verschillend scenario daar de inplanting van het perron richting Weldoenersplein, na het kruispunt Rogier - Deschanel voorzien is. Wel blijft het wegprofiel

15/04/19

zoals het bestaande, zijnde een perron tussen de autorijstrook en de bijzondere overrijdbare bedding voor het openbaar vervoer tram/bus.

Naast de tekortkoming op het niveau van comfort en veiligheid (perron midden in de weg), is deze oplossing niet optimaal voor het overstappen tussen lijnen, want het perron richting Weldoenersplein ligt verder van de haltes ter hoogte van de Wijnheuvelenstraat. Dit vereist tot 4 oversteken aan kruispunten voor voetgangers ..., ook ligt deze dicht bij de haltes aan het Weldoenersplein

- Scenario 7: Perron tussen Wijnheuvelen en Josaphat, weg in de as van de straatruimte, met beheer van een sas west en oostwaarts



Dit scenario plaatst de opstapplaatsen in het traject tussen de Josaphat- en de Wijnheuvelenstraat, met het verkeer en de trams in de as van de weg. Deze oplossing laat de realisatie toe van diepe opstapplaatsen, in rechtstreekse verbinding met de trottoirs. Zo wordt aan de doelstellingen voor veiligheid en comfort van opstapplaatsen tegemoet gekomen. Het terug invoegen van het verkeer op het centrale deel van de weg, gedeeld met de trams, vereist het beheer van de invoegzones daar de eigen bedding ter hoogte van de opstapplaatsen verdwijnt.

Men ziet ook het behoud van parkeerstroken in alle trajectdelen, wat o.a. wat de problematiek in verband met laden en lossen vereenvoudigt.

In dit scenario, worden de fietsstroken terug in het trottoir opgenomen, achter de opstapplaatsen (gedeeld trottoir), met de toegangen ter hoogte van de kruispunten Wijnheuvelen en Josaphat.

Beheer van toegangen tot de wegas (ter hoogte van opstapplaatsen) tussen trams/bussen en wagens:

- Komend van Deschanel: kan beheerd worden met verkeerslichtenfasen (prioriteit voor trams, gronddetectie). De creatie van een sas voorkomt conflicten tussen trams en wagens die wachten aan de lichten.
- Komend van Haacht: het terug invoegen gebeurt vóór het kruispunt Josaphat, middels een sas en beheer van lichten. De verlengde files van het kruispunt Wijnheuvelen met verkeerslichten, worden beheerd via de achteruitgeschoven halte, die het stockeren van enkele wagens vóór de trams en bussen mogelijk maakt, zonder het hinderen van de toegang tot het perron.

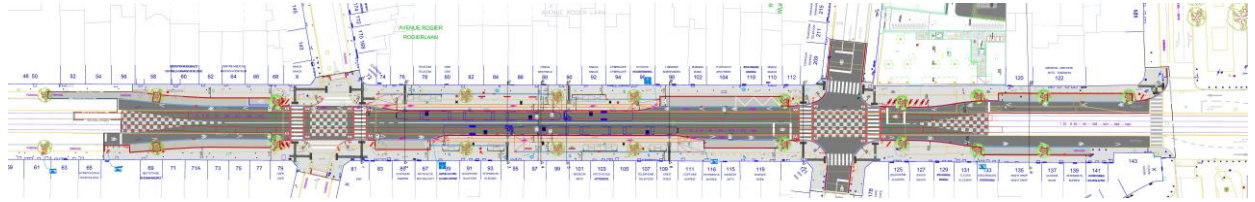
Deze oplossing werd samen met de weerhouden optie gepresenteerd (zie hierna) aan de Commissie Actieve - Modi (gewest), met als doel de plaats van het fietspad te bepalen. De Commissie verkoos de oplossing met fietspadmarkeringen vóór de opstapplaatsen.

4.1.2. Beschrijving van het concept (weerhouden scenario)

Het weerhouden project voorziet een interventie met aanpassingen aan het wegprofiel na het kruispunt van de Wijnheuvelenstraat (vanaf de P. Deschanellaan, die buiten de interventieperimeter ligt) en na het kruispunt Josaphat (komend van de Haachtsesteenweg). Hierbij worden uitbreidingen van het trottoir vooropgesteld voor de realisatie van bredere en doorlopende opstapplaatsen. De tramsporen worden in het centrale weggedeelte behouden,

15/04/19

met een lichte verplaatsing naar buiten toe om dichterbij de opstapplaatsen te liggen en een vrije doorgang van 6,40 m te creëren (alle voertuigen kunnen elkaar kruisen – zie plan in bijlage voor de details).



De opstapplaatsen worden gegroepeerd tussen de Wijnheulenstraat en de Josaphatstraat. Hun lengte laat gelijktijdig een tram 3000 + een bus toe, de perronhoogtes variëren naargelang de weerhouden functies. De breedte is bepaald door de wachtstrook van 2,4 m (met schuilhok, meubilair en bomen) + fietspad van 0,9 m + een wachtzone van 0,9 m tot de rijweg en tot slot een trottoirbreedte van 2,5 m langs de gevels.

Het smallere fietspad (0,9 m voor een fietsstrook in vergelijking met 1,8 m naast de rijweg) is weerhouden om de fietser aan te geven dat hij deze ruimte mag gebruiken, maar dan wel aan matige snelheid. Logo's « opgelet voetgangers » en een specifieke signalisatie (verlicht bord) zullen bijkomend de aandacht van de fietser trekken (zie inrichtingsvoorbeelden in Wenen en Berlijn). Wel zal de fietser niet verplicht zijn om het fietspad te nemen ter hoogte van het perron en zal de keuze om in de rijweg te blijven ook mogelijk zijn (bord F99).

Gezien de hoge frequentie van de haltes, zijn meerdere schuilhokken voor de bescherming van de reizigers voorzien per rijrichting, alsook steunmeubilair (« staand zitten »).

De perronlengte op dit traject van de Rogierlaan laat het behoud toe van parkeerruimten: deze zijn minimum 2 m breed en plaatselijk zelfs tot 2,5 m verbreed voor laden en lossen.

Het project stelt voor de verkeerslichten¹ kruispunt Josaphatstraat te verwijderen en een gecoördineerde visie voor de lichten aan Wijnheulen en P.Deschanel. Een licht met detectie voor tram/bus wordt voorzien ter hoogte van nr. 67/69 in de Rogierlaan (westwaarts van kruising Josaphat, komend van de Haachtsesteenweg) met voorrang aan tram/bus op private voertuigen, wat de toegang voor de bus moet vergemakkelijken. Het verwijderen van lichten aan het kruispunt Josaphat is voorzien om filevorming te vermijden in de Rogierlaan. Zoals elders hebben de 2 trajecten van de Josaphatstraat een rijrichting die uitgaat op de Rogierlaan en er zal geen tijdverlies zijn door draaiend verkeer. Wij herinneren hier dat het verkeersplan van de wijk resulteert uit werkzaamheden in het kader van het DWC Wijnheulen - Thiéfray.

Een sas wordt aangebracht vóór het lichtengeregeld kruispunt in de Wijnheulenstraat, om het stoppen van de tram aan de halte te vergemakkelijken. Deze oplossing laat inderdaad enkele wachtende voertuigen toe tussen kruising en perron, om zo filevorming te voorkomen. Deze oplossing is niet voorzien aan de kruising Josaphat, daar geen verkeerslichtenbeheer voorzien is. Hierdoor is er hier geen probleem van stoppende voertuigen.

Een sas voor fietsers wordt eveneens in markeringen voorzien aan alle kruispunten (om fietsverkeer toe te laten, is een tussenafstand nodig van 1.8 m tussen de sporen en de boordstenen) en een geheel van markeringen wordt herdaan en aangevuld volgens de normen in voege : voetgangersoversteekplaatsen (verwijderen van betonstraatstenen, markeringen op asfalt), fietsstroken, sasruimtes,... Ook worden de oversteekplaatsen in het projectgebied voorzien van podotactiele tegels conform het gewestelijk vademecum.

¹ Het project voorziet wachtbuizen als het nuttig voor de gemeente en/of geweest zou verlichting herplaatsen.

15/04/19

En tenslotte vervangt het project ter hoogte van de nieuwe opstapplaatsen, de actuele bovenlijnen door nieuwe, die meer weerstand bieden aan de trekkrachten van het compensatiesysteem. Het project voorziet inderdaad een compensatielijn voor het verkorten van de bovenlijn (kabelpunt). Deze techniek heeft het voordeel dat de bovenlijnslijtage van kabels en pantograaf teruggedrongen worden. Dit komt de hogere frequenties op de lijn ten goede. Dit resulteert ook in lagere onderhoud- en interventiekosten in de site. Het compensatiesysteem moet uitgevoerd worden met een tussenafstand van ongeveer 650 m.

15/04/19

4.1.3. Parkeren

De bestaande capaciteit voor het parkeren in de perimeter, is als volgt:

- 50 plaatsen voor auto's
- 1 plaats voor PBM
- Geen specifiek zones voor taxi's of autodelen
- 2 zones voor laden & lossen, op het trottoir
- Geen specifiek parkeren voor fietsen

De herschikkingen binnen de interventiezone, brengen het aantal parkeerplaatsen in de wegenis terug tot 36 plaatsen, waarvan 1 PBM. Geen enkele specifieke plaats voor Taxi's of autodelen is voorzien, maar de inrichtingen laten dit toe.

De meeste plaatsen zijn 2m breed (1,8m in de bestaande toestand), sommige zelfs 2,5m.

De leveringszones worden gerealiseerd in de parkeerstroken met markeringen. Ze hebben een breedte van 2,5m.

16 plaatsen voor fietsen worden gecreëerd, ten gunste van de multimodaliteit met het openbaar vervoer en de zachte weggebruikers.

Het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen in de straatruimte is een rechtstreeks gevolg van de winst aan veilige ruimten en de gezelligheid in de site, alsook de sterke verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (bus en tram).

4.1.4. De vegetatie

Het nieuwe straatprofiel vergt het kappen van 4 bomen (het heraanplanten was voorzien, maar te complex beoordeeld) en de aanplanting van 11 nieuwe exemplaren. Het aanplanten gebeurt binnen het bestaande bomenrijenschema, zowel voor wat betreft de ligging als de keuze van de boomsoorten. De bestaande bomen zijn sierperen (*Pyrus calleryana*).

Zoals beschreven in het bestaande stadslandschap, versterken de bomenrijen in de Rogierlaan de continuïteit en structuur van het stedelijk weefsel. Zij creëren « wanden » die de schaal van de weg terugbrengen en een goed ruimtelijk zicht bieden aan alle gebruikers.

Het project vervolledigt de bestaande structuur, met nieuwe beplantingen in dezelfde soorten (*Pyrus calleryana*).

4.1.5. Materiaalkeuze

Het project stemt overeen met het Materialenplan van de gemeente Schaarbeek voor het geheel van de openbare ruimten:

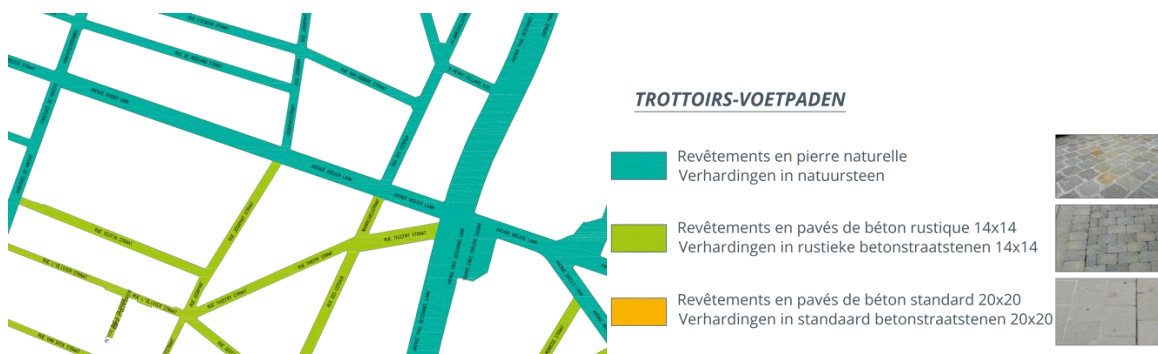


Fig. : uittreksel van het Masterplan v.d. trottoirs Schaarbeek

15/04/19

inrichting	bestaand	ontwerp
Trottoirs	Betontegels 30/30	Natuursteenkeien - type « Platines » 15/15 grijs/bruin
Verkeersruimte	Asfalt	Asfalt
Tramzones in rijwegen	Beton printvoegen	Asfalt
Parkeerruimten	Betonklinkers	Natuursteenkeien - porfier
Fietszones		Asfalt okerkleurig
Boordstenen	Grijs beton	Blauwsteen imitatie



Referentiematerialen in gebruik in de Josaphat- (links) en Wijnheuvelestraat (rechts) : asfalt, natuurstenen

4.1.6. Beheer van het regenwater

Voor secties met een klassiek straatprofiel rijweg - trottoir met watergreppels en boordstenen, zullen straatkolken ingeplant worden conform de berekeningsnormen. Deze zullen aangesloten worden op het bestaande rioleringsnet.

4.1.7. Stadsmeubilair

Het voorgesteld gamma straatmeubilair voor de herinrichting is gebaseerd op een coördinatie tussen MIVB en de gemeente Schaarbeek. Het doel is dat gebruikers zich de plek toe-eigenen als een duidelijk herkenbare entiteit, die een eenvoudig beheer toelaat. De RAL-kleur in donkergrijs is dezelfde voor het hele aanbod voor meer eenvormigheid in een globaal coherent geheel.

15/04/19

Het voorgesteld stadmeubilair komt van voorontwerpen voor een gamma dat bestudeerd wordt en waarvoor de uitvoeringsopdrachten gepland zijn in de loop van 2019.

- Steunelementen (illustratie als voorbeeld)

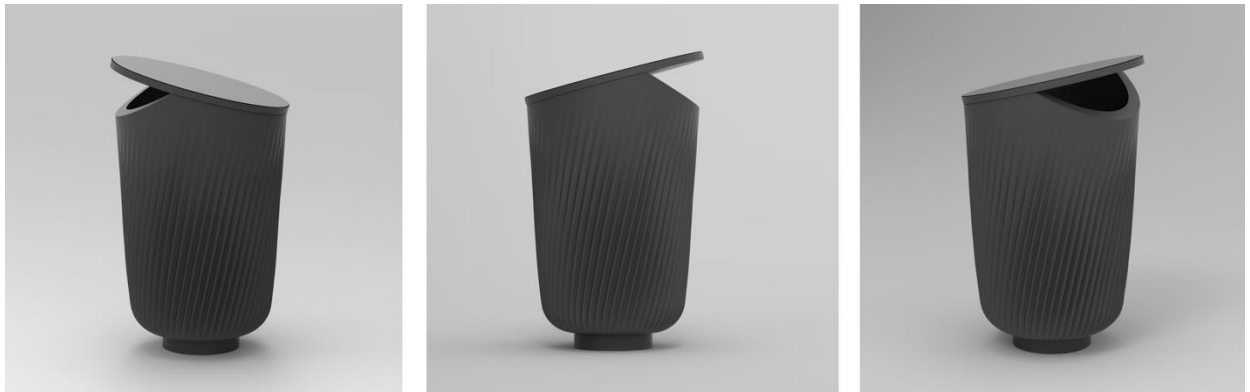


- Belemmeringspalen



15/04/19

— Afvalhouders



— Fietsbeugels



— Straatverlichting

De bestaande verlichting wordt behouden (gevelarmaturen) zonder wijzigingen.

— Busschuilplaatsen en publiciteitsborden

