

Koning Albertlaan
Hunderenveldlaan
Groot-Bijgaardenstraat
Potaardestraat
Kattestraat
Lusthuizenstraat
Brusselstraat
Azuurstraat
Broekstraat
de Selliers de Moranvilleaan
Hunderenveldlaan
Bloemkwekersstraat

**HERINRICHTING VAN DE STEDELIJKE TOEGANSZONE “HUNDERENVELD”, AANPASSING EN
VERPLAATSING VAN HET EINDPUNT VAN BUS 20
VERNIEUWING VAN DE SPOREN IN DE KONING ALBERTLAAN
AANPASSING AAN DE NORMEN VAN DE TOEGANKELIJKHEID VAN DE PERRONS VAN HET OPENBAAR
VERVOER**

GEMEENTE: SINT-AGATHA-BERCHEM & DILBEEK

MIVB
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

Koningsstraat 76
1000 BRUSSEL

AANVRAAG STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

FEBRUARI 2026

Verklarende nota

UD - DPU IN2431

Inhoudsopgave

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	5
1.1 INTERVENTIEPERIMETER	5
1.2 WEGBEHEERDER	5
1.3 BESTAANDE SITUATIE	6
1.3.1 <i>Bestaande rechtstoestand</i>	6
1.3.2 <i>Bestaande feitelijke toestand</i>	10
1.3.3 <i>Indeling van de openbare ruimte</i>	16
1.3.4 <i>Straatmeubilair</i>	17
1.3.5 <i>De materialen</i>	18
HOOFDSTUK 2: OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT	20
2.1 DOELSTELLINGEN	20
2.2 VOETGANGERSWEGEN EN TOEGANKELIJKHEID VOOR PBM'S	25
2.3 FIETSERS	25
2.4 PARKEREN	26
2.5 HALTES VAN HET OPENBAAR VERVOER	27
2.6 BEPLANTING	27
2.7 VERLICHTING	27
2.8 STRAATMEUBILAIR	27
2.9 DE BEOOGDE MATERIALEN	27
HOOFDSTUK 3: ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN DE WERF	30
3.1 DUUR	30
3.2 FASERING	30
3.3 AUTOVERKEER EN TOEGANKELIJKHEID	31
3.4 OPENBAAR VERVOER	31
3.5 VOETGANGERS	31
3.6 PARKEREN	31

HOOFDSTUK 0: INLEIDING

0.1 Voorwerp van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning

Deze aanvraag van stedenbouwkundige vergunning heeft betrekking op de herinrichting van een perimeter dat is opgedeeld in verschillende zones en afzonderlijke interventies:

1. vernieuwing van de tramsporen in de Koning Albertlaan en de bijbehorende technieken;
2. algemene herinrichting, van gevel tot gevel, van de stedelijke toegangszone genoemd "Hunderenveld";
3. herinrichting van de openbare ruimte voor de integratie van een nieuw buseindpunt voor lijn 20 in de Hunderenveldlaan aan de halte Monnetpark (verplaatsing van het eindpunt dat momenteel op het Hunderenveldplein ligt);
4. aanpassing van de tramperrons voor de bediening door trams van het type T4000 op lijn 19;
5. aanpassing van alle tram- en bushaltes binnen de betreffende perimeter aan de toegankelijkheidsnormen
 - a. Vereman
 - b. Azuur
 - c. Hunderenveld
 - d. Monnetpark

De potentiële gevolgen van dit project zijn:

- de reorganisatie van het autoverkeer;
- de vernieuwing van de sporen en van het wegdek errond;
- de herinrichting van de openbare ruimte langs de weg;
- de vernieuwing en plaatsing van de bovenleidingen en van de bovenleidingspalen (een project dat verder reikt dan de perimeter waar de openbare ruimte wordt heringericht (zie volgende pagina));
- het in overeenstemming brengen van de haltes met de normen.

Dit project werd ontwikkeld in samenwerking met:

- de verschillende gemeentelijke diensten van Sint-Agatha-Berchem (stedenbouwkunde, openbare ruimte, mobiliteit, enz.);
- de verschillende gewestelijke diensten (Urban.brussels, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, enz.);
- de cel "Stedelijke Ontwikkeling" van de MIVB.

0.2 Samenstelling van het dossier

Deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is samengesteld uit de volgende documenten:

Referentie	Titel	Opmerking
UD-DPU IN2431/01	Verklarende nota	Dit document
UD-DPU IN2431/02	Locatieplan	
UD-DPU IN2431/03	Inplantingsplan	
UD-DPU IN2431/04	Synthesedocument - A3-formaat	
UD-DPU IN2431/05	Plan van de bestaande toestand = plan van de feitelijke toestand	
UD-DPU IN2431/06	Plan van de geplande toestand	
UD-DPU IN2431/07	Plan van de nutsbedrijven	
UD-DPU IN2431/08	Plan van de bestaande rechtstoestand = plan van de SV van 23/08/2023	
UD-DPU IN2431/09	Boekje met profielen	

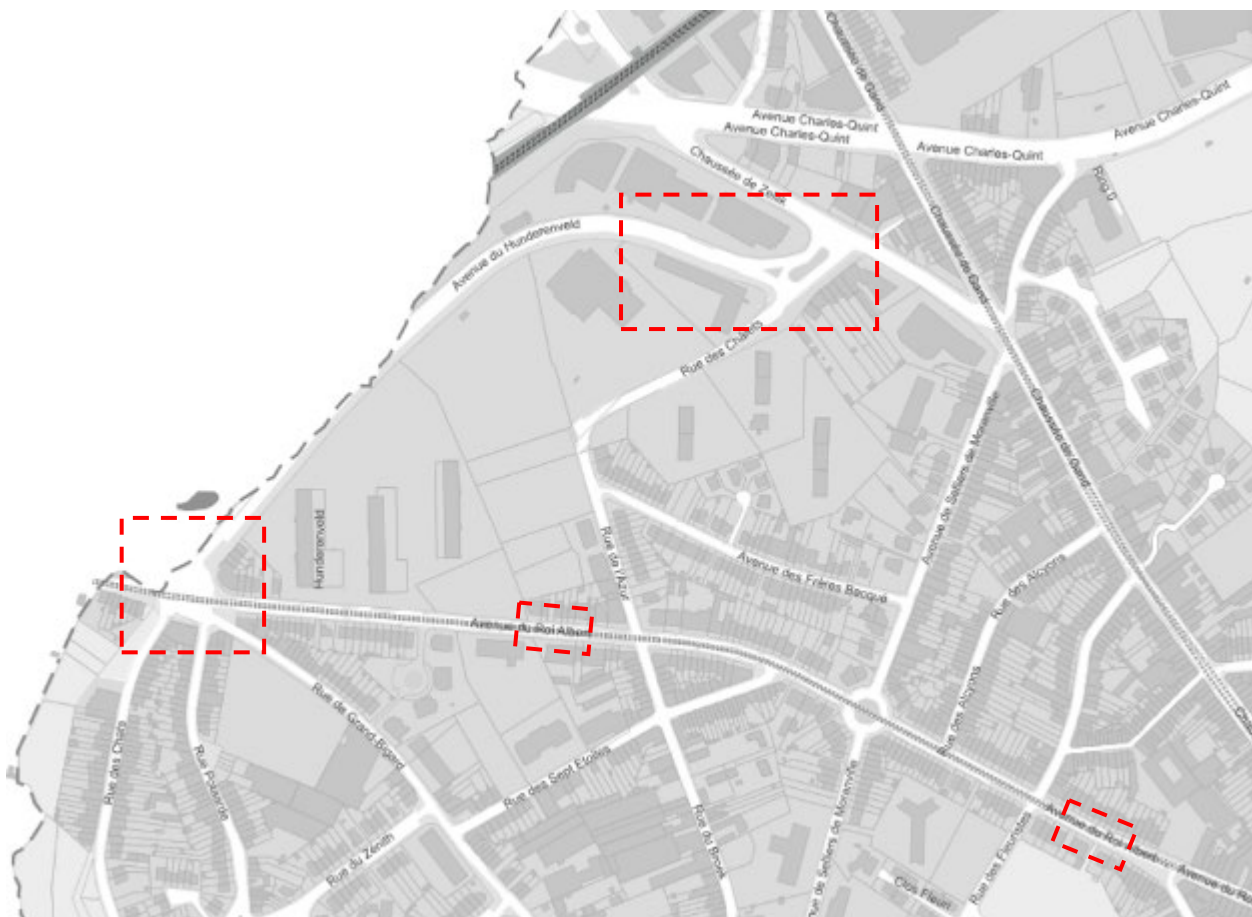
UD-DPU IN2431/10	Fotoreportage	
UD-DPU IN2431/11	Bijlage II: bericht aan de eigenaars	
UD-DPU IN2431/12	Mandaat	
UD-DPU IN2431/13	Formulier/advies DBDMH	
UD-DPU IN2431/14	Effectenrapport	

Aangezien bij deze aanvraag een volledig effectenrapport is gevoegd, zal deze verklarende nota beknopt zijn.

HOOFDSTUK 1: VOORSTELLING VAN HET PROJECT

1.1 Interventieperimeter

De interventieperimeter bevindt zich in het uiterste westen van de gemeente Sint-Agatha-Berchem, aan de rand van het Vlaamse Gewest en de gemeente Dilbeek. Naast de renovatie van de tramsporen in de Koning Albertlaan worden vier zones van gevel tot gevel heringericht.



afbeelding 1: plaatsaanduiding van de perimeter van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (bron: BruGIS)

1.2 Wegbeheerder

Alle betrokken wegen zijn gemeentewegen.

1.3 Bestaande situatie

1.3.1 Bestaande rechtstoestand

1.3.1.1 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

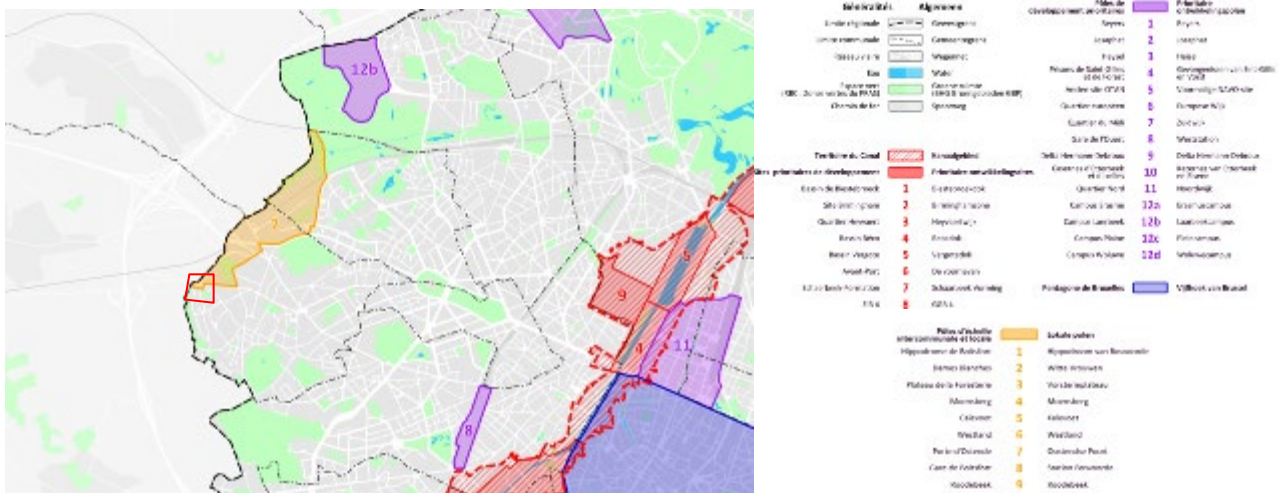
Hieronder worden de relevante elementen uit het GPDO vermeld.

1) Het westen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest staat centraal in strategie 1 van het GPDO: "Vastgoedpotentieel en vastgoedreserves mobiliseren":

"(...) Op intercommunale en lokale schaal

Naast de prioritaire ontwikkelingspolen zijn er meerdere andere sites in de tweede kroon waar een ontwikkeling mogelijk is van woningen, economische activiteiten, voorzieningen en groene en recreatieve openbare plaatsen. De ontwikkeling van sites in de tweede kroon beantwoordt eveneens aan de behoefte om de bevolkingsstijging beter te verdelen over het hele grondgebied. Sommige sites, vooral in de tweede kroon, zullen veel beter bereikbaar worden met verschillende vervoersmodi waardoor de ontwikkeling van gemengde stedelijke projecten mogelijk wordt (...). (...)" (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2018, p. 63)

Oostende Poort in Sint-Agatha-Berchem maakt er deel van uit



afbeelding 2: kaart 2 – grote vastgoedreserves - GDPO - 2018

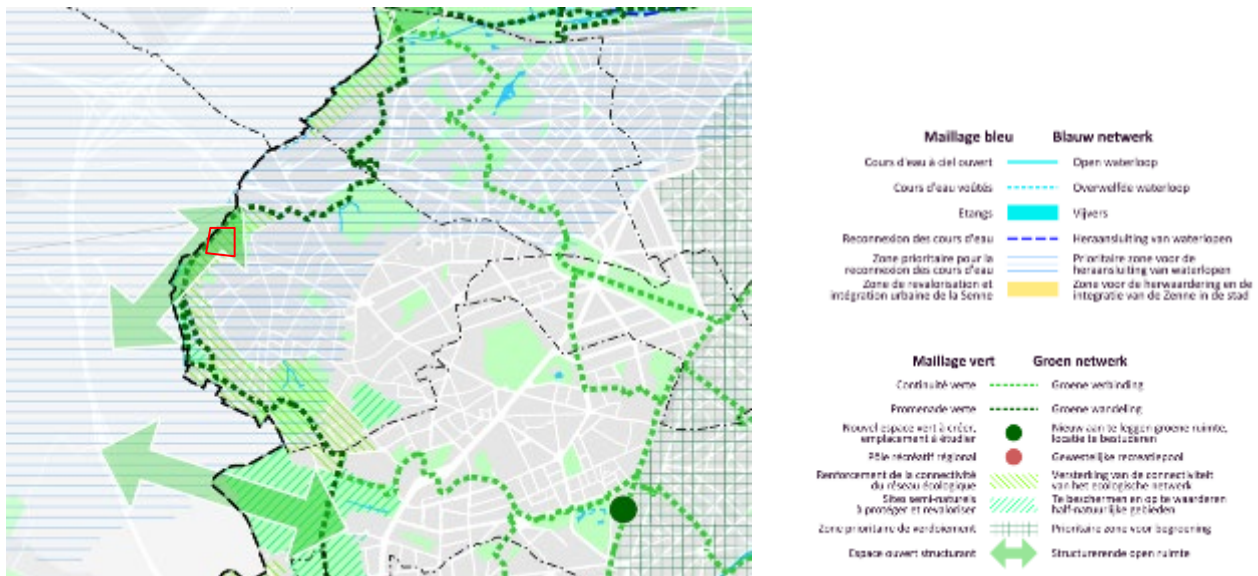
2) (...) Het groene netwerk versterken:

De verbindingen van het groene netwerk verbeteren. Een basisprincipe van het groene netwerk is het zoeken en creëren van continuïteit tussen groenvoorzieningen zodat ze zo goed mogelijk samenkomen in een netwerk. Het belang van deze continuïteit is de wederzijdse versterking van de diensten die de specifieke groenvoorzieningen bieden. Op deze manier optimaliseren we het aanbod van wandelingen en zachte mobiliteit, bevorderen we de biodiversiteit en geven we het gewest structuur, coherentie en leesbaarheid. Daarom moeten de verbindingen tussen de groenvoorzieningen worden verbeterd door de groenvoorzieningen van verbindingswegen en gebouwen te benutten als bindende elementen. (...) (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2018, p. 100)

Bovendien:

(...) De versterking van het blauwe netwerk betekent dus dat deze stukken opnieuw worden verbonden, zodat de waterlopen kunnen doorlopen en kunnen uitlopen in de Zenne. (...) (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2018, p. 101)

Het plein van de Koning Albertlaan bevindt zich in een prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen en vervolledigt dus het bestaande blauwe netwerk en de heraansluiting ervan op het bovengronds net en de bestaande parken.



afbeelding 3: kaart 3 - groen en blauw netwerk - GPDO - 2018

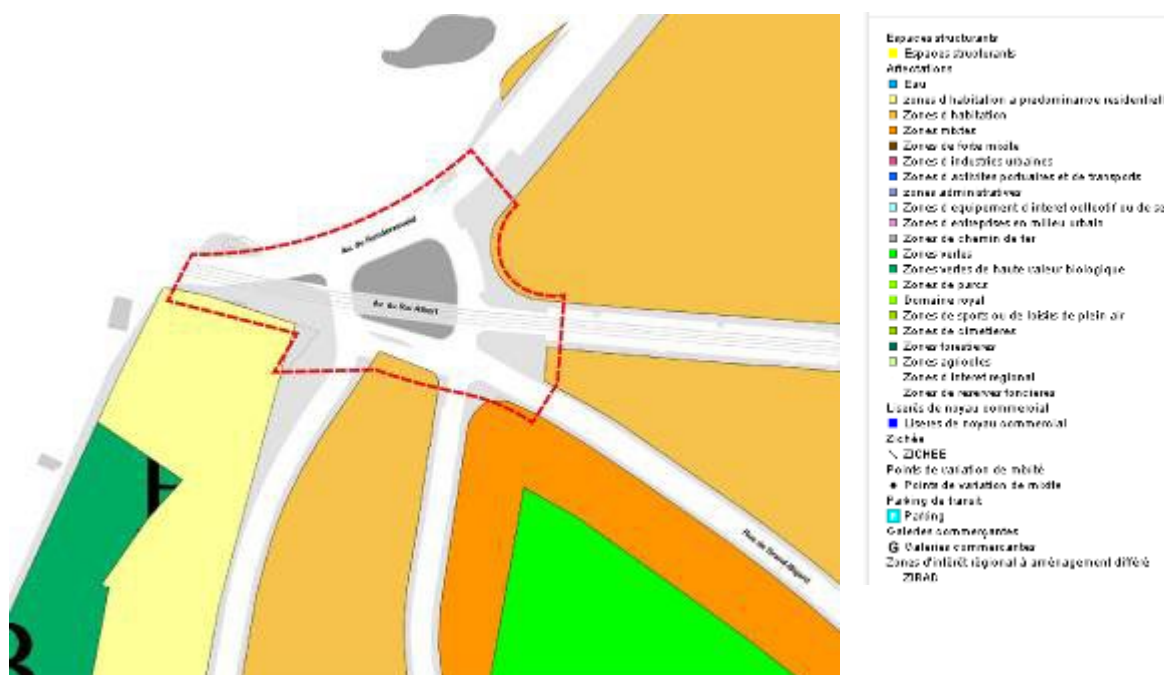
3) (...) In samenwerking met de buurgewesten zal het Brusselse Gewest tegen 2030 het 'FietsGEN' voltooien met gescheiden fietspaden. Ook de spoorwegbermen zullen worden ingericht in het voordeel van de actieve vervoerswijzen. (...) (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2018, p. 151)

De Koning Albertlaan moet op termijn worden aangesloten op de Brusselstraat met het oog op de integratie van het FietsGEN en de verbinding ervan met het Vlaamse Gewest. Bij de inrichting moet dan ook rekening worden gehouden met deze overwegingen.



afbeelding 4: kaart 7 - Fietsnet - GPDO - 2018

1.3.1.2 Gewestelijk Bestemmingsplan



Afbeelding 5: uittreksel uit het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP demo - RB 02/05/2013)

De projectzone bevindt zich in gebieden waar wonen de overheersende functie is. Zo liggen de huizenblokken in Koning Albert en Hunderenveld in woongebied. Enkel het woongebied dat grenst aan de Groot-Bijgaardenstraat vertoont kenmerken van gemengde zones, door de aanwezigheid van enkele handelszaken.

1.3.1.3 Bijzondere Bestemmingsplannen

Er bestaat geen enkel BBP met betrekking tot onze interventiezone.

1.3.1.4 Erfgoed



afbeelding 6: de geklasseerde monumenten en sites (bron: BruGIS)

Binnen de studiezone vinden we noch een geklasseerd gebouw, noch een geklasseerde site.

1.3.1.5 Statuut van de wegen

Gewestelijk Mobiliteitsplan

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move' bepaalt een wegenspecialisatie per verplaatsingswijze.

Specialisatie Auto's:



De assen van de projectzone worden allemaal gedefinieerd als **lokale wegen**.

Specialisatie Openbaar Vervoer:



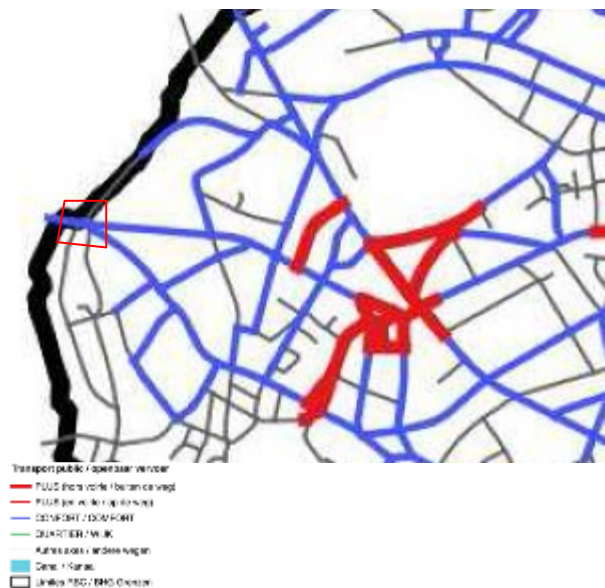
De as van tramlijn 19 wordt gedefinieerd als **Comfort-netwerk**.

Specialisatie Fietsers:



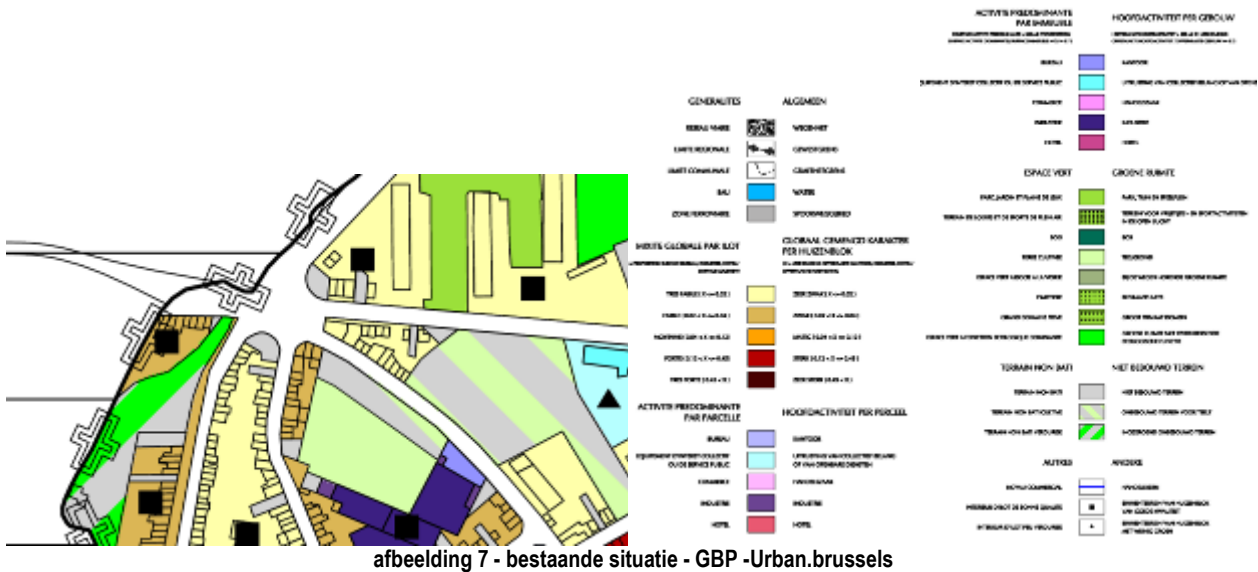
Comfort-netwerk over alle wegen die op het plein uitkomen.
Plus-netwerk langs de Hunderenveldlaan richting de uitgang van de stad

Specialisatie Voetgangers:



Het voetgangersnetwerk is over het volledige plein en de aanpalende wegen aangeduid als **Comfort-netwerk**.

1.3.2 Bestaande feitelijke toestand



1.3.2.1 Bebouwde omgeving

Het Hunderenveldplein is samengesteld uit residentiële gebouwen met een gering bouwprofiel van G+2 tot G+3. Dit bouwprofiel komt ook voor in de aangrenzende wegen.

We treffen enkele kleinhandelzaken aan bij de uitmonding van de Groot-Bijgaardenstraat, in gebouwen die tot G+2 reiken.

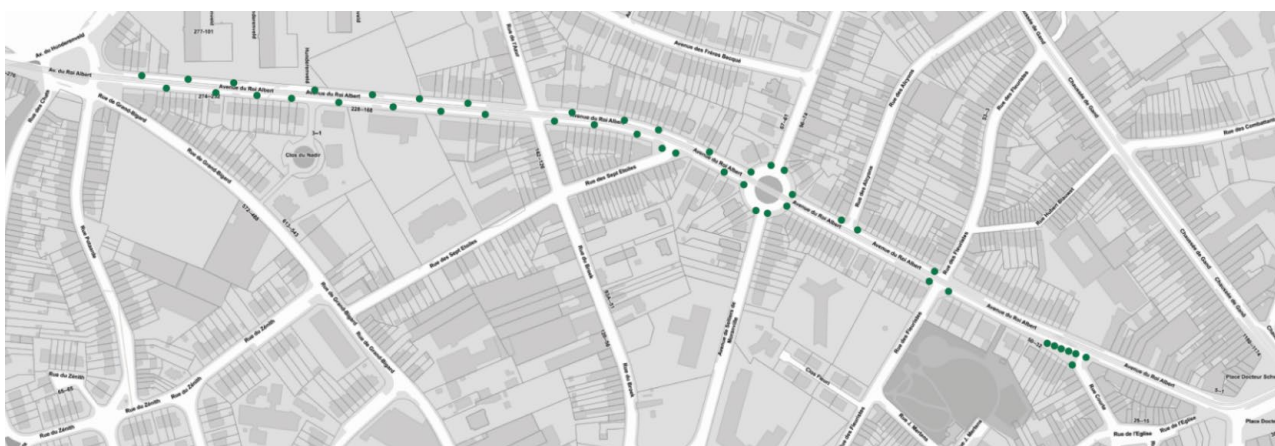


afbeelding 8 - bebouwde omgeving - luchtfoto - Google Maps

1.3.2.2 Plantengroei



Hunderenveldplein



Koning Albertlaan



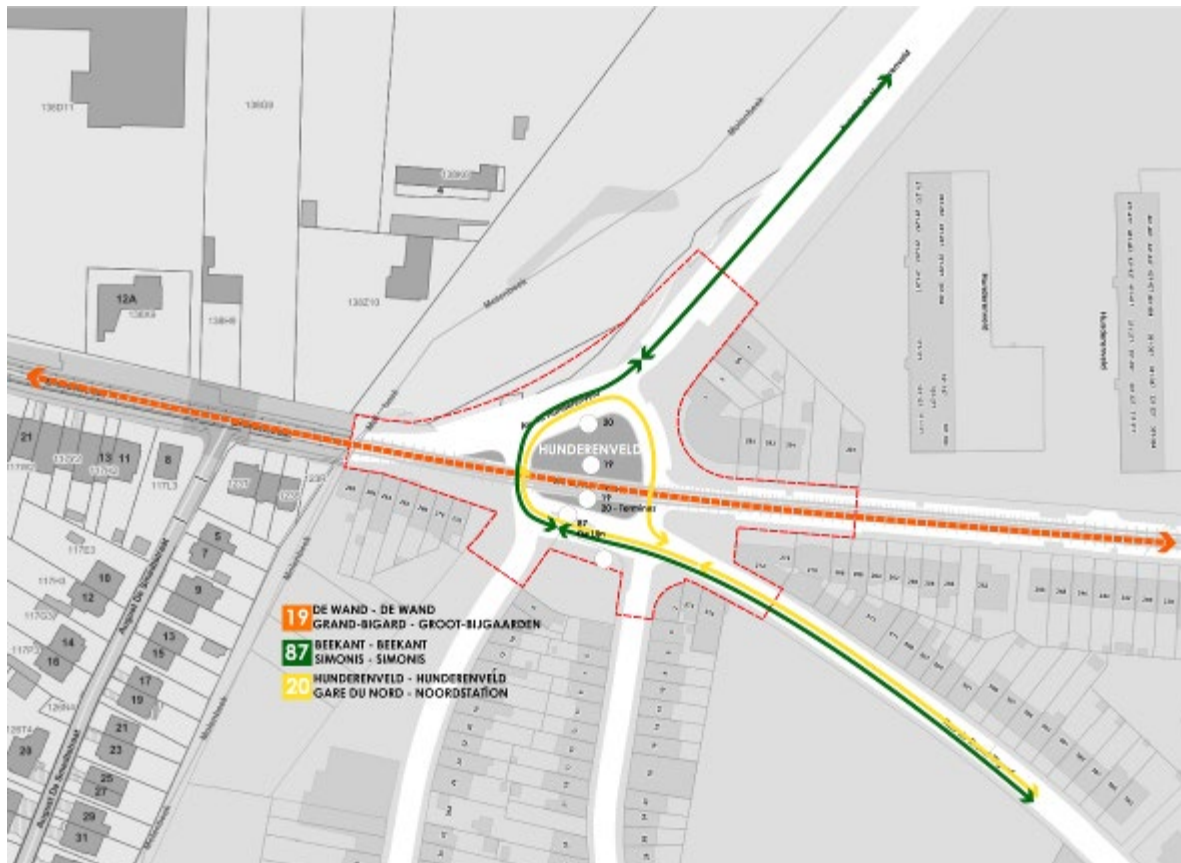
afbeelding 9 - plantengroei - bomen

De bomen die binnen de studieperimeter zijn geteld, zijn *Liquidambar styraciflua*. Op het Hunderenveldplein staan 20 bomen, zoals aangegeven op bovenstaand schema.

Op de as van Koning Albert staat een rij van dezelfde boomsoort in groepen van vijf en met een gestaag ritme tussen het Hunderenveldplein en de rotonde van Moranville. Verderop, richting het Schweitzerplein, maakt deze rij plaats voor bomen die in groepen bij de kruispunten staan.

1.3.2.3 Mobiliteit

A Openbaar vervoer



afbeelding 10: openbaar vervoer (bron: MIVB - Interne kaart)

De Koning Albertlaan is de as van tramlijn 9 die Koning Boudewijn met Groot-Bijgaarden verbindt. Deze as wordt momenteel bediend door trams van het type T3000 en moet binnenkort plaats bieden aan trams van het type T4000.

Vanuit de Groot-Bijgaardenstraat monden twee buslijnen uit:

- lijn 87 richting Simonis komende van Beekant, met gelede bussen;
- lijn 20 komende van het Noordstation, met eindpunt op het Koning Albertplein, met standaardbussen.

Er zijn dus 6 haltezones voor het openbaar vervoer op dit plein, waaronder een zone die exclusief voorbehouden is voor bussen van de MIVB en De Lijn. De Lijn heeft dus ook een buslijn richting Liedekerke en komende van Brussel Noord: lijn R15.

De T9 heeft een frequentie van 4 minuten tijdens de spitsuren, 6 minuten tijdens de daluren, 15 minuten 's avonds, hetzij 215 trams/dag/richting.

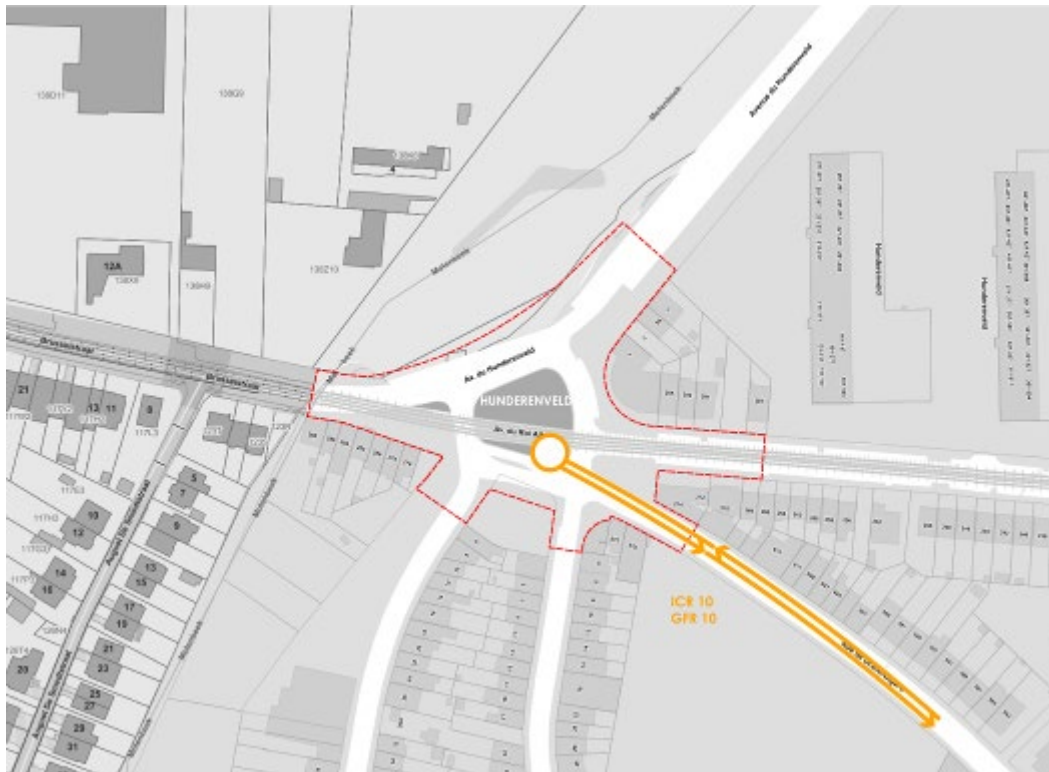
De B20 heeft een frequentie van 8 minuten tijdens de spitsuren, 10 minuten tijdens de daluren, 20 minuten 's avonds, hetzij 109 bussen/dag/richting.

De B87 heeft een frequentie van 6 minuten tijdens de spitsuren, 8 minuten tijdens de daluren, 15 minuten 's avonds, hetzij 140 bussen/dag/richting.

De tram- en bushaltes voldoen niet aan de aanbevelingen van het Vademecum Haltes.

De toegankelijkheid voor blinden en slechthorenden wordt niet verzekerd (afwezigheid van podotactiele tegels, voor de toegang tot de eerste deur, en van tegels ter hoogte van alle oversteekplaatsen voor voetgangers, afwezigheid van verlaagde boordstenen, ...). De perrons werden niet ingericht op de vereiste hoogte voor personen met beperkte mobiliteit en de afstand tussen de boordsteen van het perron en de tram voldoet niet aan de toegankelijkheidsnormen. Slechts drie schuilhuisjes zijn aanwezig binnen de zes haltezones, waarvan twee aan de tramhalte.

B Fietsverkeer



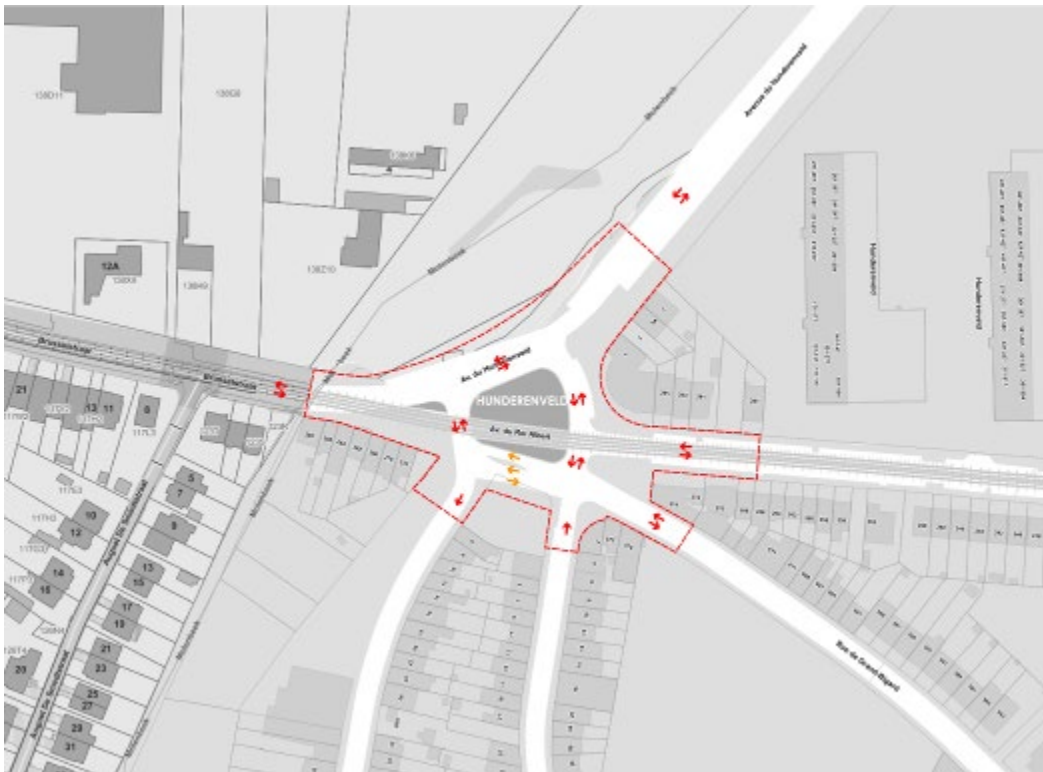
afbeelding 11: GFR (bron: BruGIS - Interne kaart)

De Gewestelijke Fietsroute (GFR) 10 start hier, op het Koning Albertplein, en loopt vervolgens richting het Louizaplein, via het stadscentrum.

Zoals hierboven vermeld, zal die route gekoppeld worden aan het toekomstige fiets-GEN waarvan het vertrekpunt in de Brusselstraat ligt.

C

Autoverkeer



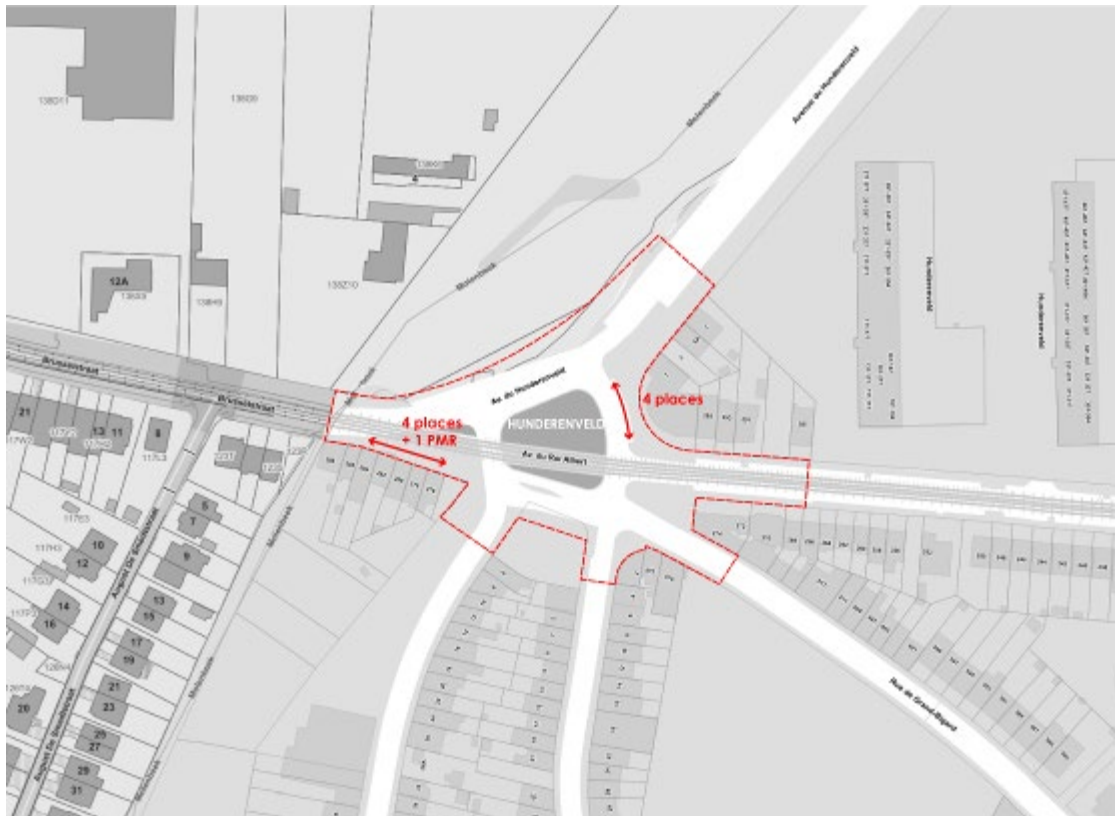
Abbeelding 12: verkeer (bron: MIVB - Interne kaart)

Alle wegen die het Koning Albertplein vormen, zijn tweerichtingsstraten. De drie voorbehouden busstroken zijn eveneens in beide richtingen toegankelijk. Ook de Koning Albertlaan, de Hunderenveldlaan, de Brusselstraat en de Groot-Bijgaardenstraat zijn tweerichtingsstraten.

In de Kattestraat is er eenrichtingsverkeer komende van het plein.

In de Potaardestraat is er eenrichtingsverkeer richting het plein.

D Parkeren



afbeelding 13: parkeren (bronnen: MIVB – Interne kaart)

Hoewel het plein al intensief wordt gebruikt door auto's, biedt het ook ruimte voor parkeerplaatsen.

Er zijn 4 parkeerplaatsen langs de noordoostzijde van het plein en 4 plaatsen + 1 voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's) langs de Brusselstraat.

E Trein

De betrokken zone wordt niet bediend door de trein, maar de dichtstbijzijnde stations zijn die van Groot-Bijgaarden en Sint-Agatha-Berchem.

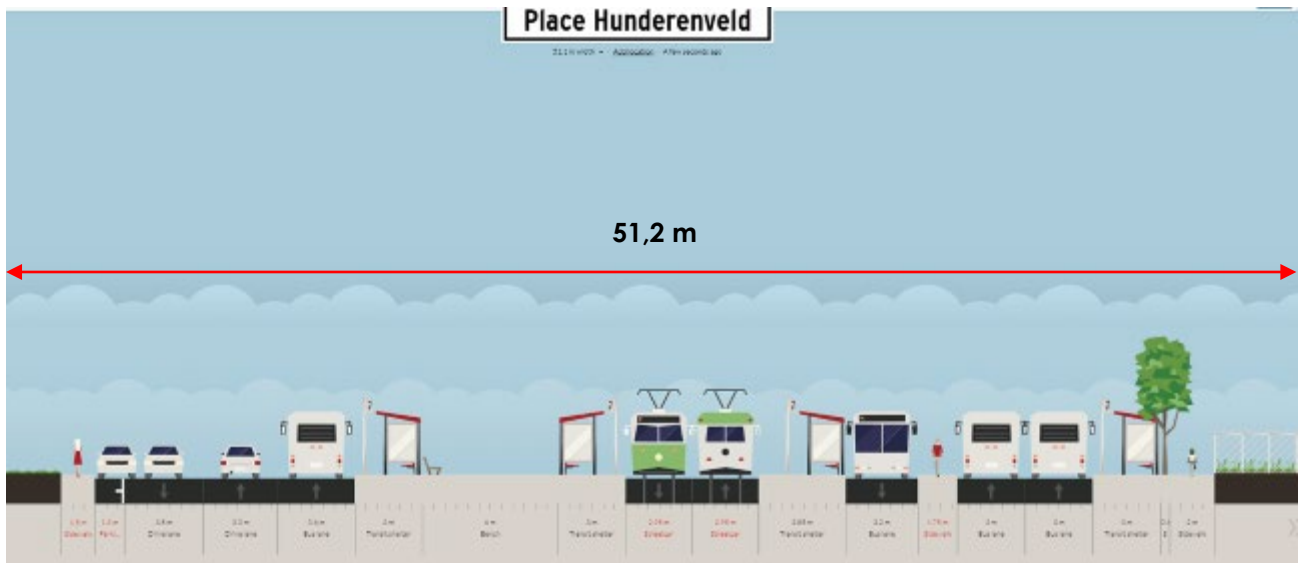
F Metro

De desbetreffende zone wordt door geen enkele metro bediend.

G Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM)

De oversteekplaatsen voor voetgangers binnen de studieperimeter zijn niet allemaal in overeenstemming met de PBM-normen (afwezigheid van podotactiele tegels en van verlaagde boordstenen, breedte die niet in overeenstemming is met de GSV, ...).

1.3.3 Indeling van de openbare ruimte

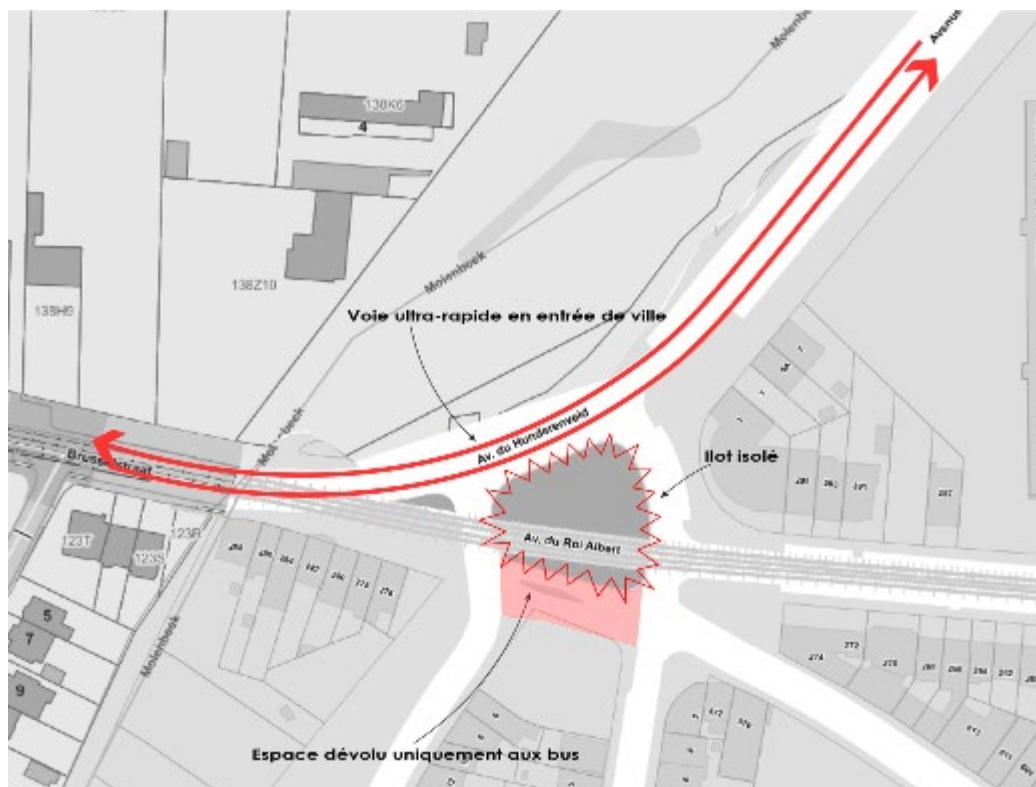


afbeelding 14 - indeling van de openbare ruimte (bron: <http://www.streetmix.net>)

De ruimte waarover het plein beschikt, is aanzienlijk en biedt belangrijke ontwikkelingsmogelijkheden. Momenteel is twee derde van de breedte van het plein voorbehouden aan het openbaar vervoer en het autoverkeer. De eilanden die de haltezones vormen, leveren geen meerwaarde voor deze ruimte en zijn volledig geïsoleerd van de rest van het plein en/of van de grote aangrenzende assen. Bovendien zorgt het materiaalgebruik, afkomstig van een inrichting uit de jaren 90, voor een 'verouderde' uitstraling die het ruimtelijk gevoel allerminst ten goede komt.

Daarnaast zijn de bushaltes vandaag weinig toegankelijk, meer bepaald die van bus 87, en vormen zij door hun beperkte breedte en de ruimte die ervoor is gereserveerd oncomfortabele zones voor alle gebruikers.

Bovendien vormt de Hunderenveldlaan, een weg die momenteel bij de inrichting als prioritair wordt behandeld, een zeer belangrijke verkeersbarrière (tussen het zuiden en het noorden) die geenszins eruitziet als de stedelijke toegangszone. De inrichting ervan stemt bovendien niet langer overeen met de gewestelijke doelstellingen voor de behandeling van stedelijke toegangszones en de hiërarchische indeling van de wegen (zie Good Move).



afbeelding 15 - principes van ruimtelijke doorbreking

1.3.4 Straatmeubilair

1.3.4.1 Bovenleidingsuitrustingen

De aanwezige bovenleidingsuitrustingen zijn zowel bevestigd aan palen als aan gevels.

1.3.4.2 Verlichting

In de studiezone bevindt zich verlichting op palen die deels worden gecombineerd met de bovenleidingen.



1.3.5 De materialen



afbeelding 16 - Materialen, bestaande situatie

1.3.5.1 Trottoirs

De trottoirs bestaan hoofdzakelijk uit:

- betontegels van 20 × 20 cm aan de oostzijde van het plein
- betonklinkers van 22 × 11 cm aan de westzijde van het plein
- bakstenen van 22 × 11 cm op alle eilanden wat de bus- en tramhaltes betreft
- betonboordstenen van 15 × 100 cm

De trottoirs bevinden zich in goede staat; sommige tegels zijn wel beschadigd.

Er werden heel wat materialen gebruikt voor dit deel van de Alsebergsesteenweg:

- lichtgrijze rechthoekige betonstraatstenen 22 x 11 cm;
- donkergrijze rechthoekige betonstraatstenen 22 x 11 cm;
- roodachtige rechthoekige betonstraatstenen 22 x 11 cm.

1.3.5.2 Rijweg

De rijweg bestaat uit drie verschillende materiaalsoorten:

- asfalt;
- porfierstraatstenen van 12 x 8 cm;
- betonklinkers van ongelijkmatig formaat, overwegend rechthoekig, ter hoogte van de bushaltes;
- betonklinkers van 22 × 11 cm, willekeurig verdeeld rondom het plein;
- afvoergeulen in gietbeton van 30 cm breed ter hoogte van de bushaltes;
- geprefabriceerde afvoergeulen van 20 × 100 cm in de berijdbare zone;
- betonklinkers van 22 × 11 cm in afwisselend wit en zwart, ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen en de platformen die naar het plein leiden.

1.3.5.3 Haltes van het openbaar vervoer

De bekleding van de haltes bestaat uit rode rechthoekige betonklinkers van 22 x 11 cm.



1.3.5.4 Boordstenen

De boordstenen zijn in beton uitgevoerd.

HOOFDSTUK 2: OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT

Het project 'Hunderenveld' is een ambitieus project voor de herinrichting van de openbare ruimte. Hoewel het project in eerste instantie de kwaliteit van de traminfrastructuur wil verbeteren, heeft het indirect positieve gevolgen voor alle thema's die verband houden met de openbare ruimte. De meest ingrijpende wijzigingen vinden plaats op het Hunderenveldplein. Daar herverdeelt een herinrichting van gevel tot gevel de ruimte en de gebruiksfuncties, waarbij plantengroei, verkeersluwte en kwalitatieve tramhaltes die aan de PBM-normen voldoen, essentieel zijn. Ook het Monnetpark wordt rationeler ingericht door de aanleg van een buseindpunt dat verenigbaar is met het gemeentelijke project voor fietspaden. Ten slotte worden de haltes Azuur en Vereman compatibel gemaakt met de T4000-trams en uitgerust voor de begeleiding en toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit. Alle sporen op de Koning Albertlaan die vandaag hun levensduur hebben bereikt, worden vernieuwd.

2.1 Doelstellingen

Het project Hunderenveld is opgestart vanuit twee gelijktijdige doelstellingen:

- het aanpassen van de haltezones om plaats te bieden aan de langere T4000-trams met een hogere capaciteit;
- het gebruikmaken van de vernieuwing van de sporen die hun levensduur hebben bereikt om deze aanpassingen door te voeren.

Deze twee basisdoelstellingen hebben geleid tot een volledige herziening van het Hunderenveldplein en het Monnetpark.

Het Hunderenveldplein:

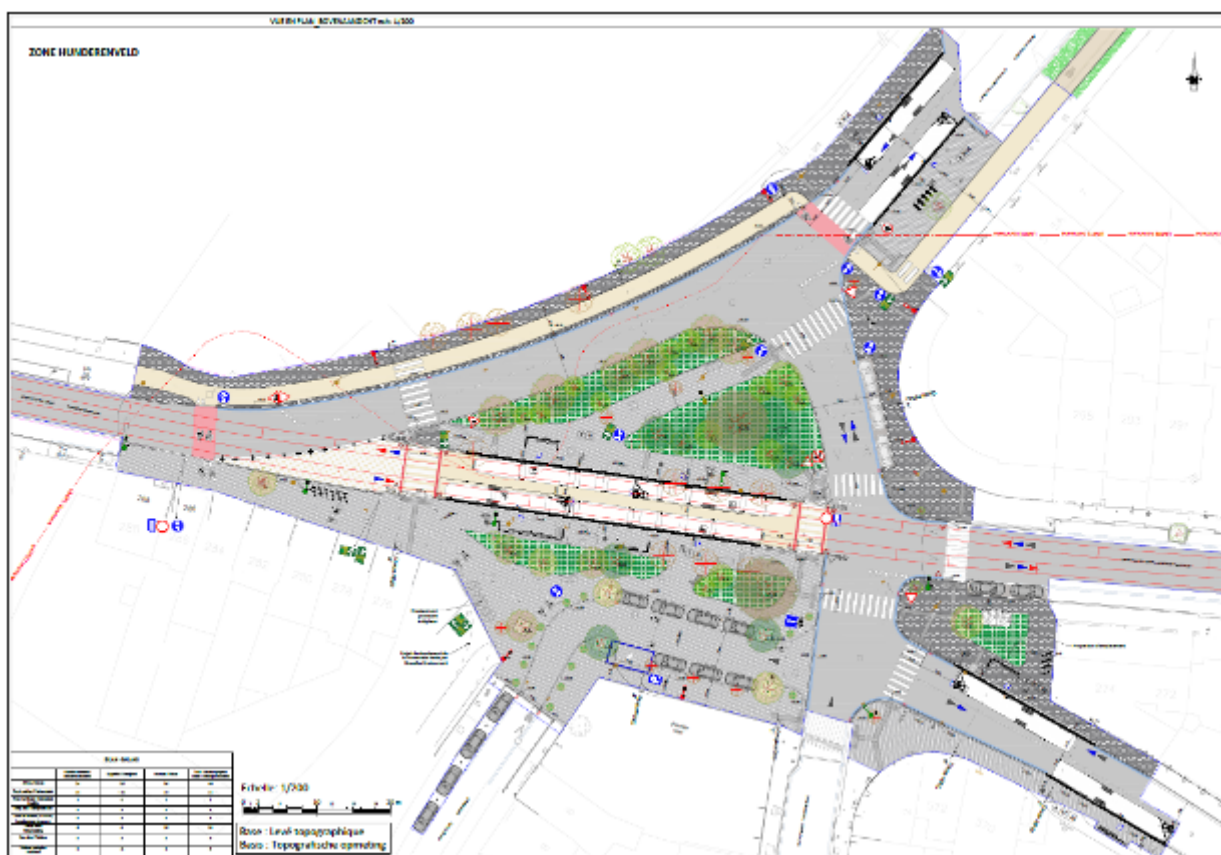
De T4000-tramhaltes van 45 m lang kunnen enkel worden aangelegd op het plein als de ruimte fundamenteel wordt aangepast (zie Overzicht van de beoogde oplossingen in het bijgevoegde MER). De afmetingen van de haltes zijn momenteel afgestemd op de T3000-trams. Indien de huidige positie ervan behouden zou blijven, zou de achterkant van de tram het kruispunt voor het verkeer blokkeren. Naast het hinderen van het verkeer zou dit onaanvaardbaar zijn, aangezien een deel van de reizigers op de rijbaan zou moeten uitstappen.

Bijgevolg wordt in het project voorgesteld om op het Hunderenveldplein:

- de zones voor het openbaar vervoer te herorganiseren door:
 - de zone van het buseindpunt te verplaatsen naar het Monnetpark;
 - tramhaltes te installeren die compatibel zijn met de T4000;
 - perrons te voorzien die voldoen aan de toegankelijkheidsnormen voor PBM's.
- de rijwegen, de ligging, afmetingen en verhoudingen ervan volledig te herinrichten om optimaal te beantwoorden aan:
 - de gemeentelijke en gewestelijke ambities om de stedelijke toegangszone te markeren;
 - de beperking van het verkeer in de wijkwegen;
 - de regels betreffende de verkeersveiligheid;
 - de parkeerbehoeften (+1 plaats);
 - een relevante herverdeling van de ruimte tussen de vervoersmodi.
- de verbetering van de loopzones door open ruimte en bredere, comfortabelere en veiligere trottoirs aan te leggen.
- veilige en comfortabele fietszones te creëren, compatibel met de gemeentelijke en gewestelijke projecten, en voorzien van fietsparkeerbeugels (+6).
- de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen door:
 - onderbenutte restzones om te vormen tot aangename plekken om te pauzeren en rond te wandelen;
 - de beplantingszones en open ruimte te maximaliseren en zo een deel van het regenwater op te vangen;
 - door de stad een passend, gevarieerd beplantingsplan voor te stellen dat de boomlaag laat groeien (+16 bomen).
- het stadsmeubilair te herpositioneren:
 - met inbegrip van de bovenleidingspalen die zoveel mogelijk worden gecombineerd met de verlichtingspalen;
 - om de trottoirs vrij te maken en de toegankelijkheid voor iedereen te verbeteren;
 - volgens de gemeentelijke richtlijnen voor een vlotter onderhoud.



Het Hunderenveldplein vandaag



Geplande situatie van het Hunderenveldplein

Het Monnetpark:

Nu het Hunderenveldplein is vrijgemaakt van het eindpunt van bus 20, is er op een redelijk natuurlijke manier een nieuwe locatie gevonden in het Monnetpark. Zo wordt de lijn met ongeveer 700 m verlengd en bedient deze voortaan de basisschool Les Lilas en het sportcomplex van Sint-Agatha-Berchem. Bovendien laat de ruimtelijke structuur toe om eenvoudig een rotonde aan te leggen zodat de bus kan omkeren.

In het project wordt voorgesteld om in het Monnetpark:

- de zones voor het openbaar vervoer te herorganiseren door:
 - een uitstapzone voor bus 20 te voorzien tegenover de school, zodat er twee bussen kunnen parkeren en kunnen worden gereguleerd;
 - een rotonde aan te leggen om bus 20 te laten omkeren;
 - de halte van bus 87 aan te passen aan de toegankelijkheidsnormen voor PBM's, hier gecombineerd met de instapzone van bus 20;
 - een reguleringszone te voorzien voor bus 87 voorbij het knelpunt van de lijn, namelijk de Keizer Karellaan;
 - een bus-/fietsstrook te voorzien aan het begin van het kruispunt met de Steenweg op Zellik om de doorstroming van de lijn te verbeteren.
- de rijwegen, de ligging, afmetingen en verhoudingen ervan volledig te herinrichten om optimaal te beantwoorden aan:
 - de gemeentelijke en gewestelijke ambities om de Hunderenveldlaan te markeren als een comfortabele as die vlot hoofdverkeer mogelijk maakt;
 - het behoud van de beveiligde en verhoogde oversteekplaats die reeds door de gemeente is aangelegd;
 - een vereenvoudiging van de voertuigbewegingen;
 - de regels betreffende de verkeersveiligheid;
 - de parkeerbehoeften, waarbij ongebruikte parkeerplaatsen worden geschrapt en de vrijgekomen ruimte onder de andere vervoersmodi wordt herverdeeld;
 - een relevante herverdeling van de ruimte tussen de vervoersmodi.
- veilige en comfortabele fietszones te creëren, compatibel met de gemeentelijke en gewestelijke projecten door:
 - het door de gemeente geplande tweerichtingspad vanaf het Hunderenveldplein tot aan het Monnetpark te verlengen en de aansluitingen op de voorgestelde nieuwe inrichting te regelen:
 - toevoeging van een eenrichtingsfietspad komende van de Zelliksesteenweg om aan te sluiten op het door de gemeente geplande tweerichtingsfietspad;
 - toevoeging van een gemarkeerde fietsoversteekplaats op het kruispunt Lusthuizen-Monnet;
 - toevoeging van een bus+fietsstrook richting de Zelliksesteenweg en een veilige invoeging daarop, buiten de rotonde;
 - toevoeging van markeringen op het kruispunt met de Zelliksesteenweg om de fietsbewegingen te beveiligen.
- de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen door:
 - onderbenutte restzones om te vormen tot grasvelden en beplante ruimtes;
 - de beplantingszones en open ruimte te maximaliseren en zo een deel van het regenwater op te vangen.



Het Monnetpark vandaag



Geplande situatie van het Monnetpark

Haltes Azuur en Vereman:

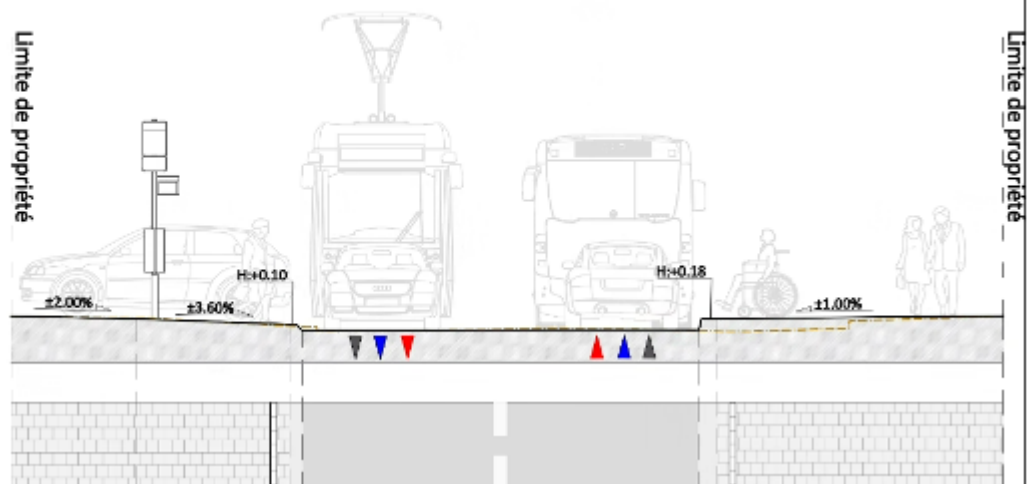
De Koning Albertlaan telt talrijke garage-inritten. Die situatie maakt het bijzonder moeilijk om de perrons van het openbaar vervoer toegankelijk te maken. Om een halte toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit, moet een busperron 18 cm hoog zijn, en een tramhalte 31 cm hoog. In deze laan kan de vereiste hoogte over de volledige lengte van het perron onmogelijk behouden blijven, noch voor de trams, noch voor de bussen. Dit betekent dat de toegankelijkheid enkel gegarandeerd is aan de eerste deuren van het voertuig (1e deur van de bus en 2de deur van de tram). Aan de overige deuren moet een opstapje worden genomen. Toch wordt de toegankelijkheid aanzienlijk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

Voor alle haltes is in het project voorzien om:

- de zones voor het openbaar vervoer te herorganiseren door:
 - bus- en tramhaltes voor te stellen in zones die zo min mogelijk worden gehinderd door garage-inritten, en door deze indien nodig iets te verplaatsen;
 - de hoogte van het trottoir aan te passen zodat:
 - de 1e deur van de bus en de 2de deur van de tram toegankelijk kan worden gemaakt door middel van een podiumsysteem met hellingen;

- de garages toegankelijk kunnen worden gemaakt via afgeschuinde boordstenen van 10 cm hoog;
- indien nodig de perronhoogte voor bussen kan worden verlaagd tot 15 cm wanneer de ideale hoogte van 18 cm niet haalbaar is;
- de verbetering van de loopzones door open ruimte en bredere, comfortabelere en veiligere trottoirs aan te leggen, met inbegrip van oversteekplaatsen aan de aangrenzende kruispunten;
- het stadsmeubilair te herpositioneren:
 - met inbegrip van de bovenleidingspalen die zoveel mogelijk worden gecombineerd met de verlichtingspalen;
 - om de trottoirs vrij te maken en de toegankelijkheid voor iedereen te verbeteren;
 - volgens de gemeentelijke richtlijnen voor een vlotter onderhoud.

Profil projeté BB'
Toekomst profiel BB'



Voorbeeld van een doorsnede in een garage-inrit (hier Vereman)



Geplande situatie van de haltes Azuur



Geplande situatie van de haltes Vereman

2.2 Voetgangerswegen en toegankelijkheid voor PBM's

De loopzones worden comfortabeler en veiliger:

- korte oversteekplaatsen dankzij de trottoiruitbreidingen voor een betere zichtbaarheid van de voetgangers;
- verlaagde boordstenen aan de oversteekplaatsen voor voetgangers en plaatsen van podotactiele geleiding voor de slechtzienden;
- ideale herpositionering van het stadsmeubilair (verkeerslichten, bovenleidingspalen, ...) om zo een loopzone zonder obstakels te realiseren voor de PBM's.

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

De oversteekplaatsen voor voetgangers waarover tramsporen lopen zullen over een bijkomende specifieke markering beschikken: de oversteekplaatsen worden afgezet door middel van een zijdelingse rode band aan weerskanten van de witte rechthoek en door middel van vier op de grond geleverde driehoeken 'tram'.

Deze geleverde voorziening ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers zorgt ervoor dat de aandacht van de voetganger gevestigd wordt op het feit dat hij een zone betreedt waarbinnen een tram rijdt. Deze voorziening verbetert de veiligheid van de oversteekplaats en zorgt ervoor dat het risico op ongevallen beperkt wordt.

2.3 Fietzers

Het project kadert binnen de ambitie van het gewest en de gemeente om het comfort en de veiligheid van fietsers te verbeteren. In de projectzone komen talrijke GFR-routes, fiets-GEN en trajecten van de Groene Wandeling samen. Het project zorgt er dan ook voor dat deze met elkaar worden verbonden.

Op het Hunderenveldplein maakt het project de aansluiting mogelijk tussen het bestaande tweerichtingsfietspad op de Brusselstraat en de drie fietsassen:

- de Groene Wandeling en de GFR van de Groot-Bijgaardenstraat via:
 - een beveiligde fietsoversteekplaats vóór het plein;
 - een fietspad dat langs de gevels is aangeduid (D10 en fietspictogrammen);
 - alsook de beperking van verkeer op het kruispunt Kattestraat – Groot-Bijgaardenstraat.
- het gemeentelijke project voor een fietspad in de Hunderenveldlaan, gesubsidieerd door het Gewest, via:
 - de directe voortzetting van het tweerichtingsfietspad van de Brusselstraat naar de Hunderenveldlaan;
 - een beveiligde fietsoversteekplaats die aansluiting biedt op het geplande gemeentelijke tweerichtingsfietspad aan de kant van het sportcentrum en de school Les Lilas.

Het is belangrijk te benadrukken dat het tweerichtingsfietspad aan dezelfde kant als dat van de Brusselstraat niet kan worden behouden zonder onteigeningen, omdat de beschikbare ruimte daar te beperkt is. Bovendien is het een voordeel om een directe fietsverbinding te creëren met het sportcentrum en de basisschool, waar het trottoir al veel breder is;

- de fietsverbindingen met de eenrichtingsfietspaden van de Zelliksesteenweg.

Bovendien vult de inrichting de ontbrekende schakel aan tussen de Groene Wandeling, die ten zuiden van het plein uitkomt, en het gemeentelijke project dat de voortzetting van die Wandeling naar het noorden omvat:

- Door samen met Leefmilieu Brussel te werken aan een beter zichtbare uitgang via:
 - het recht trekken van het begin van de Groene Wandeling;
 - het vrijmaken van de uitwegzone door de glasbakken te verplaatsen die het zicht belemmeren;
- door fietsers over het plein te leiden via:
 - een duidelijk aangeduid fietspad (D10, fietspictogrammen en borden met 'groene wandeling');
 - een aangename, brede en beplante inrichting op het plein.



Geplande situatie van de fietsverbindingen

2.4 Parkeren

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

Dit project heeft dus geen betrekking op een leveringszone.

De aanwezige plaats voor PBM's voor huisnummer 282 wordt een paar meter verderop op het plein verplaatst, aangezien het gebied voetgangerszone wordt.

locatie	bestaande parkeerplaatsen	parkeerplaatsen SV	verschil
HUNDERENVELD	12	13	+1
AZUUR	6	0	-6
VEREMAN	25	18	-7
MONNETPARK	27	0	-27
TOTAAL	70	31	-39

De parkeerplaatsen gaan hoofdzakelijk verloren door aanpassingen die verband houden met het openbaar vervoer:

- verlenging van de perrons om plaats te bieden aan de T4000 = hierdoor verdwijnen de parkeerplaatsen langs diezelfde perrons;
- verplaatsing van het buseindpunt 20 naar het Monnetpark.

2.5 Haltes van het openbaar vervoer

De in deze aanvraag voorgestelde herinrichting draagt bij aan een betere veiligheid, toegankelijkheid en comfort voor alle reizigers.

De haltes Hunderenveld, Azuur en Vereman worden ingericht om plaats te bieden aan de T4000-trams.

De haltes Azuur, Vereman en Monnetpark worden bovendien aangepast voor gelede bussen.

De haltes Hunderenveld zijn opgesplitst in twee zones. Het voorste deel van het perron (in de rijrichting) biedt plaats voor de trams en is 31 cm hoog, zodat de vier voorste deuren van het voertuig kunnen worden bediend. Dit deel is volledig toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Het andere deel is 18 cm hoog zodat er plaats is voor de bussen van De Lijn.

De perrons van de haltes Azuur en Vereman zijn voorzien van hellingen (hellende vlakken met een constante hellingsgraad), conform de toegankelijkheidsnormen. Zo wordt een optimale instap in bussen en trams gegarandeerd, ondanks de aanwezigheid van garage-inritten en het reliëf van het terrein.

De haltes Monnetpark zijn over hun volledige lengte 18 cm hoog.

De perrons worden vrijgemaakt van straatmeubilair of andere elementen die de doorgang zouden kunnen hinderen over een breedte van minimum 2 m voor de haltes Hunderenveld en Monnetpark, 1,90 m aan Azuur en 1,85 m aan Vereman. Dit is noodzakelijk om de doelstellingen uit het Vademecum 'bovengrondse haltes' van de MIVB te behalen.

Alle perrons worden uitgerust met podotactiele geleidingstegels om slechtzienden en blinden naar de toegankelijke deuren van de voertuigen te leiden.

De voetgangersoversteekplaatsen in de nabijheid van de haltes worden beveiligd.

2.6 Beplanting

Door de ruimte te herstructureren, kan een groot deel van de beplanting worden herzien, in het bijzonder op het Hunderenveldplein en in het Monnetpark.

Voor meer informatie, raadpleeg het hierbij gevoegde MER.

beplanting toekomstige situatie				geplande situatie	verschil tussen de bestaande en toekomstige situatie
plaats/adres	aantal om te hakken bomen	aantal te planten bomen	bestaande situatie		
Hunderenveld	20	36	24	40	+16
Monnetpark	7	10	12	15	+3
Azuur	1	1	2	2	0
Vereman	0	0	2	2	0
TOTAAL	28	47	40	59	+19

balans om te hakken / te planten bomen

2.7 Verlichting

De verlichting wordt zo veel mogelijk gedeeld met de palen van de bovenleidingen aan Hunderenveld en aan de haltes Azuur en Vereman. In het Monnetpark blijft de verlichting ongewijzigd.

Voor meer informatie, raadpleeg het hierbij gevoegde MER.

2.8 Straatmeubilair

Al het voorgestelde straatmeubilair komt uit de door de gemeente aanbevolen catalogus.

Voor meer informatie, raadpleeg het hierbij gevoegde MER.

2.9 De beoogde materialen

Alle materialen worden herbekeken en op elkaar afgestemd. Ze worden hierna beschreven.

Trottoirs

- betontegels 20 x 20 cm

Rijweg

- asfalt
- asfalt bedekt met een bekleding op basis van methylnmethacrylaathars en natuurlijke granulaten ter afbakening van de eigen baan ter hoogte van de haltes Hunderenveld

Parkeren

- gerecupereerde porfierstraatstenen van 21 x 14 x 12 cm (niet gezaagd)

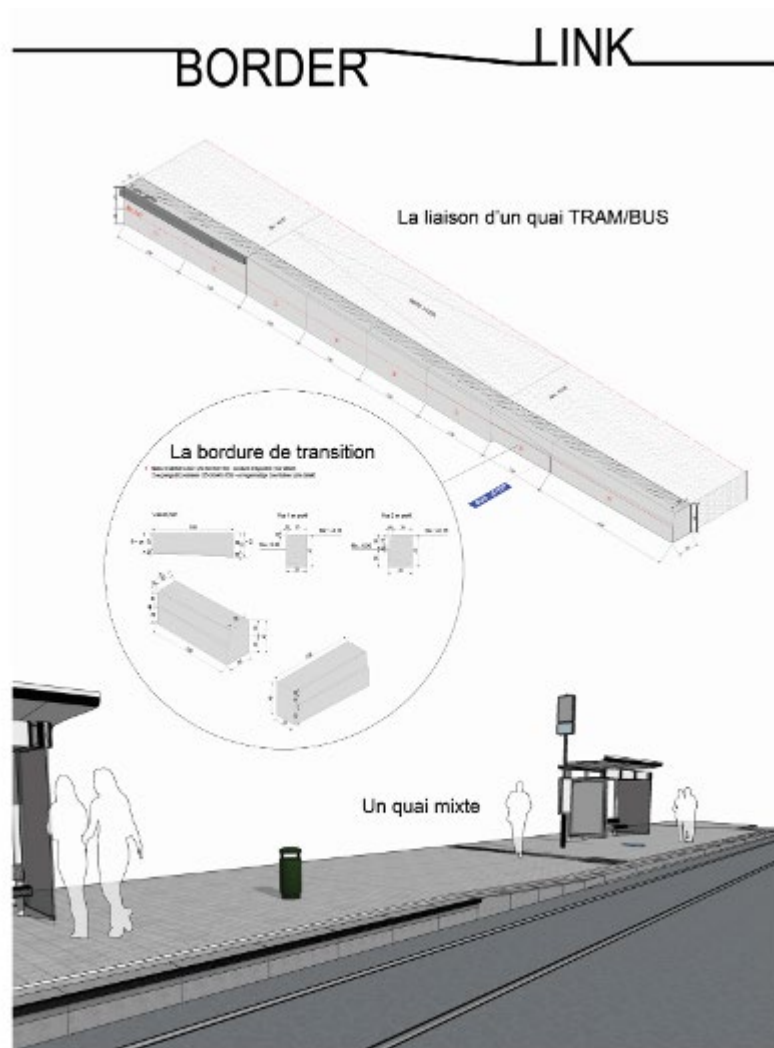
Afvoergeulen

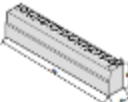
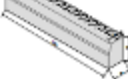
- betonmodules van 25 x 100 x 20 cm
- betonmodules van 30 x 100 x 20 cm voor de overgang naar de bestaande situatie

Boordstenen

- Alle boordstenen zijn in beton.

Het project zal gebruikmaken van een nieuw type boordstenen voor een naadloze overgang tussen de buszones (18 cm) en de tramzones (31 cm).



			Bordure de bus - Stradus type S Bus Boordsteen - Stradus type S Profil 18 (30x40x200)
			Bordure de tram avec fusible Tram Boordsteen met gapfiller 25x53x100 - [0/0]
			Bordure de transition Bus - bordure irrégulière Overgangs Bus Boordsteen - onregelmatige boordsteen 25-30x40x100
			Bordure de transition garage Overgangs garage Boordsteen 25x40x100
			Bordure de garage avec chanfrein de 10cm Garage Boordsteen met 10 cm afschuining 25x34x100
			Bordure de tram avec transition Tram Boordsteen 25x53x100 - [0/0 > 2/2]
			Bordure de tram avec chanfrein de 2cm Tram Boordsteen met 2 cm afschuining 25x53x100 - [2/2]
			Bordure de bus - Stradus type S Bus Boordsteen - Stradus type S Profil 15 (30x40x200)

Haltes van het openbaar vervoer

- hetzelfde als de trottoirs → betontegels van 20 x 20 cm
- podotactiele tegels en geleidingslijnen in beton
- oker gekleurd beton in de zone van de eigen baan Hunderenveld
- concretisering van de doorlopende veiligheidslijn in witte betonklinkers van 22 x 11 x 5 cm
- betonnen boordstenen van het type 'border link' voor de overgang tussen de busperrons (18 cm) en de tramperrons (31 cm).

Fietspaden

- oker gekleurd beton voor het fietspad
- rode markeringen voor de oversteekplaatsen

HOOFDSTUK 3: ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN DE WERF

De werken zullen pas aanvangen na afgifte van de stedenbouwkundige vergunning en wellicht tijdens de periode 2027-2029 uitgevoerd worden.

De planning van de werffases is belangrijk want het eindpunt van bus 20 op het Hunderenveldplein moet eerst verwijderd worden vooraleer de door dit project voorziene aanpassingen aangevat kunnen worden.

De eerste fase omvat dus de uitvoering van de werf, aan het einde van de Hunderenveldlaan, voor het eindpunt van bus 20 aan de halte Monnetpark.

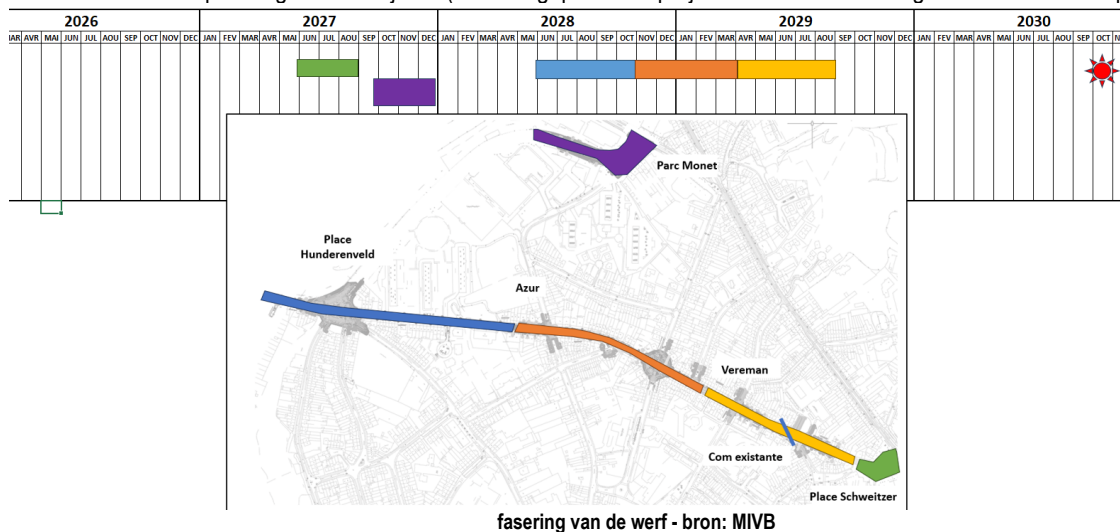
Daarna zal de volledige spoorvernieuwing op het Hunderenveldplein in de richting van het Schweitzerplein (niet inbegrepen) uitgevoerd worden. De haltes op het Schweitzerplein maakten het voorwerp uit van een specifieke stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en zullen worden heringericht in een werffasering die wordt afgestemd op deze aanvraag.

De toegang voor voertuigen tot de gebouwen in de buurt zal zoveel mogelijk behouden blijven (per geval zal er overlegd en naar oplossingen gezocht worden).

De werken zullen uitgevoerd worden in verschillende fasen om de hinder voor de omwonenden te beperken en de toegangen te vergemakkelijken. De precieze planning van de werf met de bijbehorende fasering zal later opgesteld worden, in overleg met de concessiehouders, de gemeentelijke en gewestelijke overheden en de lokale politie.

3.1 Duur

Hier ziet u de macroplanning voor de 3 jaren (met inbegrip van het project voor de vernieuwing van het Schweitzerplein).



3.2 Fasering

Tijdens deze periode van 3 jaar zullen verschillende actoren elkaar opvolgen en overlappen:

- de interventies van de distributiemaatschappijen en beheerders (ondergronds) (VIVAQUA, SIBELGA, ELIA, optische vezel, enz.)
- de uitrustingen voor de traminfrastructuur: de sporen, de bovenleidingsuitrustingen, de elektrische uitrustingen
- de perrons en openbare ruimtes.

3.3 Autoverkeer en toegankelijkheid

De vereiste omleidingen zullen in onderling overleg met de gemeente en de politie georganiseerd worden.

De alternatieve vervoerswijzen zullen aangeduid worden volgens de modaliteiten die tijdens de voorbereiding van de werf en de fasering worden bepaald.

3.4 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer zal plaatselijk omgeleid moeten worden in functie van de vordering van de werken. In de buurt van de werf zullen informatiepanelen geplaatst worden om de reizigers op de hoogte te stellen van de ingevoerde omleidingen.

3.5 Voetgangers

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

3.6 Parkeren

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