

Rogierstraat: nr. 257 tot 182

Rogierlaan: nr. 2 tot 7

- **VERNIEUWING VAN DE TRAMSPOREN**
- **AANPASSING AAN DE NORMEN VAN DE TRAMHALTES
ROBIANO**
- **VERSCHUIVING VAN DE SPOREN TER HOOGTE VAN DE
HALTES ROBIANO**
- **CONCRETISERING VAN DE BESTAANDE HALVE EIGEN
BAAN DOOR KLEURING VAN HET ASFALT**

GEMEENTE: SCHARBEEK

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNINGSAANVRAAG

FEBRUARI 2026

Verklarende nota

Inhoudsopgave

1	Gegevens van de auteur van het effectenrapport	3
2	INLEIDING	4
2.1	VOORWERP VAN DE AANVRAAG VAN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING.....	4
	VOORSTELLING VAN HET PROJECT	5
2.2	INTERVENTIEPERIMETER	5
2.3	WEGBEHEERDER.....	5
2.4	BESTAANDE SITUATIE.....	6
2.4.1	<i>Bestaande rechtstoestand</i>	6
2.4.2	<i>Bestaande feitelijke toestand</i>	9
2.4.3	<i>Mobiliteit</i>	11
2.4.4	<i>Straatmeubilair</i>	15
2.4.5	<i>De materialen</i>	17
2.4.6	<i>Haltes van het openbaar vervoer</i>	18
	OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT	20
2.5	DOELSTELLINGEN	20
2.6	VERKEER PAE	20
2.7	ORGANISATIE VAN DE HALTES	21
2.8	VOETGANGERSWEGEN EN TOEGANKELIJKHEID VOOR PBM'S	24
2.9	FIETSERS	26
2.10	PARKEREN	26
2.11	BEPLANTING	28
2.12	VERLICHTING	28
2.13	BOVENLEIDINGSUITRUSTINGEN	28
2.14	STRAATMEUBILAIR.....	28
2.15	DE BEOOGDE MATERIALEN	29
BIJLAGEN	30	

1 Gegevens van de auteur van het effectenrapport

In het kader van de opstelling van de effectenrapporten verstrekken wij hieronder de opleidings- en beroepskwalificaties van de dienstverlener en zijn belangrijkste permanente medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de diensten.

Het effectenrapport werd toevertrouwd aan de studiedienst “Urban Development” van de MIVB.

Dit studiebureau bestaat uit een multidisciplinair team met expertise op het gebied van Milieu, Architectuur, Stedenbouw, Landschapsarchitectuur, Stadsdesign - Beeldende Kunst en Smart Cities engineering.

Hieronder geven we u een overzicht van het team dat instaat voor de opstelling van de vergunningsaanvragen, met inbegrip van de effectenrapporten, met vermelding van hun opleidingskwalificaties.

Architectuur



Ontwerp en technologie bouwkunde, EPB-certificateur Openbaar

Stedenbouw



Aanvullende Master in Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening, UCL Louvain-la-Neuve

Landschapsarchitectuur



Master Landschapsarchitect, FUSAGx Gembloux



Master Landschapsarchitect, FUSAGx Gembloux

Stadsdesign en Beeldende kunst



Brussel

Master in beeldende, visuele en ruimtelijke kunsten, optie Stadsdesign, AR Beaux-Arts

Diplôme National d'Arts Plastiques option Art (BAC + 3) Frankrijk

Diplôme National supérieur d'expression plastique (M1) Frankrijk



Diploma Beeldende Kunsten optie Stadsdesign (BAC+3), AR Beaux-Arts Brussel

Mobiliteit



opleiding CeMa, mobiliteitsadviseur



opleiding CeMa, Manager Voetgangers



opleiding CeMa, mobiliteitsadviseur

NB: indien u echter over de diploma's van de hierboven vermelde personen wenst te beschikken, zullen wij u die zo spoedig mogelijk bezorgen.

2 INLEIDING

2.1 Voorwerp van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning

In de loop van 2027-2028 moeten de tramsporen in de Rogierstraat vernieuwd worden tussen de Haachtsesteenweg (nr. 257 in de Rogierstraat) en de Paleizenstraat (nr. 182 in de Rogierstraat). De laatste vernieuwing vond plaats in 1997. De rails zijn dus volledig versleten. Bovendien heeft men sinds 2021 te maken met wegverzakkingen, te wijten aan de verouderde installaties van VIVAQUA. De laatste wegverzakking dateert van januari 2026. Sindsdien zijn delen van het spoor vernieuwd, met name tussen de nummers 182 en 211 in de Rogierstraat, hetzij het volledige deel tussen de Paleizenstraat en de Poststraat.



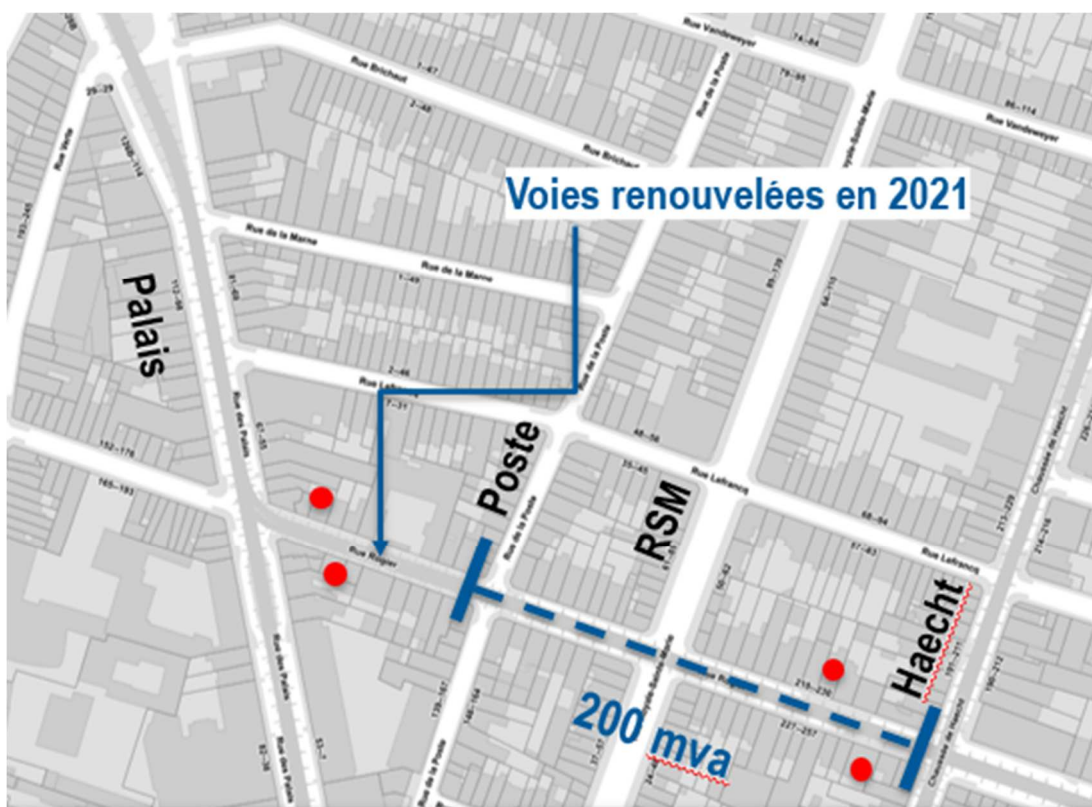
afbeelding 1: Rogierstraat - nr. 257 - 182 (in het rood): te vernieuwen sporen in 2027-2028 (interne kaart: MIVB)

VOORSTELLING VAN HET PROJECT

2.2 Interventieperimeter

De interventieperimeter bevindt zich in de Rogierstraat, tussen de Paleizenstraat en de Haachtsesteenweg, op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek. Het deel te vernieuwen sporen bevindt zich tussen de nummers 207 en 182 in de Rogierstraat, hetzij ongeveer 200 meter spoor.

Alle trottoirs in de straat zullen vernieuwd worden.



**afbeelding 2: plaatsaanduiding van de perimeter voor de spoorvernieuwing - blauwe stippellijn
(bron: MIVB, interne kaart)**

2.3 Wegbeheerder

De Rogierstraat is een gemeenteweg (Schaarbeek).

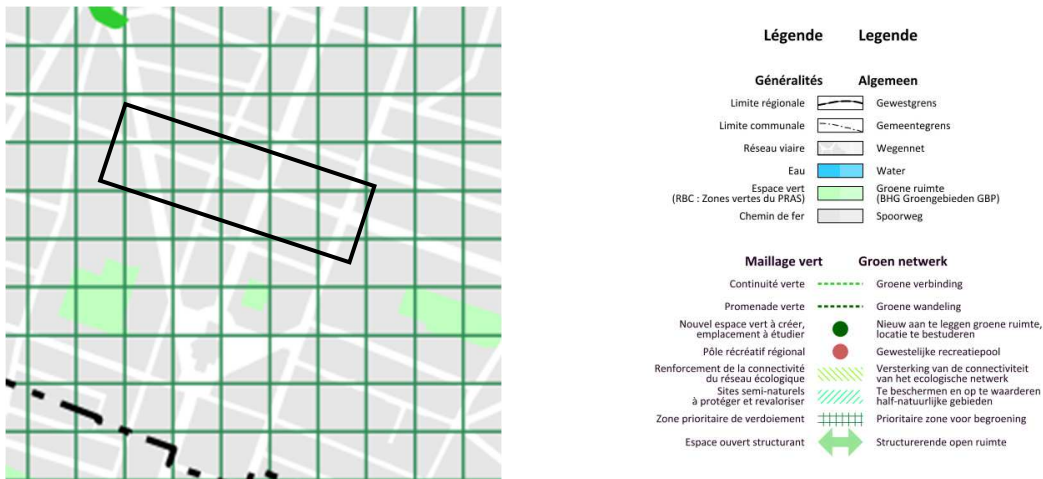
2.4 Bestaande situatie

2.4.1 Bestaande rechtstoestand

2.4.1.1 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

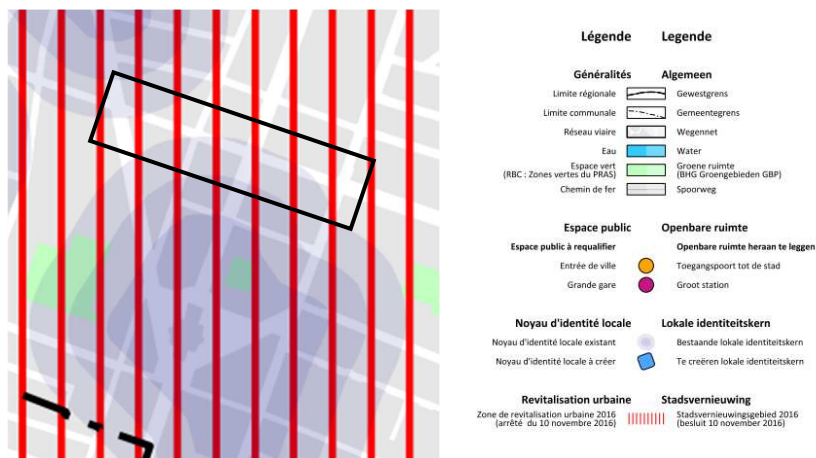
Hieronder worden de relevante elementen uit het GPDO vermeld.

- 1) **Groen netwerk**: groene continuïteit - prioritaire zone voor begroening



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

- 2) **Zone voor Stedelijke Herwaardering**:



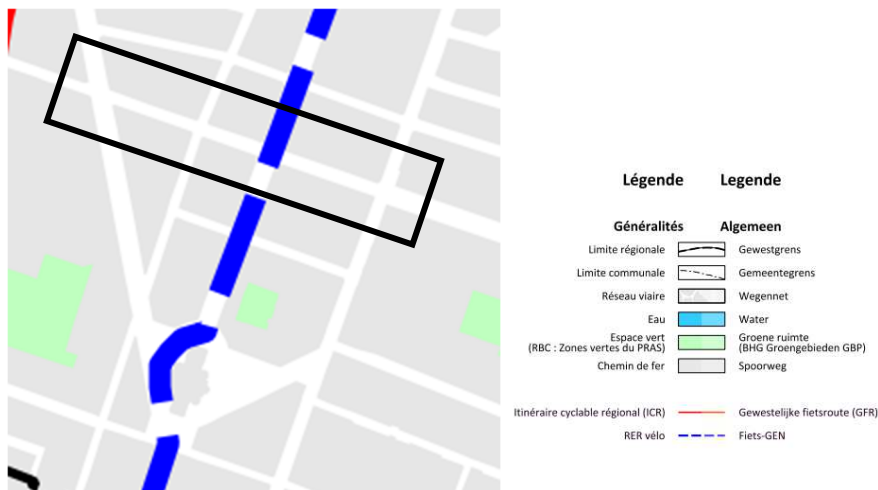
afbeelding 4: kaart 4 - stadsvernieuwing - GPDO - 2018

3) Structurerende netwerken: bestaande hoge capaciteitsvervoerslijnen (T25 & T62)



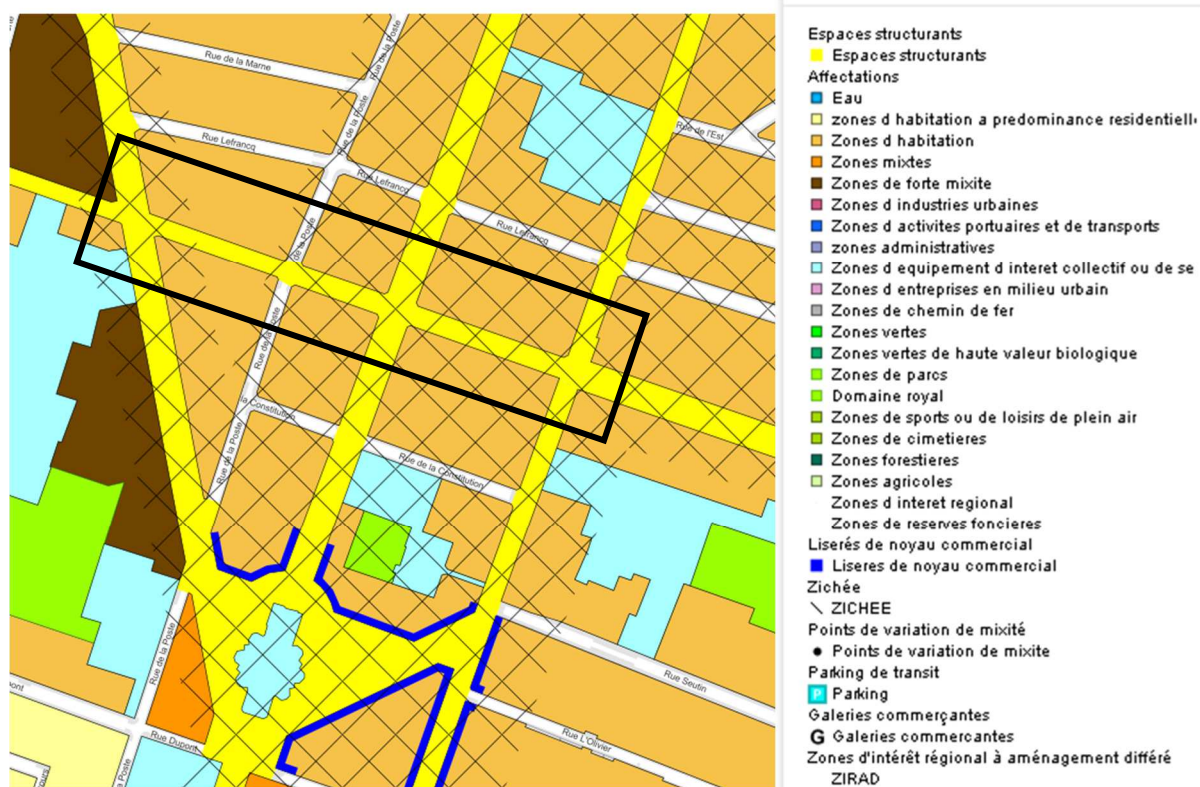
afbeelding 5: kaart 6 - structurerende netwerken - GPDO - 2018

4) Fietsnet: bestaande GFR in de Koninklijke Sinte-Mariastraat (kruising met de Rogierstraat)



afbeelding 6: kaart 7 - fietsnet - GPDO - 2018

2.4.1.2 Gewestelijk Bestemmingsplan



afbeelding 7: uittreksel uit het Gewestelijk Bestemmingsplan

De Rogierstraat bevindt zich binnen een structurerende ruimte, terwijl ze onder het gemeentelijk weggennet valt. De straat ligt hoofdzakelijk langs een woongebied, zowel in het noorden als in het zuiden.

Hoewel er in het GBP geen enkel gebied voor voorzieningen van collectief belang of van verblijf opgenomen is, is er toch een dergelijke voorziening aanwezig ter hoogte van het nummer 188 in de Rogierstraat. Het gaat om de primaire school van Schaarbeek.

2.4.1.3 Bijzonder Bestemmingsplan

Er is geen enkel BBP dat betrekking heeft op de zone in de buurt van het project.

2.4.1.4 Statuut van de wegen

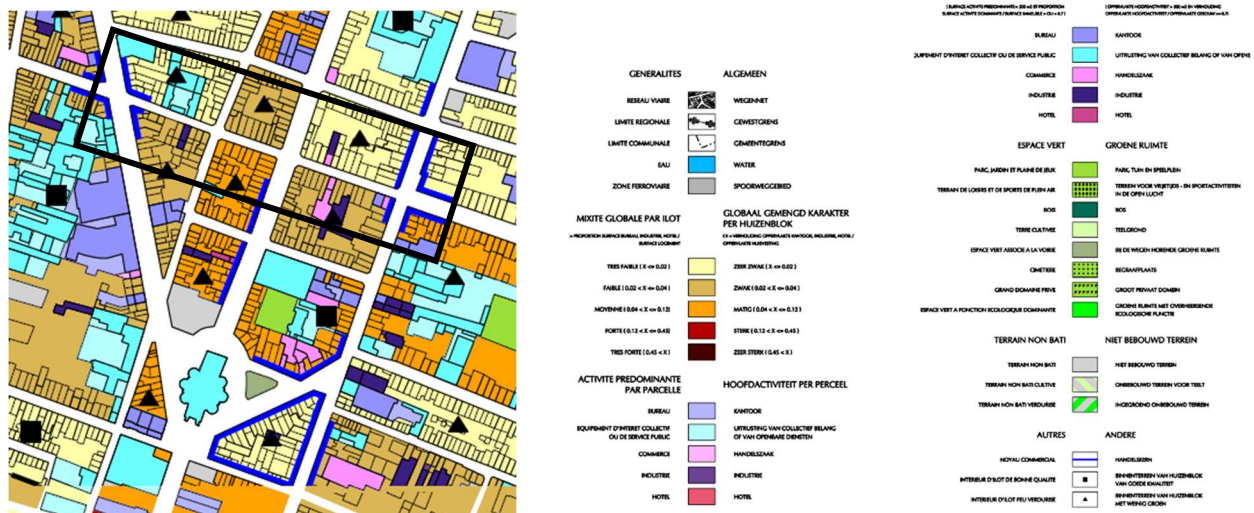
2.4.1.4.1 Gewestelijk Mobiliteitsplan, goedgekeurd op 5 maart 2020

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan bepaalt een wegenspecialisatie per verplaatsingswijze en werd goedgekeurd op 5 maart 2020.



afbeelding 8: Good Move - uittreksel uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan

2.4.2 Bestaande feitelijke toestand

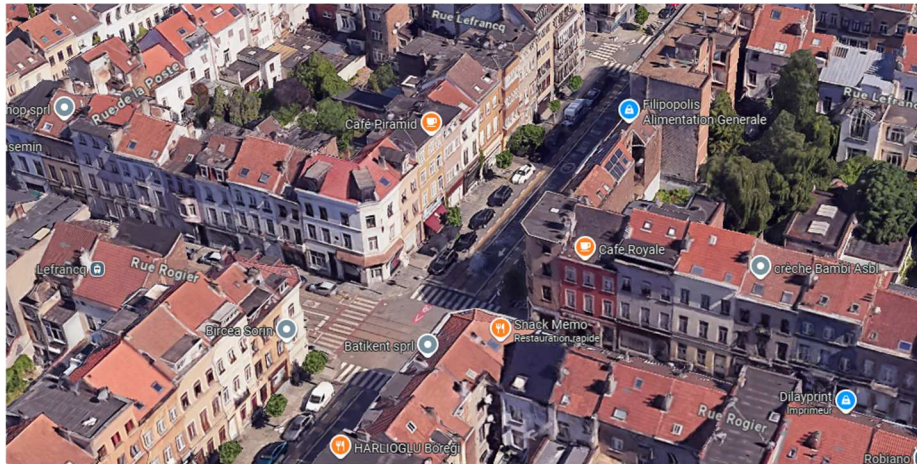


afbeelding 9: bestaande feitelijke toestand - GBP - urban.brussels

De perimeter waarop het project betrekking heeft, ligt in een gebied met een laag tot gemiddeld gemengd karakter voor het volledige vak. Ten noorden van het gedeelte tussen de Paleizenstraat en de Poststraat wordt een deel van de gebouwen ingenomen door voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. Het gaat om de primaire school van Schaarbeek.

2.4.2.1 Bebouwde omgeving

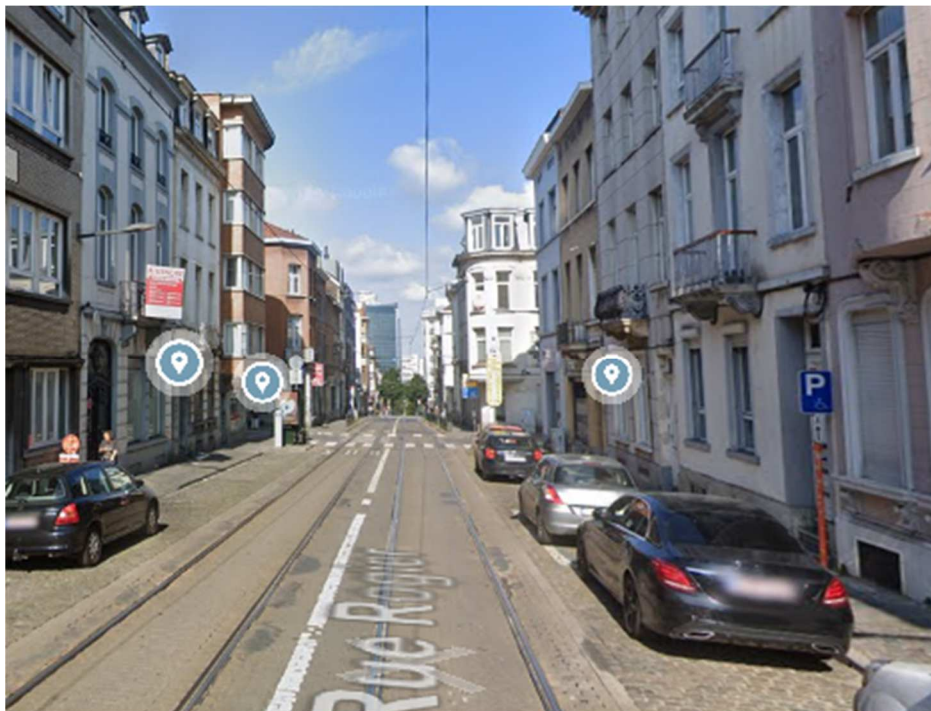
In de Rogierstraat vindt men belendende woningen en gebouwen van het residentiële type. De bouwprofielen van de gebouwen zijn voornamelijk G+2 en variëren tussen G0 en G+4.



afbeelding 10: luchtfoto - Google Maps

2.4.2.2 Beplanting

De Rogierstraat is anorganisch en er is geen beplanting aanwezig.



afbeelding 11: foto van de Haachtsesteenweg - Google Maps

2.4.3 Mobiliteit

2.4.3.1 Openbaar vervoer



afbeelding 12: openbaar vervoer (bron: MIVB - interne kaart)

De Rogierstraat tussen de Haachtsesteenweg en de Paleizenstraat wordt bediend door de trams 25 en 62 en wordt regelmatig gebruikt door de T-bussen. T-bussen zijn vervangbussen in geval van werven of incidenten op het net waardoor het tramverkeer verhinderd wordt.

De reizigersaantallen aan de haltes zijn zeer hoog voor beide perrons in de Rogierstraat:

Lefrancq

hastus 6201 richting Meiser: >1700

hastus 6260 richting Stad: 300 (600 vóór covid)

Robiano

hastus 6202 richting Meiser: >2400

hastus 6419 richting Stad: 450 (1300 vóór covid)

Zoals blijkt uit de evaluatie van de CLM van Schaarbeek over de evoluties in de prestaties van het openbaar vervoer, uitgevoerd door de MIVB in 2025 (document gevoegd bij deze aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning), is het voornamelijk de Rogierstraat die veranderingen heeft gekend, terwijl de reistijden op de Rogierlaan over het algemeen stabiel zijn gebleven.

Voor de Rogierstraat, tussen Lefrancq en Robiano, leert de analyse ons dat de snelheid van de tram logischerwijs is toegenomen sinds de invoering van de enkelrichting voor het openbaar vervoer. Voor dit korte tussentraject van ongeveer 200 meter is tussen 1 minuut 's nachts en 1 minuut 20 tijdens de spits nodig (dit omvat zowel de rijtijd als de tijd doorgebracht aan de halte van bestemming). Dit komt neer op een gemiddelde snelheid van 9 tot 12 km/u, afhankelijk van het moment van de dag.

In de andere richting, tussen Robiano en Lefrancq, zijn de prestaties de afgelopen jaren verslechterd: tijdens de spits (maar ook overdag) wordt er 30 seconden extra geteld ten opzichte van de gegevens van 2022. Voor dit korte tussentraject is tussen 1 minuut 20 's nachts en bijna 2 minuten tijdens de spits nodig (dit omvat zowel de rijtijd als de tijd doorgebracht aan de halte van bestemming). Dit komt neer op een gemiddelde snelheid van 7,3 tot 10 km/u, afhankelijk van het moment van de dag.

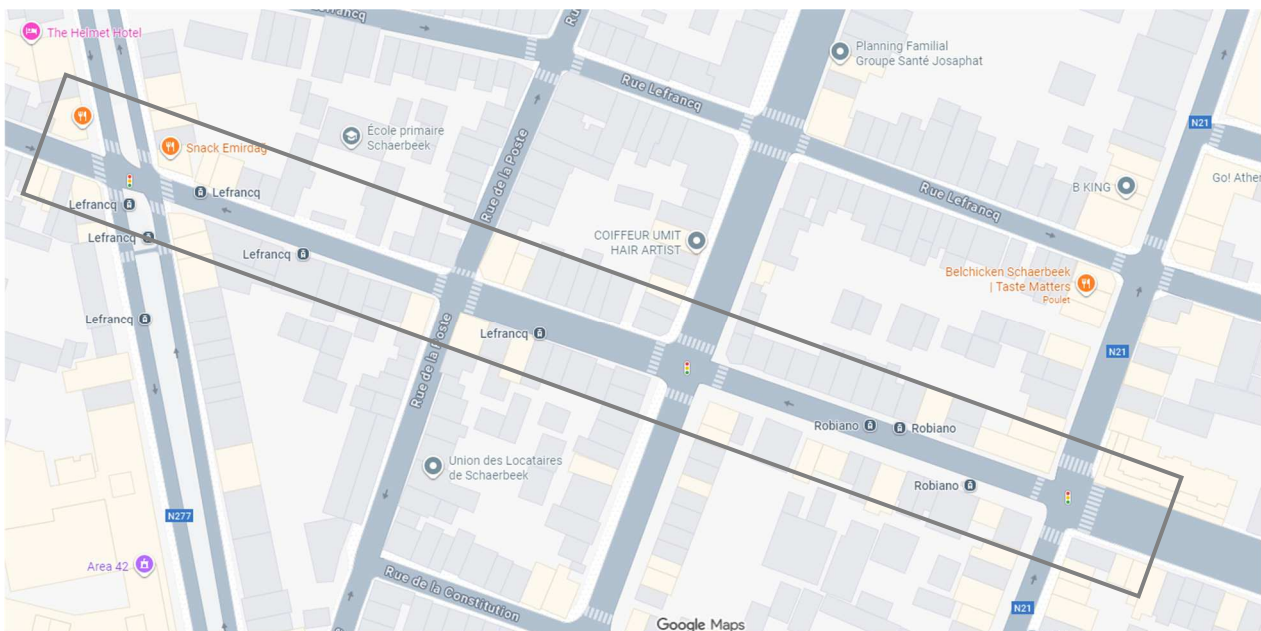
2.4.3.1 Fietsverkeer



afbeelding 13: Good Move (bron: GMP)

Een fietsroute kruist de Rogierstraat, passerend via de Koninklijke Sinte-Mariastraat. De Rogierstraat wordt niet beschouwd als een weg die voornamelijk door fietsers gebruikt wordt.

2.4.3.2 Autoverkeer



afbeelding 14: autoverkeer (bron: Google Maps)

De Rogierstraat is eenrichtingsverkeer tussen de Haachtsesteenweg en de Paleizenstraat, in de richting van de Paleizenstraat, “uitgezonderd trams, fietsen en taxi’s”. Ze wordt gekruist door vier straten: de Paleizenstraat (tweerichtingsverkeer), de Poststraat (noordelijk deel eenrichtingsverkeer naar het noorden en zuidelijk deel eenrichtingsverkeer naar het zuiden), de Koninklijke-Sint-Mariastraat (tweerichtingsverkeer) en de Haachtsesteenweg (eenrichtingsverkeer naar het noorden).

2.4.3.3 Parkeren

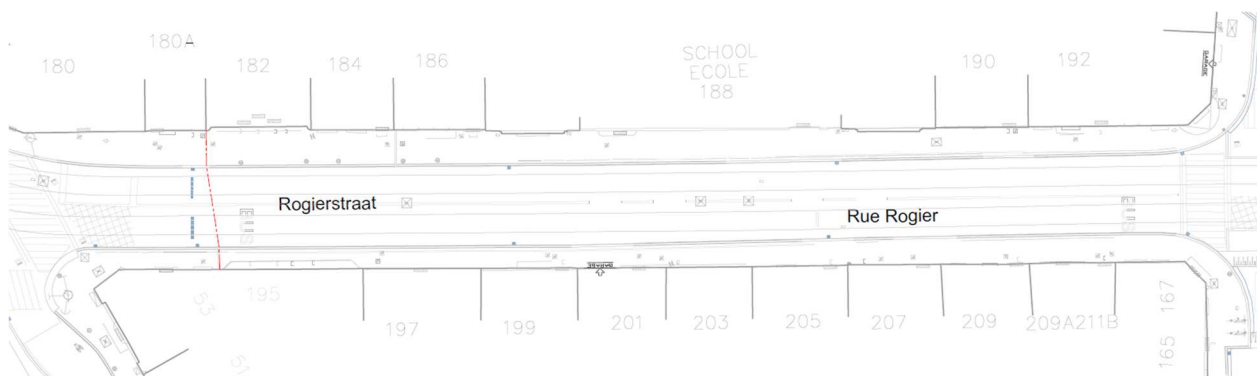
De Rogierstraat bestaat uit drie delen:

- het eerste deel tussen de Paleizenstraat en de Poststraat waar er geen parkeerplaatsen zijn;
- het tweede deel tussen de Poststraat en de Koninklijke Sinte-Mariastraat waar er 9 parkeerplaatsen zijn aan de pare kant en 5 aan de onpare kant, hetzij een totaal van 14 parkeerplaatsen, waaraan er 1 parkeerplaats voor PBM toegevoegd moet worden;
- het derde deel tussen de Koninklijke Sinte-Mariastraat en de Haachtsesteenweg waar er 6 parkeerplaatsen zijn aan de pare kant en 7 aan de onpare kant, hetzij een totaal van 13 parkeerplaatsen, waaraan er 1 parkeerplaats voor PBM en 1 laad- en losplaats van 18,50 meter toegevoegd moet worden.

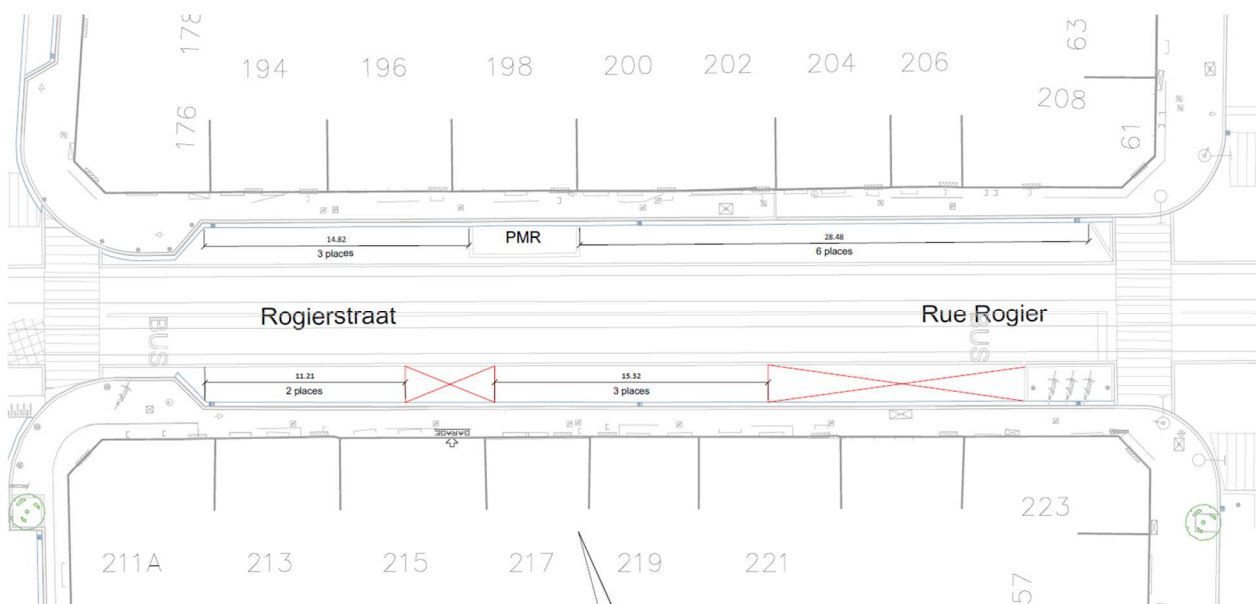
	Tronçon	Côté	Total brut	Total légal
Situation Août 2025	Poste-RSM	Impair	8	5
		Pair	9	9
		Total	17	14
	RSM-Haecht	Impair	7	7
		Pair	9	6
		Total	16	13
			33	27

afbeelding 15: parkeerbalans (bron: MIVB)

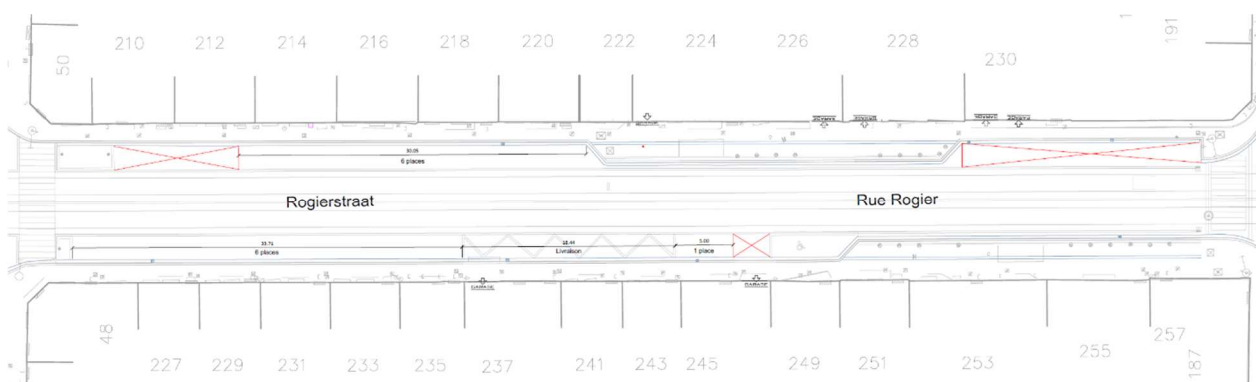
De bovenstaande tabel geeft een overzicht van de “bruto” parkeerplaatsen, waarbij het aantal effectief gebruikte parkeerplaatsen — die niet noodzakelijk legaal zijn — wordt vergeleken met het aantal werkelijk legale parkeerplaatsen.



afbeelding 16: parkeren - deel 1 - Paleizenstraat - Poststraat (bron: MIVB en de gemeente)



afbeelding 17: parkeren - deel 2 - Poststraat - Koninklijke Sinte-Mariastraat (bron: MIVB en de gemeente)



afbeelding 18: parkeren - deel 3 - Koninklijke Sinte-Mariastraat - Haachtsesteenweg (bron: MIVB en de gemeente)

2.4.3.4 Trein

De betrokken zone wordt niet bediend door de trein.
Het dichtstbijzijnde station is het Noordstation.

2.4.3.5 Metro

De betrokken zone wordt niet bediend door de metro. Het dichtstbijzijnde station is het station Kruidtuin.

2.4.3.6 Voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM)

De oversteekplaatsen voor voetgangers, en meer in het algemeen de inrichting van de studieperimeter, voldoen niet aan de bepalingen inzake het onthaal van personen met beperkte mobiliteit. Bepaalde oversteekplaatsen zijn niet gelijkvloers en binnen de volledige zone vindt men bijna geen podotactiele tegels. Bovendien zijn de trottoirs minder dan 2 meter breed, terwijl het Gewestelijk Mobiliteitsplan een statuut “voetganger +” voorziet voor deze as, waarbij er voor de trottoirs een minimale breedte van 2 meter voorzien moet worden.

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV):

“Artikel 12 – Voetgangers § 1. Het voetgangerspad maakt een vlotte, veilige en comfortabele verplaatsing voor iedereen mogelijk, met inbegrip van personen met beperkte mobiliteit. Daartoe voldoet het aan de volgende voorwaarden:

1° de breedte is aangepast aan de lokale voetgangersstromen, aan het profiel van de openbare weg en aan de modale specialisatie ervan binnen het Voetgangersnetwerk zoals vastgelegd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan. De minimale breedte bedraagt 2 m, maar kan worden verminderd tot 1,70 m in aanwezigheid van een geïsoleerde hindernis van minder dan 0,50 m breed;”

Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP):

“37. Handelingen en werken met betrekking tot wegen van de netwerken Voetganger PLUS en Voetganger COMFORT bieden een hoog inrichtingsniveau en voldoen aan de volgende criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid/comfort, stroefheid, dwarshelling en andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit verzekeren.”

2.4.4 Straatmeubilair

2.4.4.1 Bovenleidingsuitrustingen

Alle bovenleidingsuitrustingen zijn bevestigd door middel van muurankers. Binnen de interventieperimeter vindt men geen enkele bovenleidingspaal.



afbeelding 19: bovenleidingsuitrusting met muuranker, zuidkant van de weg (bron: Google Maps)

2.4.4.2 Verlichting

Binnen de volledige studieperimeter treft men in de Rogierstraat lichtmasten voor muurbevestiging aan.



afbeelding 20: lichtmast muurbevestiging in de Rogierstraat (bron: Google Maps)

2.4.5 De materialen

2.4.5.1 Trottoirs

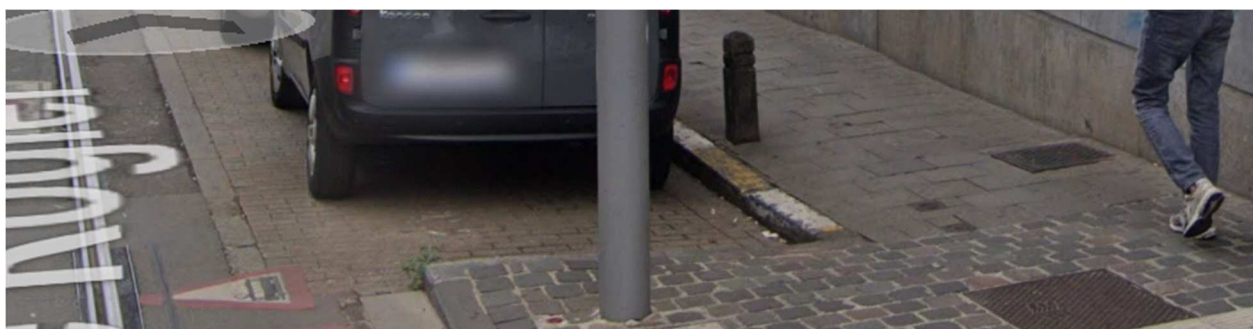
De staat van de trottoirs in de Rogierstraat is onbevredigend en vertoont talrijke variaties in het type verharding: natuurstenen kasseien, klinkers, betontegels 30×30, enz. Volgens het trottoirplan van de gemeente scoort de staat van de trottoirs in de Rogierstraat 4 op een schaal van 5 (5 = gevaarlijk).

Ze hebben over het volledige betrokken traject een breedte van minder dan 2 m, met een gemiddelde rond 1,70 m.

Rekening houdend met het statuut “voetganger +” van Good Move, waarbij er trottoirs met een minimumbreedte van 2 meter aanbevolen worden die een uitstekende toegankelijkheid garanderen voor personen met beperkte mobiliteit, voldoen de huidige trottoirs allerminst aan de aanbevelingen.



**afbeelding 21: foto van de trottoirbekleding ter hoogte van de perrons Robiano
(bron: Google Maps)**



**afbeelding 22: foto van de bekleding van de uitkragende trottoirs
aan het kruispunt Haachtsesteenweg-Rogierstraat (bron: Google Maps)**

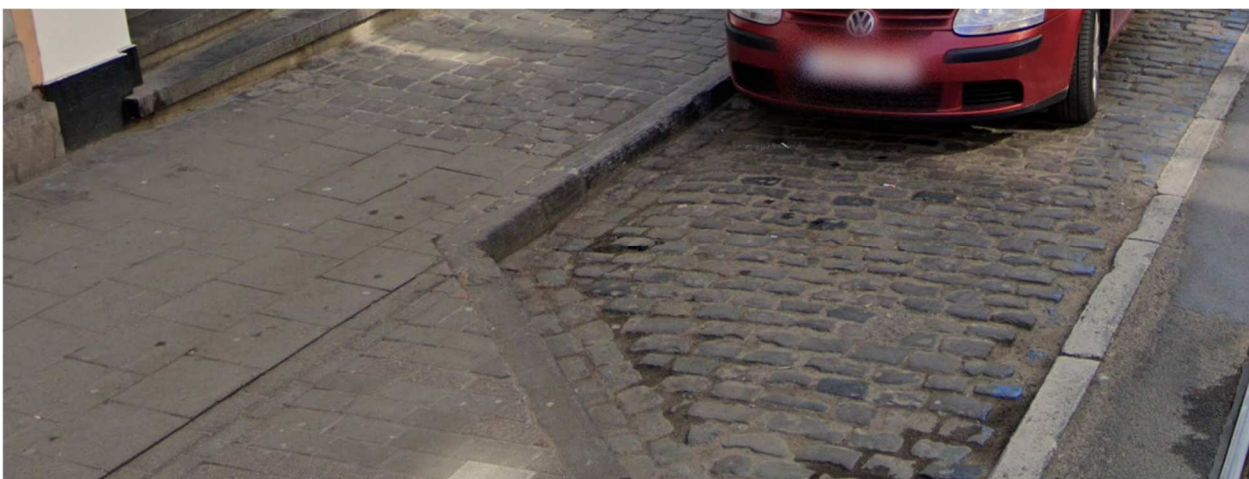
2.4.5.2 Rijweg

De wegverhardingen binnen de perimeter van de Rogierstraat bestaan uit een combinatie van asfalt en klinkers. Hun staat wordt op het gemeentelijke wegenplan beoordeeld met een score van 3 op 5 (5 = gevaarlijk).



afbeelding 23: foto van de wegbekleding (bron: Google Maps)

De parkeerzones binnen de rijweg bestaan uit natuurlijke bestratingsmaterialen.



afbeelding 24: foto van de wegbekleding van de parkeerzone (bron: Google Maps)

2.4.6 Haltes van het openbaar vervoer

In de Rogierstraat vindt men twee tramhaltes: de haltes “Lefrancq”, gelegen tussen de Paleizenstraat en de Poststraat, en de haltes “Robiano”, gelegen tussen de Koninklijke Sinte-Mariastraat en de Haachtsesteenweg.

Deze twee haltes beantwoorden niet aan de normen inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit en vertonen belangrijke tekortkomingen.

De haltes “Lefrancq” bevinden zich binnen de trottoirzone, in het midden van de loopzone. Inderdaad, de rijweg en de trottoirs zijn erg smal. De halte in de richting van Liedts is maar 2,40 meter breed en de halte in de richting van Meiser slechts 1,75 meter. Dit zijn breedtes die helemaal niet stroken met de aanbevelingen. Bovendien hebben de perrons maar een hoogte van 15 centimeter, terwijl een perron dat toegankelijk is voor PBM verhoogd moet worden tot 31 centimeter.



afbeelding 25: foto van de perrons “Lefrancq”
(bron: Google Maps)

De perrons “Robiano” zijn niet in beide richtingen toegankelijk.

Hun huidige ligging is problematisch door de vele garage-inritten.

De buitenste spoorstaaf ligt op een te grote afstand van het perron, waardoor reizigers eerst op de rijbaan moeten afstappen alvorens weer in de tram te kunnen instappen (opstap van 31 cm hoogte). De perrons hebben bovendien niet allemaal een lengte van 30 meter, wat leidt tot een verslechtering van de exploitatie van de T3000-trams (en nog minder compatibel is met T4000-trams, die 40 meter vereisen).



afbeelding 26: foto van de perrons “Robiano” (bron: Google Maps)

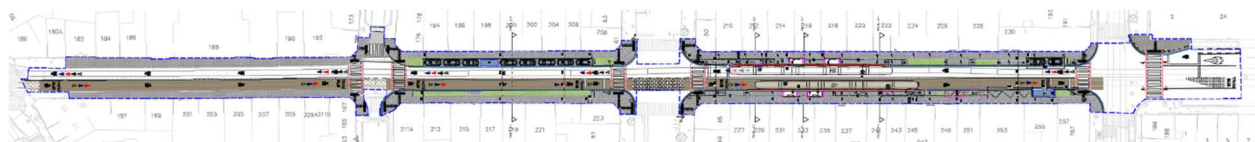
OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT

2.5 Doelstellingen

De belangrijkste doelstelling van het project is de vernieuwing van de versleten sporen in de Rogierstraat tussen de nummers 257 en 182 in de loop van 2027-2028, de aanpassing aan de normen van de perrons “Robiano”, de concretisering van de halve eigen baan in de richting van de Haachtsesteenweg en de opwaardering van de openbare ruimte door de vernieuwing van de trottoirs. Het vak van de Rogierstraat heeft een gemiddelde breedte van 12 meter, hetgeen erg smal is voor een as die door alle vervoerswijzen intensief gebruikt wordt, dit binnen een regelgevende context waarin de inrichtingsnormen vereisen dat er meer en betere ruimte gecreëerd wordt voor voetgangers en openbaar vervoer.

De doelstellingen van het project:

1. vernieuwing van de sporen in de Rogierstraat tussen de nummers 257 en 182, over een lengte van 200 meter
2. vernieuwing van de bovenleidingsuitrustingen
3. beantwoorden aan de doelstellingen van Good Move en van het Avanti-programma door de concretisering van de halve eigen baan in de Rogierstraat door kleuring (kakigrijs: RAL 7008) van het asfalt. Deze halve eigen baan werd reeds gerealiseerd bij de invoering van eenrichtingsverkeer, voorzien in het kader van de toepassing van het Lokaal Mobiliteitscontract van Schaarbeek (conclusies van het LMC in bijlage bij dit dossier).
4. aanpassing aan de normen van de halte “Robiano”:
 - o herinrichting van de perrons zodat er trams van het type T4000 ingezet kunnen worden die de halte in rechte lijn kunnen aandoen, zonder tussenruimte tussen de perronboord en de drempel van de trams
 - o het verzekeren van een loopzone met een breedte van 2 meter, vrij van elke hindernis in de omgeving van de perrons volgens de specialisatie “voetganger +” voor de straat
 - o de realisatie van haltes van het openbaar vervoer die beantwoorden aan de normen inzake toegankelijkheid voor PBM en overeenstemming
 - o het verhogen van de perrons tot op 31 centimeter, indien mogelijk (de configuratie laat slechts een lokale verhoging tot 31 cm toe ter hoogte van de eerste en tweede tramdeuren)
 - o de realisatie van hellingen met een geringe hellingsgraad voor de toegang tot de haltes, met naleving van de GSV voor het gemak van de personen met beperkte mobiliteit
 - o de verwezenlijking van een lichte verschuiving van de sporen ter hoogte van de perrons (in het eerste deel tussen de Haachtsesteenweg en de Koninklijke Sinte-Mariastraat) zodat de trams de perrons langs de boorden kunnen aandoen en er tegelijkertijd een wegbreedte van 6,35 meter gegarandeerd wordt opdat alle types voertuigen elkaar zouden kunnen passeren, met name zwaar verkeer (zwaar verkeer, DBDMH, vuilniswagen, T-bus, enz.); deze breedte van 6,35 meter maakt integraal deel uit van het MIVB-referentiesysteem betreffende het in overeenstemming brengen met de normen en de toegankelijkheid voor PBM; dit punt zal uitvoerig beschreven worden in het deel “Organisatie van de haltes” (punt 2.7 van deze nota)
5. de uitrusting van de oversteekplaatsen voor voetgangers met grondmarkering en podotactiele tegels, overeenkomstig de geldende normen.



afbeelding 27: het voorgestelde plan (bron: MIVB)

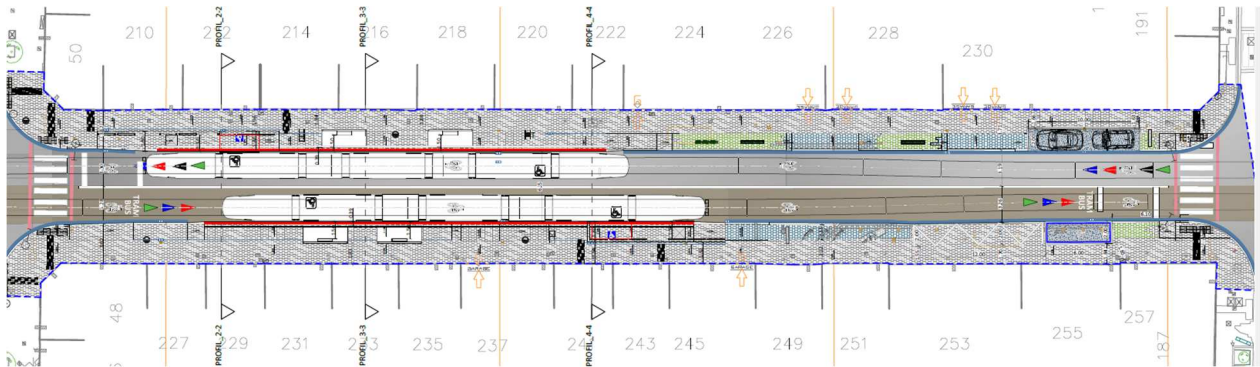
2.6 Verkeer PAE

Geen enkele wijziging van het huidige circulatieplan is voorzien binnen dit project. De beoordeling van het LMC waarin de invoering van eenrichtingsverkeer in de Rogierstraat in 2022 is vastgelegd, zal evenwel, en ter informatie, bij dit dossier van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag gevoegd worden. Deze moet aangevuld worden met de door BM in 2025 uitgevoerde tellingen, voorgesteld te Schaarbeek op 21 januari 2026.

2.7 Organisatie van de haltes

De haltes 'Robiano' bevinden zich momenteel in de nabijheid van het kruispunt met de Haachtsesteenweg en bieden een goede aansluiting op de haltes van de as van de T92 (Haachtsesteenweg). Ze zijn echter niet toegankelijk. Doordat de sporen te ver van de perronrand liggen, moeten reizigers eerst op de rijweg stappen voordat ze in de tram kunnen stappen. De toegang tot de tram houdt daardoor een dubbel risico in: gebruikers moeten eerst het trottoir verlaten en zich op de rijruimte voor voertuigen begeven, en vervolgens een opstap van 31 cm hoog overbruggen om het tramniveau te bereiken.

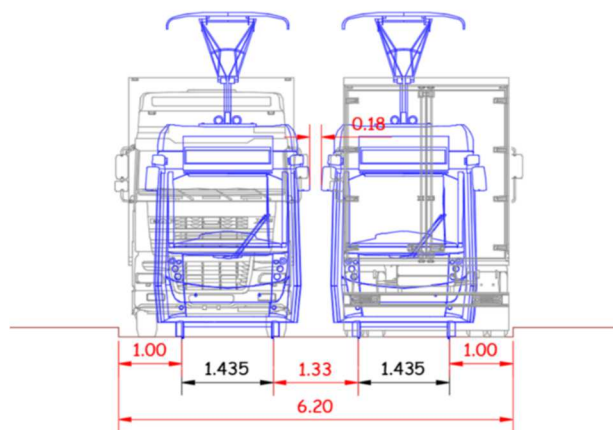
Bovendien zijn de perrons korter dan 30 meter, wat onvoldoende is om een T4000-tram van 40 meter te ontvangen. Daarnaast maakt de aanwezigheid van talrijke garages langs de perrons een volledige toegankelijkheid op deze locatie helemaal onmogelijk.



afbeelding 28: geplande situatie van de haltes 'Robiano'

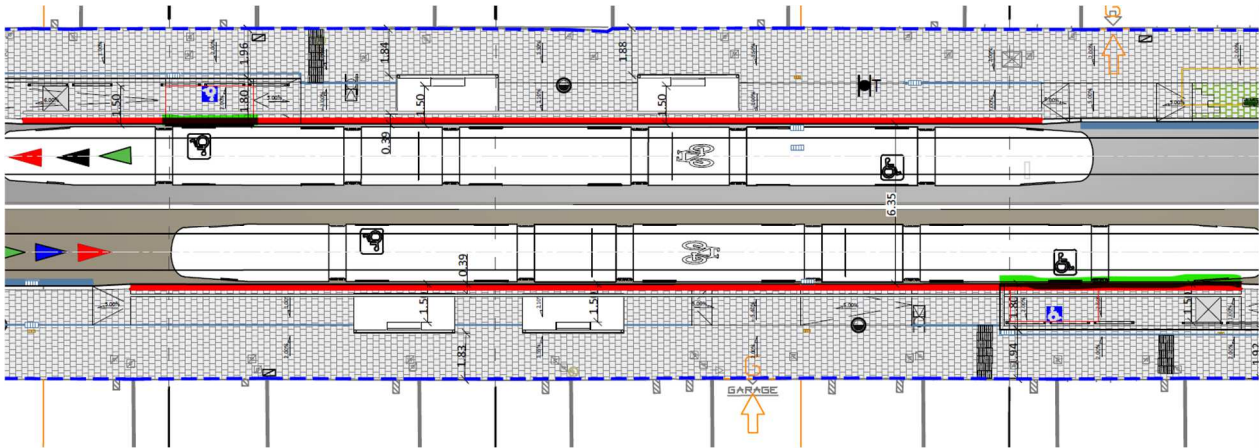
Om de perrons zo toegankelijk mogelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit en om plaats te bieden aan de grotere T4000-trams zonder hinder van de vele garages, is beslist om de perronzone iets verder te verplaatsen, in de richting van de Koninklijke Sinte-Mariastraat. Deze nieuwe aanleg is het gevolg van de noodzakelijke verschuiving om de trams te kunnen laten stoppen aan de halte, en daarbij een rijwegbreedte van 6,35 m te behouden en de talrijke garages te vermijden die de hoogte van de boordstenen beperken.

Deze breedte van 6,35 m is gebaseerd op de minimale breedte die nodig is om twee voertuigen te laten kruisen, namelijk 6,20 m (zie doorsnede hieronder).

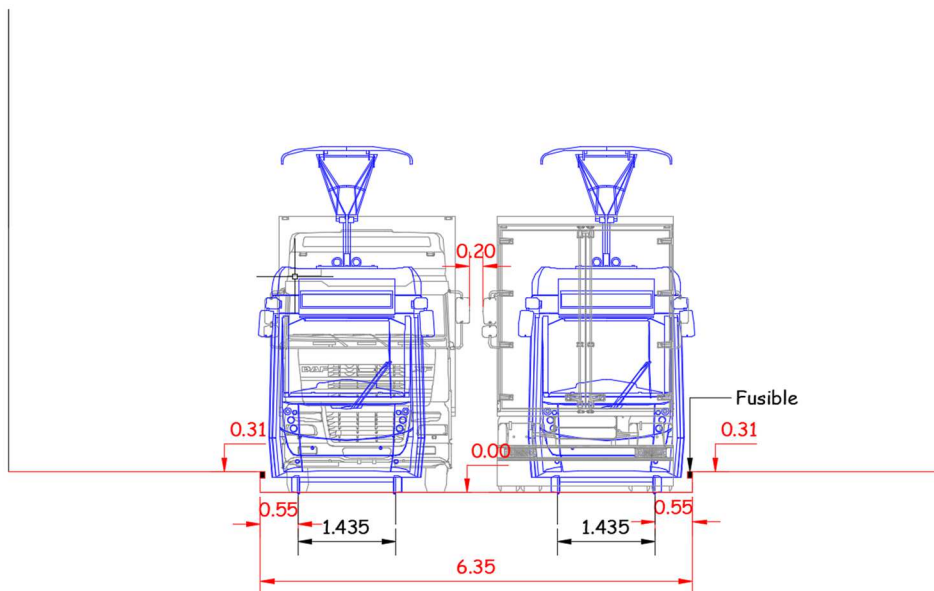


afbeelding 29: minimale rijwegbreedte bij aanwezigheid van de tram en vrachtwagens: 6,20 m (perrons niet inbegrepen)

Daar komen nog twee keer 7 cm veiligheidsbanden bij, overeenkomend met de flexibele boorden die de nominale afstand tussen de drempel van de tram en de perronboord opvangen.

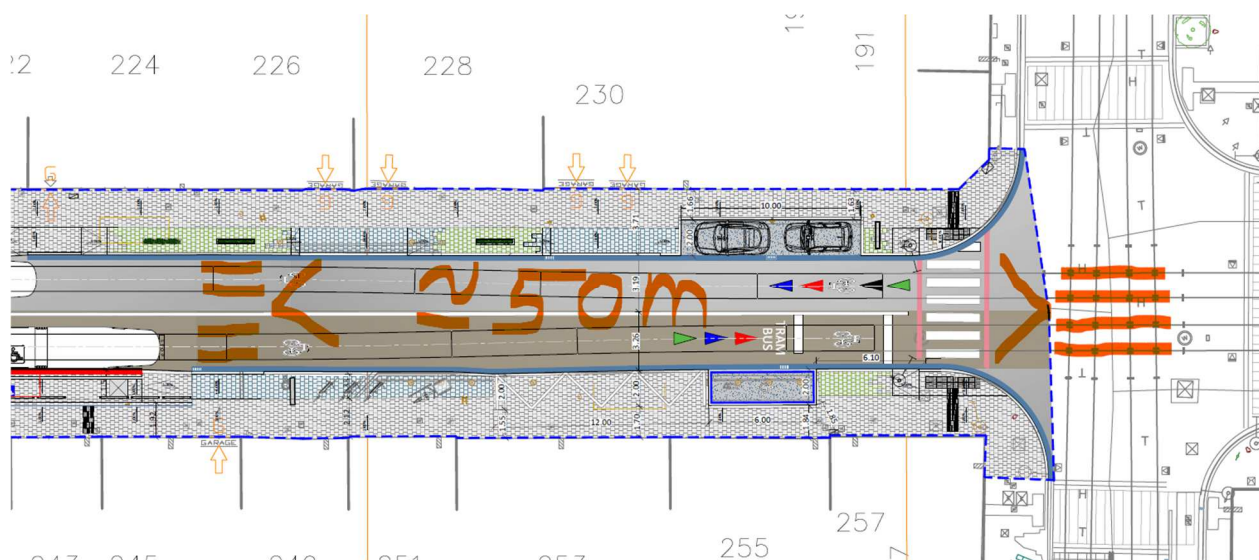


afbeelding 30: zone voor plaatsing van veiligheidsbanden (in het groen)



afbeelding 31: minimale rijwegbreedte bij aanwezigheid van de tram en vrachtwagens: 6,35 m (binnen perronzone)

Deze configuratie met tegenover elkaar liggende perrons vereist een voldoende spoorwijdte, die alleen over een beperkte lengte kan worden bereikt, bepaald door de maximale boogstralen van de sporen. De spoorwijdte ter hoogte van het kruispunt Haacht–Rogier wordt bovendien beperkt door de kruising van sporen (puntstukken), die in 2021 vernieuwd werd tijdens de werken aan de Haachtsesteenweg.



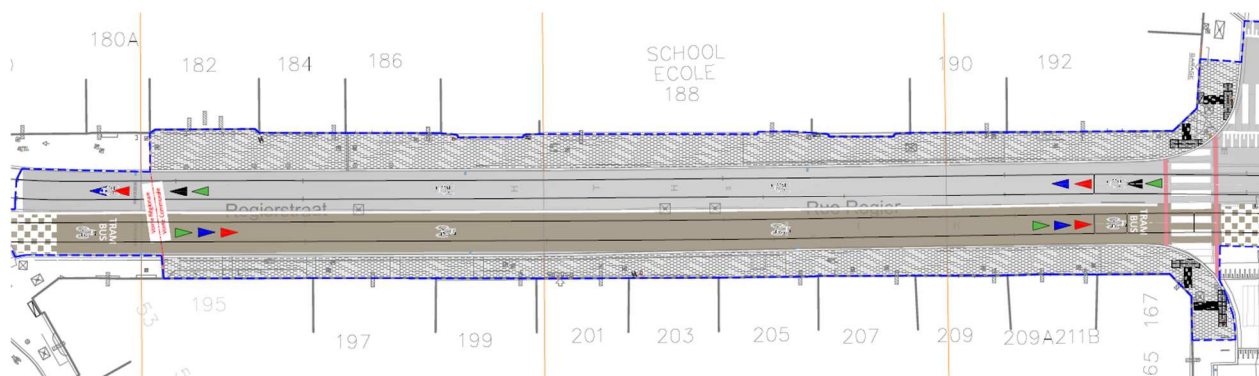
afbeelding 32: Spoorwijdte vanaf het kruispunt Haacht–Rogier tot aan de halte ‘Robiano’

De perrons worden aangelegd op een hoogte van 31 cm ter hoogte van de eerste en tweede deuren van de trams, door de aanleg van een verhoogd platform op de helft van het trottoir aan de zijde van de rijweg. Deze configuratie biedt personen met beperkte mobiliteit volledige toegankelijkheid tot het openbaar vervoer. De perronboordstenen ter hoogte van de andere tramdeuren worden aangelegd op 15 cm, om te vermijden dat over de volledige perronlengte een verhoogd platform op de helft van het trottoir ontstaat, waardoor de ingangen van de huizen langs het perron zouden worden afgesloten.

De perronlengte is maximaal uitgebreid tot 45 m in het ontwerpplan, wat nodig is om plaats te bieden aan de T4000-trams (40 m lang).

Alle geleidelijnen voor voetgangers, de plaatsing van podotactiele geleidings- en waarschuwingstegels en het straatmeubilair zullen voldoen aan de geldende normen en voorschriften. De status ‘voetganger plus’ van GoodMove, die een obstakelvrije trottoirbreedte van 2 m vereist, wordt over de volledige lengte van de nieuwe perrons nageleefd.

Wat de haltes ‘Lefranc’ betreft, gelegen in het weggedeelte tussen de Poststraat en de Paleizenstraat, en zoals uitgelegd in punt 2.4.6 van de bestaande situatie (‘Haltes van het openbaar vervoer’), is geen enkele verbetering mogelijk wegens de onvoldoende breedtes van de trottoirs. Bijgevolg worden de trottoirs en perrons in dit deel op identieke wijze vernieuwd.



afbeelding 33: weggedeelte tussen de Paleizenstraat en de Poststraat

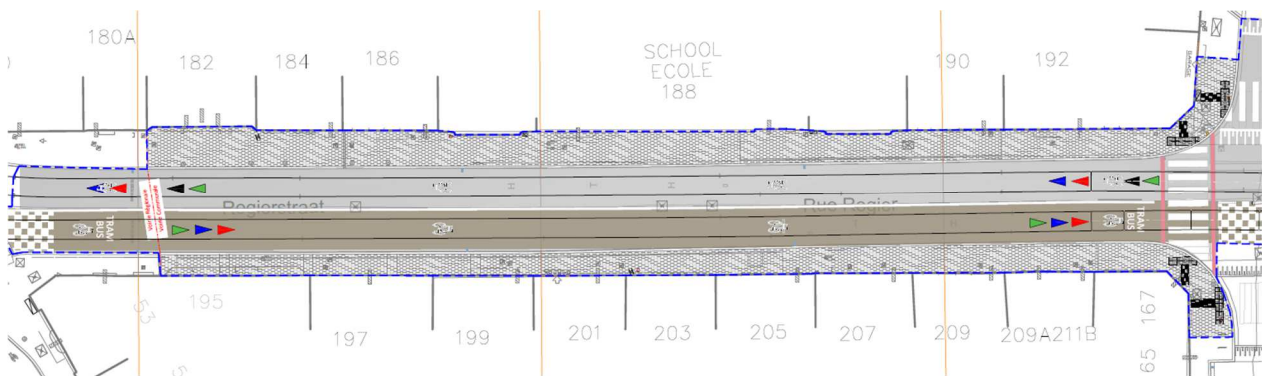
2.8 Voetgangerswegen en toegankelijkheid voor PBM's

In het algemeen:

- De aanpassingen aan de weg zullen de oversteekplaatsen voor voetgangers verbeteren en de veiligheid verhogen. Bovendien worden alle voetgangerswegen comfortabeler en veiliger.
- De trottoirniveaus zijn bestudeerd om ervoor te zorgen dat de voetgangerswegen zo gelijkmatig mogelijk zijn, met name ter hoogte van de hellingen die worden veroorzaakt door de haltes van het openbaar vervoer en de inritten van garages. Die hellingen worden maximaal beperkt (zie plan).
- Verlaagde boordstenen aan de oversteekplaatsen voor voetgangers en plaatsen van podotactiele geleiding voor de slechtzienden.
- Optimale en functionele herpositionering van het stadsmeubilair (verkeerslichten, bovenleidingspalen, ...) om zo een loopzone zonder obstakels te realiseren voor personen met beperkte mobiliteit.
- Elke oversteekplaats voor voetgangers zal voortaan aangeduid worden voor slechtzienden d.m.v. podotactiele tegels, in een sterk tegen de trottoirs afstekende kleur (wit), namelijk gegroefde geleidings- en waarschuwingstegels, loodrecht op de rijweg, om het begin en einde van de oversteekplaats aan te duiden. Alle hellingen zijn in overeenstemming met de GSV.

Baanvak per baanvak:

Baanvak 1: tussen de Paleizenstraat en de Poststraat:



afbeelding 34: baanvak 1 - tussen de Paleizenstraat en de Poststraat

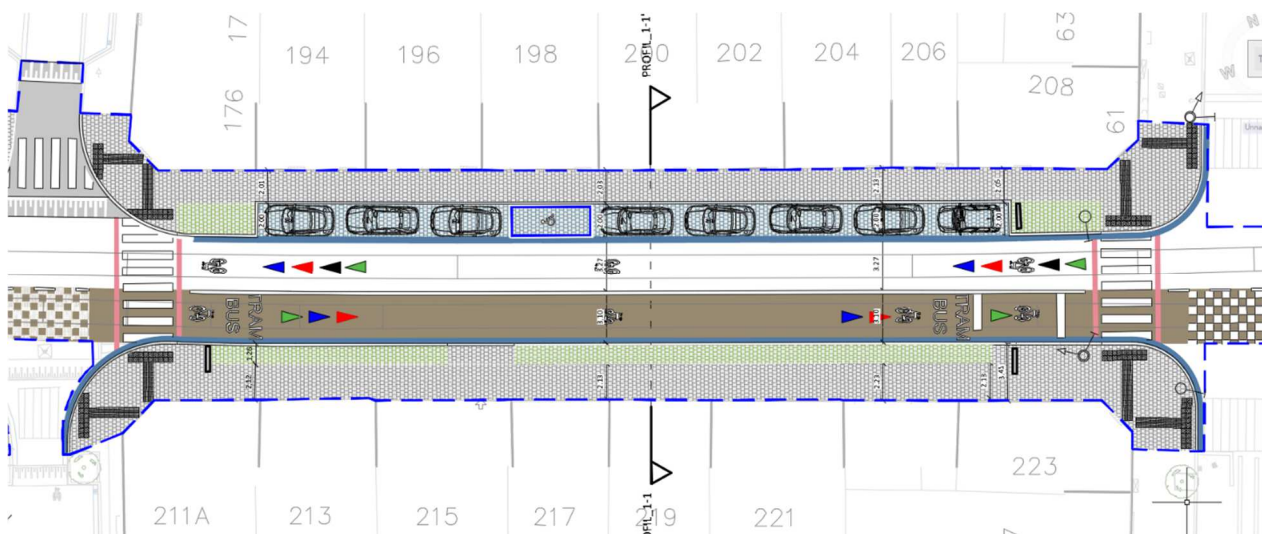
De trottoirs in dit deel van de Rogierstraat zijn respectievelijk 2,17 m breed op het smalste punt van het trottoir aan de even kant en 1,75 m breed op het smalste punt van het trottoir aan de oneven kant. De rijweg is minimaal ongeveer 10,50 m breed, wat bijzonder smal is voor een weg met de status 'voetganger plus' die wordt gebruikt door openbaar vervoer met een hoge capaciteit.

De trottoirbreedtes worden bepaald door de ligging van de tramsporen, die op hun beurt worden vastgelegd door de kromming van de reeds vernieuwde sporen tussen de Rogierstraat en de Paleizenstraat. Zelfs met de bedoeling om de breedte van de trottoirs aan beide zijden gelijk te maken, kan dit traject op geen enkele manier worden aangepast, aangezien de binnenkant van de bocht van de sporen zich al zo dicht mogelijk tegen de gevels aan de even kant bevindt. Dit baanvak biedt plaats aan de tramhaltes 'Lefranc', die niet breed genoeg zijn, enerzijds gezien de vereisten van de status 'voetganger plus' van GoodMove, en anderzijds om de toegankelijkheid enigszins te kunnen verbeteren. Omdat de trottoirs te smal zijn, is het namelijk niet mogelijk om de perrons verder te verhogen. Ze liggen te dicht bij de gevels en deuropeningen van de woningen.

Dit baanvak wordt bijgevolg op identieke wijze vernieuwd. Omwille van de homogeniteit en toegankelijkheid binnen de renovatie van de Rogierstraat worden wel dezelfde materialen (betonstraatstenen) gebruikt als in de rest van de straat. Het trottoir aan de oneven kant moet voldoen aan de voorschriften van de status 'voetganger plus' van GoodMove (1,75 m in plaats van 2 m).

Bovendien is er al een oversteekbaar voetpad voorzien op de voetgangersoversteek ter hoogte van de Poststraat ten zuiden van de Rogierstraat. Het project voorziet daarom ook in de aanleg van een oversteekbaar voetpad op de voetgangersoversteek ter hoogte van de Poststraat ten noorden van de Rogierstraat.

Baanvak 2 - tussen de Poststraat en de Koninklijke Sinte-Mariastraat:



afbeelding 35 - baanvak 2 - tussen de Poststraat en de Koninklijke Sinte-Mariastraat

In dit deel zijn de trottoirs gemiddeld 1,70 m breed, met een smalste punt van 1,66 m. De trottoirs zijn over het algemeen evenwichtig verdeeld aan beide kanten van de rijweg en er is aan beide kanten parkeergelegenheid (14 plaatsen + 1 PBM-plaats).

Binnen het project zou het behoud van parkeerplaatsen aan beide kanten tot gevolg hebben dat niet wordt voldaan aan de status 'voetganger plus' van GoodMove, aangezien de trottoirs dan minder dan 2 m breed zouden blijven. Daarom is in samenwerking tussen de gemeente en de MIVB een oplossing uitgewerkt om niet alle parkeerplaatsen te schrappen en tegelijkertijd trottoirs van minstens 2 m breed aan beide kanten van de rijweg te creëren.

De sporen worden ongeveer 30 cm verschoven richting de oneven kant, waardoor aan die kant parkeerplaatsen worden geschrapt. Door die verschuiving kan ruimte worden vrijgemaakt om het trottoir aan de even kant te verbreden tot een minimale breedte van 2 m, terwijl er toch 2 m parkeerruimte overblijft, conform de geldende regelgeving.

Aan de oneven kant wordt een verbreding van ongeveer 1,50 m gecreëerd, wat een aanzienlijke verbetering oplevert voor voetgangers, die daar zullen beschikken over een trottoir van ongeveer 3,50 m breed in het totaal. Die verbreding zal bovendien waterdoorlatend worden gemaakt om de milieukwaliteit van het project te verbeteren.

Baanvak 3 - tussen Koninklijke Sinte-Mariastraat en Haachtsesteenweg (+ Rogierlaan tussen nr. 2 tot 7):



afbeelding 36: baanvak 3 - tussen de Koninklijke Sinte-Mariastraat en de Haachtsesteenweg

Zoals toegelicht in punt 2.7 'Organisatie van de haltes', bevinden zich in dit baanvak de haltes 'Robiano', die licht worden verschoven richting de Koninklijke-Sinte-Mariastraat omwille van de spoorwijdte en de aanpassing aan de toegankelijkheidsnormen. De parkeerplaatsen worden op vrijwel het hele vak afgeschaft, met uitzondering van twee parkeerplaatsen die technisch gezien kunnen worden behouden in de buurt van nr. 230. De trottoirbreedte blijft op die plaats echter lokaal beperkt (1,66 m).

Aan de andere kant van de rijweg is beslist om zowel de plaats voor PBM's als de leveringszone (reeds ingekort tot 12 m) te behouden tegenover nr. 253 en 255. Hierdoor blijft er een trottoir over met een breedte tussen 1,70 m en 1,85 m, naargelang de plaats.

Voor het overige garanderen alle nieuwe aanpassingen een obstakelvrije loopzone van minstens 2 m breed, die kan oplopen tot 3,70 m. Ter hoogte van de eerste en tweede tramdeuren wordt een verhoogd platform van 31 cm aangelegd, zodat personen met beperkte mobiliteit onder optimale omstandigheden toegang hebben tot de trams. Dit platform loopt van de boordsteen tot halverwege het trottoir, waarbij tussen het platform en de gevels steeds een vrije doorgang van minstens 2 m breed behouden blijft.

2.9 Fietzers

Het project voorziet in de markering van de halve eigen trambaan tussen de Paleizenstraat en de Haachtsesteenweg, waar fietsers tussen de tramsporen mogen rijden. In de richting van de Paleizenstraat zijn geen wijzigingen gepland: fietsers blijven tussen de tramsporen rijden.

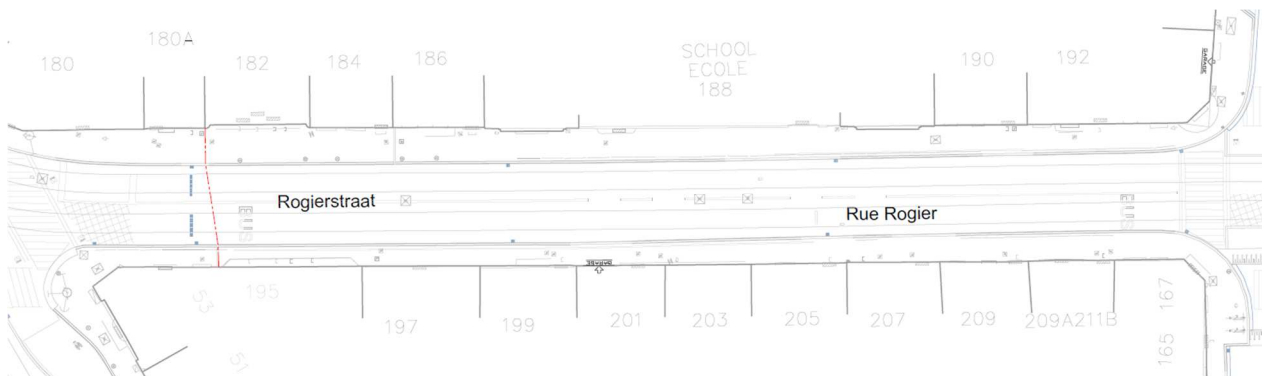
2.10 Parkeren

De Rogierstraat bestaat uit drie afzonderlijke baanvakken, waarvan de impact op het parkeren hieronder wordt beschreven.

Baanvak 1: Paleizenstraat → Poststraat:

Dit baanvak heeft geen parkeerplaatsen.

→ Balans: neutraal



afbeelding 37: parkeerplaats - baanvak 1 - Paleizen - Post (bron: MIVB & gemeente)

Baanvak 2 - Poststraat → Koninklijke Sinte-Mariastraat:

Dit baanvak bestaat momenteel uit:

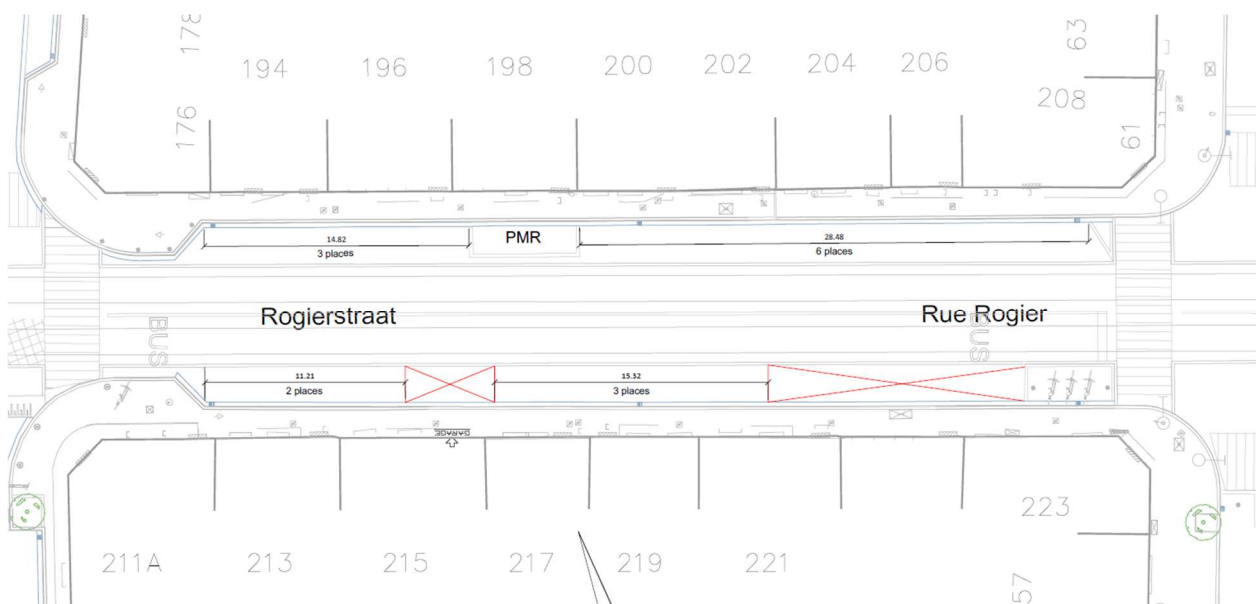
- 9 parkeerplaatsen even kant;
 - 5 parkeerplaatsen oneven kant;
- hetzij 14 plaatsen in het totaal, plus 1 plaats voor PBM's.

In het project:

- blijft het parkeren aan de even kant ongewijzigd;
- worden de 5 parkeerplaatsen aan de oneven kant geschrapt.

Balans: – 5 parkeerplaatsen

(zie punt 3.4 'Voetgangerswegen' – Baanvak 2)



afbeelding 38: parkeerplaats - baanvak 2 - Post - Koninklijke Sinte-Mariastraat (bron: MIVB & gemeente)

Baanvak 3: Koninklijke Sinte-Mariastraat → Haachtsesteenweg

Dit baanvak bestaat momenteel uit:

- 6 parkeerplaatsen even kant;
- 7 parkeerplaatsen oneven kant;
- hetzij 13 plaatsen in het totaal, plus:
- 1 plaats voor PBM's;
- 1 laad- en losplaats van 18,50 m.

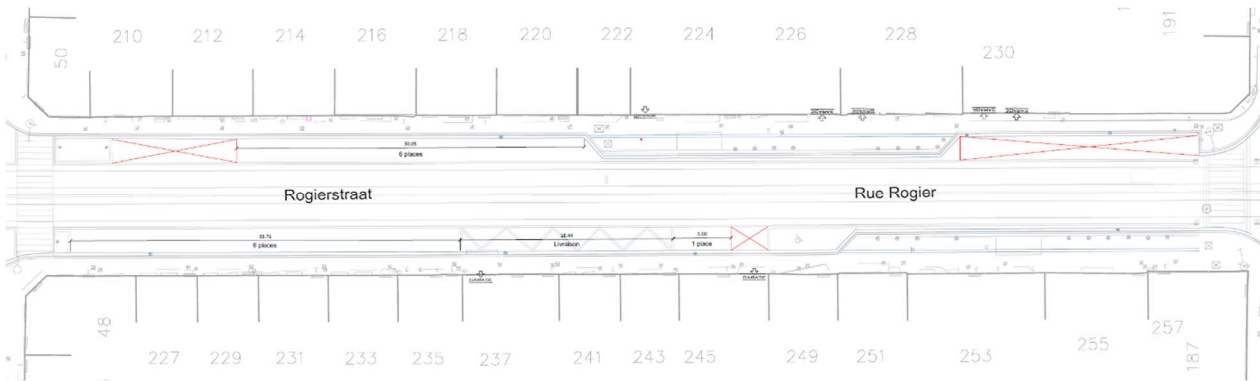
Om de halte aan de toegankelijkheidsnormen te laten voldoen, moeten de sporen verder uit elkaar worden geplaatst (zie punt 2.7 'Organisatie van de haltes') om:

- een minimale wegbreedte van 6,35 m te bereiken;
- de buitenste rail (kant perron) op 55 cm van de boordsteen te plaatsen, wat een noodzakelijke voorwaarde is voor de toegankelijkheid in dwarsrichting van het perron met zo weinig mogelijk afstand tussen de tram en de perronrand.

Dit leidt tot een trottoirbreedte van 3,70 m aan beide kanten, wat onvoldoende is om tegelijkertijd 2,00 m trottoir en 2,00 m parkeerruimte te kunnen bieden.

Rekening houdend met de doelstellingen in verband met de toegankelijkheid van de halte, zijn dan ook de volgende keuzes gemaakt:

- schrapping van 11 parkeerplaatsen;
- behoud van de laad- en losplaats, met een inkorting van de lengte tot 12 m, een afmeting die door de gemeente als voldoende wordt beschouwd op basis van het geobserveerde gebruik;
- behoud van de parkeerplaats voor PBM's;
- behoud van twee parkeerplaatsen aan de even kant, nabij het kruispunt Rogier–Haacht, het enige deel waar dit technisch haalbaar blijft, aangezien de spoorwijdte daar nog niet aanzienlijk is. → Aangezien het totale verlies aan parkeerplaatsen groot is, achtte de gemeente het noodzakelijk om plaatsen te behouden waar de technische beperkingen dit toelieten.



afbeelding 39: parkeerplaats - baanvak 3 - Koninklijke Sinte-Mariastraat - Haacht (bron: MIVB & gemeente)

Het project leidt tot de verdwijning van 16 parkeerplaatsen van de 27 bestaande, waardoor er in de geplande situatie nog 11 plaatsen overblijven. Om extra druk op het parkeren in de buurt te vermijden, toont een studie uitgevoerd door parking.brussels (bijgevoegd bij deze aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning) aan dat er mogelijkheden zijn om het parkeren te verplaatsen naar nabijgelegen privé- of openbaar-geïnteresseerde gebouwen, met name in het gebouw van de COCOF op Paleizenstraat 42.

De gemeente heeft contact opgenomen met de mede-eigendom en is tot de volgende parkeercompensatieovereenkomst gekomen: 39 gemeentelijke plaatsen kunnen worden gedeeld in het gebouw Paleizenstraat 42-44. De COCOF heeft de verdeling van de gemeentelijke plaatsen goedgekeurd, maar heeft haar eigen parkeerplaatsen nog niet in gebruik genomen.

- Het College heeft het principe van het delen van de gemeentelijke plaatsen goedgekeurd (30/09/2025).
- De Algemene Vergadering van de mede-eigendom in januari heeft een principiële akkoord voor het project bekrachtigd.
- Een aantal juridische punten moet echter nog worden verduidelijkt vóór enige contractuele ondertekening tussen BePark (de door het College gekozen exploitant) en de mede-eigendom van het gebouw. Er is dus nog geen concrete timing, maar het doel is om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen.
- Ter informatie: in totaal gaat het om 39 deelbare parkeerplaatsen. De COCOF heeft interesse getoond in het project, maar heeft haar eigen plaatsen nog niet ingebracht.

2.11 Beplanting

Het project voorziet geen enkele impact op de vegetatie in de Rogierstraat.

2.12 Verlichting

De bestaande muurverlichting blijft behouden.

2.13 Bovenleidingsuitrustingen

Alle uitrustingen van het type bovenleidingsuitrustingen aan muren in de Rogierstraat worden vernieuwd op dezelfde plaats.

2.14 Straatmeubilair

Al het bestaande straatmeubilair zal behouden blijven of verplaatst worden in functie van het project.

Haltes van het openbaar vervoer

De uitrusting bij de haltes van het openbaar vervoer bestaat uit:abri's, halteborden, haltepalen met dienstregelingen en/of dynamische wachttijddisplay, en vuilnisbakken. Voor de vuilnisbakken stijgt het aantal van 6 naar 7 in totaal. Reclamepanelen

De reclamepanelen ("MUPI"), die normaal geïntegreerd worden in deabri's om het onderhoud door JCDecaux te garanderen, kunnen niet in de 4abri's worden geplaatst wegens onvoldoende beschikbare breedte. De MUPI's worden daarom op 4 andere locaties binnen het projectgebied geplaatst:

- Eén MUPI voor nummer 208, met behoud van 2 meter vrije trottoirbreedte.
- Drie andere MUPI's in de Koninklijke-Sint-Mariastraat voor de nummers 63, 50 en 46, eveneens met 2 meter vrije trottoirbreedte.

Alle MUPI's worden loodrecht op de rijbaan geplaatst zodat beide zijden goed zichtbaar zijn.

Fietsenrekken

- 2 fietsenrekken schuin geplaatst op het trottoireiland voor nummer 194.
- 2 fietsenrekken schuin geplaatst op het trottoireiland voor nummer 208.
- 3 fietsenrekken parallel aan de rijbaan voor nummer 213, op de doorlatende tegelstrook met open voegen.
- 3 fietsenrekken parallel aan de rijbaan voor nummer 223, op de doorlatende tegelstrook met open voegen.
- 2 fietsenrekken parallel aan de rijbaan voor nummer 224, op de doorlatende tegelstrook met open voegen.
- 3 fietsenrekken parallel aan de rijbaan voor nummer 251, op de doorlatende tegelstrook met open voegen.
-

Samenvatting / Bilan :

	Situation existante / Bestaande toestand	Supprimé / Verwijderd	Nouveau / Nieuw	Total : Situation projetée Totaal : Ontworpen toestand
Range-vélos Fietsenstalling	4	4	15	15

2.15 De beoogde materialen

De materialen die op het volledige vak worden gebruikt, zullen voornamelijk bestaan uit betonstraatstenen van 14 x 14.

Trottoirs

Levering en plaatsing van rustieke betonstraatstenen (stonehedge) met speciale behandeling, met inbegrip van de plaatsing: het met zand bestrooien, het opvoegen, het trillen, het mechanisch zagen en alle bijhorende werkzaamheden. Kleur: Roubaix
Formaat 14 x 14 cm, dikte 8 cm

De keuze voor een bestrating in rustieke betonstraatstenen 14x14 (stonehedge) voor de geplande situatie voldoet aan de aanbevelingen die voortkomen uit de objectivering van de keuzes van de gemeente Schaarbeek op het gebied van bestrating van de trottoirs. Deze denkoefening heeft in de loop van 2017 geleid tot een Richtplan voor de materiaalkeuze voor de bestrating van de trottoirs. Dit plan werd wijk per wijk bestudeerd op basis van een aantal objectieve criteria, zoals:

- periode van urbanisatie van de wijken;
- rechtstoestand;
- geklasseerde site of site die in de inventaris is opgenomen volgens het GBP;
- geklasseerd monument of geheel met beschermingszone (GBP);
- gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (ZICHEE);
- opgenomen in de erfgoedinventaris;
- structurerende assen van de verkeerszone.

Buiten de strook van 2 m langs de gevels, en met uitzondering van de zones ter hoogte van garage-inritten waar een niet-doorlatende fundering nodig is, worden dezelfde straatstenen gebruikt, maar dan in een waterdoorlatende versie, om de milieukwaliteit van het project te verbeteren.

Op de trottoireilanden van het kruispunt met de Haachtsesteenweg zijn de trottoirs bekleed met natuurstenen kasseien van 14x14 cm.

Rijbaan

Asfalt + kaki gekleurd asfalt (RAL: 7008) voor de halve eigen baan.

NB: De kleur van dit kaki-asfalt is dezelfde als die is vastgelegd met het gewestelijk stedenbouwkundig beleid voor de inrichting van tegenrichtingen voor het openbaar vervoer en die reeds in de wijk is toegepast, namelijk op de Haachtsesteenweg tussen de Rogierstraat en het Koninginplein.

Parkeren

Waterdoorlatende straatstenen voor de parkeerzones:

Levering en plaatsing van waterdoorlatende straatstenen met verbrede voegen , met inbegrip van een plaatsingsla			
kalksteengranulaten 0/6,3 en lavagranulaten 2/8 met een dikte van 3 cm, het opvoegen met een mengsel van teelaarde-composi			
2/8,	en	het	inz
Kleur: grijs			
Formaat 15 x 15 cm, dikte 8 cm, oppervlaktepercentage voor groen: 11 %			

Afvoergeulen

De afvoergeulen zullen in gegoten beton zijn.

Boordstenen

De boordstenen zijn allemaal identiek aan de bestaande: betonnen boordsteen van 15 cm breed.

BIJLAGEN

1. Evaluatierapport van het CLM van Schaarbeek – uitgevoerd door de gemeente Schaarbeek in 2024
2. Studie over parkeren in de Rogierstraat en Rogierlaan – uitgevoerd door parking.brussels in 2025