

ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE - VERGADERING VAN 21.04.2022

AANVRAGER: FOD Mobiliteit en Vervoer - BELIRIS

PLAATS: Vooruitgangstraat, 86

VOORWERP: **Oorspronkelijke aanvraag:** Realiseren van de uitbreiding van een performant openbaarvervoersnetwerk naar het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nieuwe metrolijn naar Bordet) en uitbating van deze metrostations:

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING: Het netwerk voor een performant openbaar vervoer uitbreiden naar het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nieuwe metrolijn naar Bordet) en de uitbating van deze metrostations: een ondergrondse metrotunnel realiseren tussen het Noordstation en een toekomstige stelplaats die op de terreinen ten noorden van het kruispunt van de Haachtsesteenweg met de F. Van Cutsemstraat moet worden gerealiseerd; 7 ondergrondse metrostations en de bovengrondse bouwwerken bouwen (metrotoegangen, faciliteiten, gebouwen); de openbare ruimte herinrichten; een voetgangersbrug bouwen tussen de voorziene stelplaats in Haren en de bijbehorende parkeerzone; een brug bouwen die de Haachtsesteenweg en de Winkelhaakstraat verbindt met de Matisselaan en Leopold III-laan; een voetgangersbrug bouwen tussen de Waelhemstraat en de Voltairelaan, in het verlengde van de Leopold Couroublestraat; een testspoor voor de metro aanleggen langs de spoorlijn; bomen vellen en nieuwe bomen aanplanten; groenzones aanleggen; grondwerken uitvoeren en gebouwen afbreken.

MILIEUVERGUNNING: voor de uitbating van de volgende geclassificeerde installaties: 3: Stationaire batterijen / 12A: Inrichtingen voor het wassen van voertuigen of hun aanhangwagens / 12B: Inrichtingen voor het wassen van voertuigen of hun aanhangwagens / 13B: Werkplaats voor het onderhoud en het uittesten van motorvoertuigen / 40A: Gasketel / 40B: Verbrandingsinrichting / 45.1B: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 45.3A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 47A: Opslagplaatsen voor niet-gevaarlijke afvalstoffen / 62A: Grondwaterwinning / 68A: Parkings al dan niet overdekt / 71A: Luchtcompressors / 71B: Luchtcompressor / 72A: Vaste opslagplaatsen voor blusgas / 72B: Vaste opslagplaatsen voor blusgas / 74A: Opslagplaatsen voor verplaatsbare recipiënten van samengeperst, vloeibaar gemaakt of in oplossing gehouden gas / 88.1B: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 88.3A: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 88.4A: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 99.B: Inrichtingen voor het ontvetten van metalen en kunststoffen door besproeiing / 100A: Opslagplaatsen voor metalen stoffen / 101B: Werkplaatsen voor metaalbewerking / 121A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 132A: Koelinrichtingen / 132B: Koelinrichtingen / 148A: Statische transformatoren / 148B: Statische transformatoren / 153A: Ventilatoren
Gewijzigde aanvraag: Realiseren van de uitbreiding van een performant openbaarvervoersnetwerk naar het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nieuwe metrolijn naar Bordet) en uitbating van deze metrostations:

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING: een ondergrondse metrotunnel met enkele tunnelpijp realiseren tussen het Noordstation; een toekomstige stelplaats bouwen op de terreinen ten noorden van het kruispunt van de Haachtsesteenweg met de F. Van Cutsemstraat; 7 ondergrondse metrostations en de bovengrondse bouwwerken bouwen (metrotoegangen, faciliteiten, gebouwen); de openbare ruimte herinrichten; een voetgangersbrug bouwen tussen de voorziene stelplaats in Haren en de bijbehorende parkeerzone; een brug bouwen die de Haachtsesteenweg en de Winkelhaakstraat verbindt met de Matisselaan en Leopold III-laan; een voetgangersbrug bouwen tussen de Waelhemstraat en de Voltairelaan, in het verlengde van de L. Couroublestraat; een testspoor voor de metro aanleggen langs de spoorlijn; bomen vellen en nieuwe bomen aanplanten; groenzones aanleggen; grondwerken uitvoeren en gebouwen afbreken.

MILIEUVERGUNNING: voor de uitbating van de volgende geclassificeerde installaties: 3: Stationaire batterijen / 12A: Inrichtingen voor het wassen van voertuigen of hun aanhangwagens / 13B: Werkplaats voor het onderhoud en het uittesten van motorvoertuigen / 40A: Gasketel / 40B: Verbrandingsinrichting / 40C: Verbrandingsinrichting / 45.1B: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 45.3A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 47A: Opslagplaatsen voor niet-gevaarlijke afvalstoffen / 48A: Afvalverdichter / 56A: Individuele zuiveringsinstallatie / 62.3C: Permanente grondwaterwinning / 68B: Parkings al dan niet overdekt / 71A: Luchtcompressors / 71B: Luchtcompressors / 72.1A: Opslagplaatsen voor vaste recipiënten van blusgas / 72.2B: Opslagplaatsen voor vaste recipiënten van blusgas / 74.1A: Opslagplaatsen voor verplaatsbare recipiënten van samengeperst, vloeibaar

gemaakt of in oplossing gehouden gas / 88.1B: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 88.3A: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 99A: Inrichtingen voor het ontvetten van metalen en kunststoffen door besproeiing / 100A: Opslagplaatsen voor metalen stoffen / 101B: Motoren met inwendige verbranding / 121A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 121B: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 121A-B-C: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 132A: Koelinrichtingen / 132B: Koelinrichtingen / 148A: Statische transformatoren / 148B: Statische transformatoren / 153A: Ventilatoren / 179: Stormbekkens voor regenwater;

TOESTAND: IN HET GBP: wegennet, parkgebied, spoorweggebied, bedrijventoneel in een stedelijke omgeving, gebied voor voorzieningen van collectief belang of openbare diensten, administratief gebied, gebied voor stedelijke industrie, sterk gemengd gebied, gemengd gebied, woongebied, woongebied met residentieel karakter, in een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, in een lint voor handelskernen, langs een structurerende ruimte

OVERIG : -

ONDERZOEK: van 07.03.2022 tot 05.04.2022

REACTIES: bij de gemeente Schaarbeek: 100 schriftelijke opmerkingen
bij de gemeente Evere: 7 schriftelijke opmerkingen
bij de stad Brussel: 8 schriftelijke opmerkingen

De commissie hoort:

BELIRIS, vertegenwoordigd door dhr. BOSSUT, directeur, en de heer TIMMERMANS, Stakeholder Manager; mevr. ROUGE en mevr. WILPUTTE, communicatieverantwoordelijken

Het studiebureau BRUXELLES METRO NORD, vertegenwoordigd door dhr. LAITAT, dhr. DUBRUEL, mevr. BRITS en mevr. WEINS, projectleiders; Dhr. PASGRIMAUD en dhr. VAN CAMPENHOUT, architecten

Opsteller van de Milieueffectenstudie: ARIES CONSULTANTS, vertegenwoordigd door dhr. DE BORMAN, directeur, en dhr. PAUWELS, projectleider

De MIVB, vertegenwoordigd door dhr. MARY, dhr. CORMAN en mevr. COLLARD

Brussel Mobiliteit, vertegenwoordigd door mevr. MICIC

De NMBS, vertegenwoordigd door dhr. RUBBERS

Moderator van de openbare zitting: dhr. BUERMANS

De buurtbewoners of reclamanten:

Mevrouw	Bertrand Geneviève	Nestor de Tièreststraat 52	1030	Schaarbeek
De heer	Bleus Jean-Michel voor ARAU - ATELIER DE RECHERCHE ET D'ACTION URBAINE	Adolphe Maxlaan 55	1000	Brussel
De heer	Branckaert Philippe	Gustave Fussesstraat, 28 bus 3	1030	Schaarbeek
De heer	Carton Vincent	Hopstraat, 47 bus 10	1000	Brussel
De heer	Cassiers Tim voor BRAL	Zaterdagplein 13	1000	Brussel
Mevrouw	Cremer Ann	Vliegpleinstraat	1140	Evere
Mevrouw	Croiseaux Danielle	Marnedal 8	1140	Evere
Mevrouw	Cuignet Florine voor GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens A.S.B.L.			
Mevrouw	Dang Do Julie	Lambermontlaan 115	1030	Schaarbeek
De heer	Debeys Dirk voor MORTIERBRIGADE	Waelhemstraat 77	1030	Schaarbeek
De heer	Delaunois Damien voor IEB - INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES	Scheikundigestraat 34-36	1070	Anderlecht
De heer	Dochy Jean		1000	Brussel
Mevrouw	Dupont Bernadette	Huart Hamoiriaan 158	1030	Schaarbeek

De heer	El Hajajii Mohamed voor A.C.R.B - BRABANT SHOPPING	Brabantstraat 107/18	1030	Schaarbeek
De heer	Frenay Jacques	Leopold Couroublestraat 20	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Gens Christina	Sint-Jooststraat 57	1210	Sint-Joosten-Node
De heer	Grignard Joel voor DEPOT214 RECORDS	Rubensstraat 43	1030	Schaarbeek
De heer	Hubert Michel	Victor Allardstraat 273	1180	Ukkel
De heer	Kirier Osman voor GARAGE SOKOMOBILE	Waelhemstraat 81-87	1030	Schaarbeek
De heer	Koycu Oguzhan voor FACOTECH	Waelhemstraat 108	1030	Schaarbeek
De heer	Küçük Mehmet voor CITICLEAN	Waelhemstraat 69B	1030	Schaarbeek
De heer	Lambrechts Philippe voor SILENCE SPRL	Waelhemstraat 73	1030	Schaarbeek
De heer	Lampe Aurélien	Louis Bertrandlaan 27	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Lesay Héléne	Vandermeerschstraat 39	1030	Schaarbeek
De heer	Llobet Tomàs voor COPROPRIETE DE LA RESIDENCE VOLTAIRE-ZADIG	Voltairelaan 46-60	1030	Schaarbeek
De heer	Magdalenic Igor voor COPROPRIETE DE LA RESIDENCE VOLTAIRE-ZADIG	Voltairelaan 46-60	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Maringer Claudine	Rubensstraat 66	1030	Schaarbeek
De heer	Martens Albert	Haachtsesteenweg 257	1030	Schaarbeek
De heer	Moffett Larry voor RISE FOR CLIMATE			
De heer	Mortier Roland	Eugène Demolderlaan 131	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Opdebeek Maude voor MORTIERBRIGADE	Waelhemstraat 77	1030	Schaarbeek
De heer	Nauta Barry	Waelhemstraat 73	1030	Schaarbeek
De heer	Orban de Xivry Philippe	Voltairelaan 48	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Pauthier Isabelle - Parlements lid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest			
Mevrouw	Pouvez Mélissa	Colignonplein 38	1030	Schaarbeek
De heer	Rasquin Simon - Parlements lid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest			
Mevrouw	Ramirez-Flores Fabianna	Henri Bergéstraat 66	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Ritweger de Moor Sophie	Waelhemstraat 69-73	1030	Schaarbeek
De heer	Slock Ken			
De heer	Stanicic Georges	Eugène Demolderlaan 121	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Suys Béa	Metsysstraat	1030	Schaarbeek
De heer	Toury John, raadsman van De Cock - Janssens Karel & Evelien	Jean-Baptiste Nowelei 13	1800	Vilvoorde
De heer	Van de Walle Bart	Toots Thielemansstraat, 43 b11	1190	Vorst
De heer	Van Gyzegem Thyl voor IEB- INTER-ENVIRONNEMENT BRUSSEL	Scheikundigestraat 34-36	1070	Anderlecht
Mevrouw	Vandenhouten Sophie	Languedocwandelwegen 54	1140	Evere
Mevrouw	Verstegen Johanna	Leopold Couroublestraat 20	1030	Schaarbeek
De heer en mevrouw	Vuylsteke - Thibaut de Maisières Benoit & Sonia	François Rigasquare 22	1030	Schaarbeek
De heer	Walravens Michel	Eugène Demolderlaan 135	1030	Schaarbeek
Mevrouw	Yildirim Yeter			
Mevrouw	Zandbergen Carolien	Grevelingenstraat 24	1000	Brussel
De heer	Zeegers Jeremy voor THE WAREHOUSE STUDIO THEATRE	Waelhemstraat 69A	1030	Schaarbeek

Mevrouwen F.-L. LABEEUW, A. GREGOIRE, J. DENEFF, C. GECER en M.-C. HEIRMAN en de heren W. CHISHOLM, I. GOURGUE en P. PIETRZYKOWSKI van het gemeentebestuur van Schaarbeek wonen de openbare zitting bij.

De media/geschreven pers:

CVB - CENTRE VIDEO DE BRUXELLES	De heren L. Chemin, B. Delori, F. Dufoor, Y. Yildiriz & K. Slock
BX1	Mevrouw V. Lhuillier
La DH	Dhr. R. Masquelier
ALTER ECHOS	Dhr. G. Brees
RTBF	Dhr. O. Van Gelder
BRUZZ	Mevr. M. OTIKE

De Commissie geeft het volgende advies achter gesloten deuren:

CONTEXT:

- 1) Overwegende dat de perimeter van de aanvraag gesitueerd is in wegnnet, structurerende ruimte, lint voor handelskernen, gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, parkgebied, spoorweggebied, gebied voor uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten, woongebied met overwegend residentieel karakter, woongebied, gemengd gebied, sterk gemengd gebied, stedelijk industriegebied, industriegebied in stedelijke omgeving, van het Gewestelijk Bestemmingsplan vastgesteld door het besluit van de Regering van 3 mei 2001;
- 2) Overwegende dat de op 29.03.2018 door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde gedeeltelijke wijziging van het GBP met betrekking tot de noord-zuidverbinding voor performant openbaar vervoer (Albert-Bordet) op 08.05.2018 in werking is getreden;
- 3) Gelet op het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 12 juli 2018;
- 4) Gelet op het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) "Good Move" dat op 5 maart 2020 door de GRBC is goedgekeurd voor de periode 2020-2030;
- 5) Gelet op het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) dat door de BHR is ontwikkeld en op 1 januari 2014 in voege is getreden;
- 6) Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het GPBP wat het probleem van de compensatie van geschrapte parkeerplaatsen langs de openbare weg betreft (art. 57);
- 7) Gelet op het geluidsplan "Quiet.Brussels", goedgekeurd door de BHR op 28 februari 2019;
- 8) Gelet op het Gewestelijk Natuurplan 2016-2020, aangenomen door de BHR op 14 april 2016;
- 9) Gelet op het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE), aangenomen door de BHR op 2 mei 2013;
- 10) Gelet op de milieuovereenkomst tussen de BHR en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) van 24 januari 2001;
- 11) Gezien de milieuovereenkomst tussen de BHR en de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) van 25 juni 2004;
- 12) Overwegende dat het voorwerp van de aanvraag zich uitstrekt over het grondgebied van de gemeente Schaarbeek, de gemeente Evere en de stad Brussel;
- 13) Dat het grondgebied van de gemeente Schaarbeek rechtstreeks betrokken is bij het voorgestelde waterzuiveringsstation in de Vooruitgangstraat en de nieuwe metrostations Liedts, Colignon, Verboekhoven en Riga;
- 14) Dat het grondgebied van de gemeente Evere rechtstreeks betrokken is bij de metrostations Linde en Bordet;
- 15) Dat het grondgebied van de Stad Brussel rechtstreeks betrokken is bij de voorgestelde stelplaats in Haren;
- 16) Overwegende dat het project binnen de perimeter ter bescherming van de volgende beschermde panden valt:
 - Gemeentehuis van Schaarbeek bij besluit van 13/04/1995,
 - Art nouveau-huizencomplex bij besluit van 12/09/1996 (Colignon),
 - Rigasquare bij besluit van 05/07/2018 (voorwaarde van de regering),
 - Fermette T'Hoeveke bij besluit van 17/04/1997 (Linde naar Bordet, tunnel loopt onder het gebied),

- 17) Gelet op de stedenbouwkundige vergunning (Ref. NOVA: 07/PFD/656938) voor het verbouwen en herinrichten van het station Albert om er op niveau -1 tramlijn 51 in te laten doorrijden en op niveau -2 metrolijn 3; overwegende dat deze vergunning op 26/07/2018 door de gedelegeerde ambtenaar is betekend;
- 18) Gelet op de stedenbouwkundige vergunning (Ref. NOVA: 04/PFD/582158) voor het bouwen en verbouwen in de ondergrond van een nieuw metrostation "Grondwet"; een metrotunnel welke het nieuw station verbindt met de bestaande tunnel, passerend onder het Zuidpaleis; een metrotunnel tussen het nieuwe metrostation en de bestaande tunnel passerend onder het Grondwetplein en de Jamerlaan; een tunnel voor trams onder de Fonsnylaan en Zuidlaan; een tunnels voor trams onder de Fonsnylaan die het Zuidstation en de Fonsnylaan verbindt vanaf de Denemarkenstraat (met inrichting van een tunnelmond op Fonsny); het inplanten in openbaar domein van toegangen tot de ondergrondse infrastructuur; het in oorspronkelijke toestand herstellen van openbare ruimte; het herinrichten van de volgende openbare plaatsen (met tunnelmonden, toegangen, nooduitgangen, ventilatievoorzieningen enz.): het deel van de Stalingradlaan tussen het Zuidpaleis en de kleine ring; het deel van de Fonsnylaan gelegen tussen nr. 69 en de Verhaegenstraat; het vellen van 113 bomen en planten van 79 nieuwe bomen; overwegende dat deze vergunning op 24/05/2019 door de gedelegeerde ambtenaar is betekend;
- 19) Gelet op de stedenbouwkundige vergunning (Ref. NOVA: 15/PFD/648592) voor de uitbreiding van het performante openbaarvervoernetwerk in eigen bedding door de bouw van een tunnel onder de spoorlijnen ten noorden van het Noordstation; het bouwen van technische toegangen aan de kant van de Vooruitgangsstraat (P6) en langs de Aarschotstraat (P5); vellen van 14 bomen en het planten van 14 nieuwe bomen; dat deze vergunning op 25/05/2020 door de gedelegeerde ambtenaar is betekend;

VOORWERP VAN DE AANVRAAG:

- 20) Overwegende dat de aanvraag betrekking heeft op de aanleg van een tunnel die de verlenging van metrolijn 3 tussen het Noordstation en het station Bordet mogelijk moet maken, de bouw van zeven stations met inbegrip van de inrichting van hun omgeving, de bouw van een metrostelplaats en een waterzuiveringsstation;

Initieel voorwerp van de aanvraag:

- 21) Overwegende dat de initiële aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning tot voorwerp had: het netwerk voor een performant openbaar vervoer uitbreiden naar het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nieuwe metrolijn naar Bordet): een ondergrondse metrotunnel realiseren tussen het Noordstation en een toekomstige stelplaats die op de terreinen ten noorden van het kruispunt van de Haachtsesteenweg met de F. Van Cutsemstraat moet worden gerealiseerd; 7 ondergrondse metrostations en de bovengrondse bouwwerken bouwen (metro-toegangen, faciliteiten, gebouwen); de openbare ruimte herinrichten; een voetgangersbrug bouwen tussen de voorziene stelplaats in Haren en de bijbehorende parkeerzone; een brug bouwen die de Haachtsesteenweg en de Winkelhaakstraat verbindt met de Matisselaan en Leopold III-laan; een voetgangersbrug bouwen tussen de Waelhemstraat en de Voltairelaan, in het verlengde van de Couroublestraat; een testspoor voor de metro aanleggen langs de spoorlijn; bomen kappen en nieuwe bomen aanplanten; groenzones aanleggen; grondwerken uitvoeren en gebouwen afbreken
- 22) Overwegende dat de initiële aanvraag voor milieuvergunning tot voorwerp had: de uitbating van de volgende geclassificeerde installaties: 3: Stationaire batterijen / 12A: Inrichtingen voor het wassen van voertuigen of hun aanhangwagens / 12B: Inrichtingen voor het wassen van voertuigen of hun aanhangwagens / 13B: Werkplaats voor het onderhoud en het uittesten van motorvoertuigen / 40A: Gasketel / 40B: Verbrandingsinrichting / 45.1B: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 45.3A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 47A: Opslagplaatsen voor niet-gevaarlijke afvalstoffen / 62A: Grondwaterwinning / 68A: Parkings al dan niet overdekt / 71A: Luchtcompressors / 71B: Luchtcompressor / 72A: Vaste opslagplaatsen voor blusgas / 72B: Vaste opslagplaatsen voor blusgas / 74A: Opslagplaatsen voor verplaatsbare recipiënten van samengeperst, vloeibaar gemaakt of in oplossing gehouden gas / 88.1B: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 88.3A: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 88.4A: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 99.B: Inrichtingen voor het ontvetten van metalen en kunststoffen door besproeiing / 100A: Opslagplaatsen voor metalen stoffen / 101B: Werkplaatsen voor metaalbewerking / 121A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 132A: Koelinrichtingen / 132B: Koelinrichtingen / 148A: Statische transformatoren / 148B: Statische transformatoren / 153A: Ventilatoren;

Aangepast voorwerp van de aanvraag:

- 23) Overwegende dat de op basis van de aanbevelingen van de effectenstudie aangepaste aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning tot voorwerp had: het netwerk voor een performant openbaar vervoer uitbreiden naar het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nieuwe metrolijn naar Bordet): een ondergrondse metrotunnel met enkele tunnelpijp realiseren tussen het Noordstation en Bordet en een toekomstige stelplaats bouwen op de terreinen ten noorden van het kruispunt van de Haachtsesteenweg met de F. Van Cutsemstraat moet worden gerealiseerd; 7 ondergrondse metrostations en de bovengrondse bouwwerken bouwen (metro-toegangen, faciliteiten, gebouwen); de openbare ruimte herinrichten; een voetgangersbrug bouwen tussen de voorziene stelplaats in Haren en de bijbehorende parkeerzone; een brug bouwen die de Haachtsesteenweg en de Winkelhaakstraat verbindt met de Matisselaan en Leopold III-laan; een voetgangersbrug bouwen tussen de Waelhemstraat en de Voltairelaan, in het verlengde van de L. Couroublestraat; een testspoor voor de metro aanleggen langs de spoorlijn; bomen kappen en nieuwe bomen aanplanten; groenzones aanleggen; grondwerken uitvoeren en gebouwen afbreken; een waterzuiveringsstation bouwen in de Vooruitgangsstraat tegen de spoorwegberm, Villo!-stations inrichten/verplaatsen en publiciteit aanbrengen;
- 24) Overwegende dat de op basis van de aanbevelingen van de effectenstudie aangepaste aanvraag voor milieuvergunning tot voorwerp had: de uitbating van de volgende geclassificeerde installaties: 3: Stationaire batterijen / 12A: Inrichtingen voor het wassen van voertuigen of hun aanhangwagens / 13B: Werkplaats voor het onderhoud en het uittesten van motorvoertuigen / 40A: Gasketel / 40B: Verbrandingsinrichting / 40C: Verbrandingsinrichting / 45.1B: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 45.3A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke afvalstoffen / 47A: Opslagplaatsen voor niet-gevaarlijke afvalstoffen / 48A: Afvalverdichter / 56A: Individuele zuiveringsinstallatie / 62.3C: Permanente grondwaterwinning / 68B: Parkings al dan niet overdekt / 71A: Luchtcompressors / 71B: Luchtcompressors / 72.1A: Opslagplaatsen voor vaste recipiënten van blusgas / 72.2B: Opslagplaatsen voor vaste recipiënten van blusgas / 74.1A: Opslagplaatsen voor verplaatsbare recipiënten van samengeperst, vloeibaar gemaakt of in oplossing gehouden gas / 88.1B: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 88.3A: Opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen / 99A: Inrichtingen voor het ontvetten van metalen en kunststoffen door besproeiing / 100A: Opslagplaatsen voor metalen stoffen / 101B: Motoren met inwendige verbranding / 121A: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 121B: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 121A-B-C: Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen of bereidingen / 132A: Koelinrichtingen / 132B: Koelinrichtingen / 148A: Statische transformatoren / 148B: Statische transformatoren / 153A: Ventilatoren / 179: Stormbekkens voor regenwater;

PROCEDURE:

Instructie:

- 25) Overwegende dat de aanvraag het voorwerp uitmaakt van een effectenstudie in toepassing van artikel 128 van het BWRO en van punt "8) bouw van ondergrondse of bovengrondse kunstwerken met uitzondering van de kunstwerken die uitsluitend door voetgangers of tweewielers gebruikt worden";
- 26) Overwegende dat de aanvraag om de volgende redenen aan het advies van het overlegcomité wordt voorgelegd:
- In toepassing van artikel 207, § 1, vierde lid van het BWRO, vastgoed opgenomen in de inventaris van het onroerende erfgoed: goed opgenomen in de inventaris (artikel 207), monumenten en gehelen van vóór 1932 opgenomen in de overgangsinventaris (artikel 333);
 - Bij toepassing van voorschrift 21 van het GBP: de aanvraag is gelegen in een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, de wijziging van het uitzicht van de gevels die zichtbaar zijn vanuit de voor het publiek toegankelijke ruimten.
- 27) Overwegende dat het verzoek om de volgende redenen aan de speciale regelen van openbaarmaking is onderworpen:
- Overeenkomstig de bepalingen van het BWRO:
 - Artikel 124, vierde lid van het BWRO: de aanvraag betreft een gemengd project, d.w.z. een project dat zowel een milieuvergunning met betrekking tot de installatie van klasse 1 A of 1 B als een stedenbouwkundige vergunning vereist;
 - Artikel 141 van het BWRO: de aanvraag betreft een project waarvoor een effectenstudie moet worden verricht;
 - Artikel 153, §2, tweede en derde lid: de aanvraag wijkt af van titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en meer bepaald van de volgende artikelen betreffende het volume, de inplanting of het uitzicht van de bouwwerken: de artikelen 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13; de aanvraag wijkt ook af van artikel 39, §1, van titel VI van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening betreffende borden en reclame;

- Artikel 153, §2, tweede lid: de aanvraag wijkt af van het Gemeentelijk Stedenbouwkundig Reglement of van een Bouwverordening; voor het stedenbouwkundig reglement van de gemeente Schaarbeek wijkt de aanvraag af van artikelen 7, 9 en 38; voor het stedenbouwkundig reglement van de gemeente Evere wijkt de aanvraag af van de artikelen 4, 5 2°, 7 2°, 8 en 44; voor het stedenbouwkundig reglement van de stad Brussel wijkt de aanvraag af van de artikelen 40 en 52;
- In overeenstemming met de voorschriften van het GBP:
 - voorschrift 0.3 van het GBP: handelingen en werken in openbare of private groengebieden;
 - voorschrift 0.5 van het GBP: projecten voor bebouwing van een beplante eigendom van meer dan 3.000 m²;
 - voorschrift 0.6 van het GBP: handelingen en werken die de binnenterreinen van huizenblokken aantasten;
 - voorschrift 0.7 van het GBP: voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten die geen deel uitmaken van de door de bijzondere voorschriften van het gebied toegestane activiteiten;
 - voorschrift 0.12, 4° van het GBP: de volledige of gedeeltelijke wijziging van het gebruik of van de bestemming van een woning in een woongebied met residentieel karakter, een typisch woongebied, een gemengd gebied, een sterk gemengd gebied, een administratiegebied of een ondernemingsgebied in stedelijke omgeving;
 - voorschrift 1.5, 2° van het GBP betreffende woongebieden met residentieel karakter: wijziging van het stedenbouwkundig karakter van de bouwwerken en installaties;
 - voorschrift 2.5, 2° van het GBP betreffende woongebieden: wijziging van het stedenbouwkundig karakter van de bouwwerken en installaties;
 - voorschrift 3.5, 1° van het GBP betreffende gemengde gebieden: wijziging van het stedenbouwkundig karakter van de bouwwerken en installaties;
 - voorschrift 4.5, 1° van het GBP betreffende sterk gemengde gebieden: wijziging van het stedenbouwkundig karakter van de bouwwerken en installaties;
 - voorschrift 7.4 van het GBP betreffende administratieve gebieden: wijziging van het stedenbouwkundig karakter van de bouwwerken en installaties;
 - voorschrift 8.4 van het GBP betreffende gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten: wijziging van het stedenbouwkundig karakter van de bouwwerken en installaties;
 - voorschrift 9.1, vierde lid, van het GBP betreffende spoorweggebieden: aanleg of wijziging van voet- of fietspaden.
 - voorschrift 25.1 van het GBP betreffende handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van de inrichting van wegen en lijnen van het openbaar vervoer;
 - voorschrift 25.6 van het GBP: bestemmingswijziging van een weg.

28) Overwegende dat de administratie belast met stedenbouw in het kader van het eerste openbaar onderzoek betreffende het bestek van de effectenstudie om een reeks adviezen van instanties heeft verzocht; dat de volgende adviezen zijn ontvangen:

- het advies van 13/03/2019 van de KCML;
- het advies van 13/03/2019 van het College van burgemeester en schepenen van Sint-Joost-ten-Node;
- het advies van 20/03/2019 van Parking Brussels;
- het advies van 21/03/2019 van Infrabel;
- het advies van 27/03/2019 van Perspective.brussels;
- het advies van 29/04/2019 van de NVHPH;
- het advies van 6/05/2019 van de MIVB;
- Het advies van 16/07/2019 van BM;
- Het advies van 22/04/2020 van de DBDMH;

29) Overwegende dat de administratie belast met stedenbouw in het kader van het tweede openbaar onderzoek betreffende het verbeterde ontwerp op basis van de aanbevelingen van de effectenstudie om een reeks adviezen van instanties heeft verzocht; dat de volgende adviezen zijn ontvangen:

- het advies van 3/03/2022 en van 1/04/2022 van de NMBS;
- het advies van 7/03/2022 van Perspective.brussels;
- het advies van 9/03/2022 van LB;
- het advies van 9/03/2022 van Infrabel;
- het advies van 10/03/2022 van Parking Brussels;
- het advies van 15/03/2022 van het College van burgemeester en schepenen van Sint-Joost-ten-Node;
- het advies van 16/03/2022 van de KCML;
- het advies van 1/04/2022 van de MIVB;

- het advies van 6/04/2022 van Access and Go;
- het advies van 11/04/2022 van BM (DS en DITP);
- het advies van 7/04/2022 van de Raad van de Netwerkbeheerders in Brussel (Vivaqua);

Openbare onderzoeken en Overlegcommissies:

Openbaar onderzoek betreffende het bestek voor de effectenstudie:

- 30) Overwegende dat het openbaar onderzoek, dat 15 dagen heeft geduurd, van 24/05/2019 tot 7/06/2019 gelijktijdig heeft plaatsgevonden op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek, de gemeente Evere en de Stad Brussel;
- 31) Overwegende dat de volgende opmerkingen zijn gemaakt:

"De Overlegcommissie wenst de aandacht van de studieverantwoordelijke en het Begeleidingscomité te vestigen op:

- *De in de stations voorziene afmetingen voor verticaal verkeer, openbare toiletten en fietslokalen ten aanzien van het verwachte bezoek;*
- *De impact van het volume en de voetafdruk van de stations ondergronds ten aanzien van de uitbatingsbehoeften, meer bepaald ten aanzien van de kosten, planning en budget;*
- *De impact van de inplanting van schoorstenen, ventilatieopeningen en ventilatiekokers bovengronds, met name op de herinrichtingsmogelijkheden voor de openbare ruimten;*
- *De impact van de schrapping van bovengrondse parkeerplaatsen in de werf- en projectfase (met name het Colignonplein en de Edouard Stuckensstraat) en de noodzaak om een deel van het aanbod te recupereren via maatregelen zoals ondergronds parkeren, bundeling van een bestaande (of te bouwen) parking;*
- *De deelname van de locatie van de toegangen van het station Colignon aan de activering van het Colignonplein, aan de goede werking van de gedeelde ruimte en aan een verbetering van de veiligheid van de actieve modi ten opzichte van het wegverkeer;*
- *De impact van de locatie van de voorgestelde toegang te Lambermontlaan 117 voor het station Verboekhoven op de overlast binnenin het huizenblok;*
- *De kwaliteit van de routes voor actieve modi tussen het station Bordet en de vastgestelde aantrekkingspolen, in het bijzonder het bedrijvenpark Da Vinci en de vermoedelijke locatie van de toekomstige P+R-parking;*
- *De impact en mogelijkheden van de afvoer van afgegraven grond per schip of per spoor;*
- *De architecturale kwaliteit van de stations en vooral de bouwwerken hiervan;*
- *De wijzigingen van de bovengrondse toegangswegen in de referentiesituatie. In het bijzonder moeten de effecten van de eventuele schrapping van de bovengrondse tramsporen tussen het Liedtsplein en het Verboekhovenplein op de uitbating van het tramnetwerk worden onderzocht;*
- *Alternatieve locatie voor Riga: een scenario overwegen waarbij geen bomen moeten worden gekapt/verplant en waarbij de toegangen in de bestaande gebouwen worden geïntegreerd of waarbij men zich beperkt tot toegangsoopeningen/liften, zonder dat de bouw of interventie een invloed kan hebben op het huidige uitzicht en/of de huidige structuur van het plein.*
- *De noodzaak om de impact te bestuderen die deze werken kunnen hebben op:*
 - *het voetgangersverkeer (meer bepaald op de toegankelijkheid van de openbare ruimte en diensten voor PBM bijvoorbeeld), fietsers, openbaar vervoer en auto's. De werfmaatregelen analyseren die de volledige autonomie van PBM in de werffase verzekeren (kunstmatige of natuurlijke lijnen voor slechtzienden, afwezigheid van boorden aan tijdelijke oversteekplaatsen voor voetgangers voor rolstoelgebruikers, ...*
 - *de oplossingen voor de continuïteit van het openbaar vervoer tijdens de werken;*
 - *de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers van de wegen waarop werfverkeer zal rijden om eventueel de meest geschikte routes aan te bevelen.*
- *De impact op alle soorten "voorbehouden" parkeerplaatsen analyseren, of die nu voor PBM, autodelen, voor elektrisch opladen, autobussen, schoolbussen, vrachtwagens, enz. zijn;*
- *De impact van het project op de leveringszones en de Kiss and Ride analyseren door onderscheid te maken tussen de stopplaatsen volgens de Wegcode, gereguleerde zones;*
- *De mogelijkheid om archeologische boringen te laten uitvoeren door het Departement Archeologisch Erfgoed van de Directie Cultureel Erfgoed voorafgaand aan de werken, om desgevallend de omvang van een eventuele bijkomende archeologische opgraving te bepalen (planning en modaliteiten te bepalen bij ontvangst van de vergunning);*

- Het belang om bij de analyse van de vervoersvraag rekening te houden met eventueel relevant collectief privévervoer (bv. bedrijfsshuttles vanaf het station van Schaarbeek);

Overlegcommissie van 02/08/2019:

- 32) Overwegende dat de Overlegcommissie een gunstig advies onder voorwaarden heeft uitgebracht; dat deze voorwaarden de volgende zijn:

"Gunstig advies (BUP/DU, BUP/DPC, BE, Gemeente Evere, Brussel-Mobiliteit) voor het ontwerp van bestek, op voorwaarde dat:

Studiegebieden

Wat de mobiliteitseffecten betreft, moet het studiegebied tot de hele mobiliteitscorridor Noord-Oost van het Gewest worden uitgebreid, met inbegrip van de stadsingangen over de weg.

Meer lokaal moeten de studiegebieden mobiliteit als volgt worden gewijzigd:

- Een apart geografisch gebied moet worden voorzien voor het station Colignon, dat het Poggeplein omvat en zich uitstrekt tot aan het Houffalizeplein en het Lehonplein;*
- Het studiegebied Verboekhoven moet worden uitgebreid tot voorbij de Lambermontlaan, aangezien een van de toegangen hierop uitkomt en het studiegebied moet worden vergroot tot 500 m van deze verkeersader;*
- Het studiegebied van het station Linde moet zodanig worden uitgebreid dat een concentrische zone met een straal van 500 m rondom het station wordt verkregen;*
- Het studiegebied van het station Vrede moet zodanig worden uitgebreid dat een concentrische zone met een straal van 500 m rondom het station wordt verkregen en dat het studiegebied naar het oosten wordt uitgebreid;*
- Het studiegebied van het station Bordet moet worden uitgebreid;*

Inhoud van de studie - algemene methodologie

33) *Alle aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen (zie hoofdstuk 7 en 8) uit het MER voor het Gewestelijk Bestemmingsplan opnemen in het onderhavige bestek dat wordt onderzocht;*

Unaniem gunstig advies in verband met de samenstelling van het Begeleidingscomité op voorwaarde dat:

34) *Infrabel, NMBS, De Lijn en Parking.Brussels deel uitmaken van het Begeleidingscomité*

Unaniem gunstig advies in verband met het voorstel van de studieverantwoordelijke Aries Consultants NV."

Openbaar onderzoek naar het gewijzigde dossier:

- 35) Overwegende dat de duur van het openbaar onderzoek wordt bepaald door artikel 11, 1° van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 april 2019 betreffende de openbare onderzoeken op het gebied van ruimtelijke ordening, stedenbouw en milieu; dat dit artikel bepaalt dat het openbaar onderzoek een duur van 30 dagen heeft wanneer het gaat om een vergunningsaanvraag die moet worden onderworpen aan een voorafgaande milieueffectenstudie of die betrekking heeft op het aanleggen of wijzigen van verbindingswegen;
- 36) Overwegende dat het openbaar onderzoek, dat 30 dagen heeft geduurd, van 07/03/2022 tot 5/04/2022, gelijktijdig heeft plaatsgevonden op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek, de gemeente Evere en de Stad Brussel;
- 37) Overwegende dat tijdens dit openbaar onderzoek de volgende op- en aanmerkingen zijn gemaakt:

Algemeen:

- Zeer positieve mening van sommige reclamanten over het project om een nieuwe metrolijn aan te leggen,
- Vaststelling van materiële verschillen in het dossier, zoals illustraties die niet overeenkomen met de plannen, onvolledige visualisatie (ontbreken van verluchtingskoker),
- Verzet tegen de aanleg van de nieuwe metrolijn,
- Mening dat er een belangenconflict bestaat tussen het bureau dat de haalbaarheidsstudies en de projectstudies heeft uitgevoerd,
- Mening dat het budget voor het project buitensporig is,
- Bezorgdheid over de gevolgen van dergelijke uitgaven voor de Brusselse bevolking in geval van overschrijding van het budget van het Gewest,
- Mening dat een dergelijk budget beter kan worden gebruikt voor bovengrondse inrichtingen, bovengrondse mobiliteit, ...

- Betreuring dat dit budget andere investeringen op het spel zet,
- Bezorgdheid over de stijging van de kosten van de werkzaamheden tijdens de uitvoering,
- Bezorgdheid over de naleving van de op heden voorziene planning, vrees voor vertragingen,
- Bezorgdheid over de onderhoudskosten van deze stations en hun uitrusting (roltrappen, liften, enz.),
- Vraag om de metrolijn te beperken tot het traject Albert - Noordstation aangezien op deze locaties reeds werkzaamheden aan de gang zijn,
- Mening dat er sinds 2011 veel is veranderd (telewerken, lage-emissiezone (LEZ), verbod op benzinevoertuigen tegen 2036, demografische prognoses), dat met deze ontwikkelingen geen rekening is gehouden,
- Vaststelling van tegenstelling tussen het hypothese dat de metro vlot bovengronds verkeer belooft en dus minder luchtvervuiling, en de gigantische werken die deze nieuwe lijn impliceren (vrachtwagenverkeer, massa gebruikt beton, benodigde hoeveelheid water, geluidsoverlast, enz.),
- Vraag om alternatieven voor de metro opnieuw te onderzoeken,
- Betreuring dat de milieu- en mobiliteitswinsten uiteindelijk kleiner uitvallen,
- Vraag om de metro op te geven voor de ontwikkeling van bovengrondse verplaatsingen, het GEN, actieve mobiliteit, vervoer over het water, enz.,
- Betreuring dat de keuze voor een dergelijk project de verbetering van het openbaar vervoer uitstelt tot 2030-2035,
- Mening dat de keuze voor een dergelijk project betekent dat de uitstoot van broeikasgassen zeer langzaam zal worden gecompenseerd,
- Bezorgdheid en vragen over de onteigeningen die nodig zijn voor de bouw van bepaalde stations,
- Mening dat deze grootschalige werken het imago van de stad zullen schaden,
- Vrees voor hogere huurprijzen na de voltooiing van de metro,
- Betreuring dat de voorbereidende studies niet zijn gepubliceerd,

Communicatie - participatie:

- Betreuring het dat het openbaar onderzoek slechts 30 dagen heeft geduurd en niet is verlengd,
- Vaststelling dat de mening van de burgers nooit wordt gevolgd ten voordele van de projectontwikkelaars,
- Verzoek om opschorting van het advies van de Overlegcommissie in afwachting van een verlenging van het openbaar onderzoek,
- Betreuring dat de hoeveelheid informatie in het dossier niet verder is samengevat, te veel documenten,
- Vraag voor de organisatie van verdere informatiebijeenkomsten,
- Betreuring het dat lokale deskundigen niet zijn geraadpleegd,
- Mening dat de door Beliris georganiseerde informatiebijeenkomsten hebben geleid tot verwarring met het openbaar onderzoek,

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

Station Liedts

- Betreuring dat bomen worden geveld terwijl er op het plein toch al weinig groen is,
- De inrichting in het algemeen is betreurenswaardig,

Station Colignon

- Hoop op een voetgangers- en fietsersvriendelijke inrichting door het autoverkeer te beperken,
- Vragen over de perimeter van de interventie, die stopt in het midden van het plein,
- Verzoek om de perimeter van de interventie uit te breiden tot het hele plein,
- Betreuring over de verwijdering van de straatverlichting en de installatie van snelwegverlichting, en mening dat deze werkzaamheden van Beliris illegaal zijn,
- Betreuring over de plaats van de ventilatieopeningen, gebrekkige integratie in de context, hinder voor de luchtkwaliteit, verloedering (tags, afval, ...), vormt een obstakel in de openbare ruimte,
- Betreuring over de plaats van de nooduitgangen, waarvan de visuele impact en overlast vergelijkbaar zijn met die van de plaatsing van de ventilatieopeningen, verzoek om deze achter het gemeentehuis te plaatsen,
- Vaststelling dat het de bedoeling is dat de bomen op dezelfde plaats worden geplant, wat onverenigbaar is met de ondergrondse voorzieningen,
- Betreuring dat het project niet voorziet in beplanting aan de zuidzijde, hoewel dit gebied te kampen heeft met het hitte-eilandfenomeen,
- Verzoek om de voorzieningen onder het gemeentehuis te plaatsen, zodat het plein groener kan worden,

Station Verboekhoven:

- Verzoek om bomen te planten aan de achterzijde van het station om de privacy van woningen te behouden,
- Vrees voor overlast als gevolg van de toename van het aantal bezoekers van het station ten opzichte van de woningen,

- Verzoek om de verwijdering van de voetgangersbrug tussen de zuidkant en de Voltairelaan, aangezien deze onnodig is, directe overlast veroorzaakt voor de woonkamers van de woningen aan de Voltairelaan alsook veiligheidsproblemen, verlies van levenskwaliteit, vrees voor toegang tot de achtertuinen,
- Mening dat de voetgangersbrug een negatief visueel effect heeft en een verlies aan zonlicht veroorzaakt,
- Betreuring het dat in de ES geen rekening is gehouden met de gevolgen van de voetgangersbrug voor bewoners en woningen (lawaaï, afval, verhoudingen, enz.),
- Verzoek om de toegang tot de voetgangersbrug te beperken tot alleen metrogebruikers,
- Weigering van fietserstoegang aan de binnenzijde van het huizenblok,
- Verzoek om de constructie aan binnenzijde van het huizenblok te schrappen of te beperken,
- Bezorgdheid dat het Lidl-perceel een stadskanker zal worden en vraagt dat dit perceel terug wordt afgestaan aan de bewoners met behoud van een erfdienstbaarheid voor de DBDMH,
- Verzoek om de geplande ontwikkelingen op het Lidl-perceel te verduidelijken en vergroening aan te moedigen,
- Verzoek dat de omheining van het Lidl-perceel in de Waelhemstraat van hoge kwaliteit is en hoog genoeg is om de privétuinen af te schermen,

Station Riga

- Verzet tegen het vellen van bomen,
- Vragen bij het landschappelijk evenwicht van de verschillende beplante gebieden,
- Verzet tegen de betonnering van het Rigasquare,
- Verzet tegen de vernietiging van het uitzicht naar het station vanuit de Huart Hamoirlaan,
- Vragen over het uitsluiten van de inrichtingen op het voorplein in de vergunningsaanvraag,

Station Vrede:

- Mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de veiligheid van de omwonenden in Marnedal wat betreft de achterzijde van het station,
- Verzoek om afscherming van het zicht op de tuinen aan de achterzijde van het station,
- Verzoek om de toegang langs de achterzijde van het station naar het park te beperken, verzoek om een voldoende hoge muur te plaatsen,
- Verzoek om de fietsenstalling aan de achterkant van het station te schrappen,
- Betreuring het dat er geen integratie is van het station met de academie,

Station Linde:

- Betreuring van de te verharde inrichting, zonder vergroening, verzoek om meer aanplantingen,
- Verzoek om bomen te planten in de openbare ruimte,
- Vraag over de impact op de luchtkwaliteit als gevolg van het rookafvoersysteem aan de kant van de woning. Vraag of het een mechanisch ventilatiesysteem is, het permanent in werking is, geluidsoverlast veroorzaakt?

Station Bordet

- Voorstel tot wijziging van de omgeving van het station om deze af te stemmen op het project voor de ontwikkeling van de Matisse-site (aansluiting tussen de omgeving en gebouw B, de plaats van de loopbrug, de trap en de lift, de strook grond tussen de loopbrug en gebouw B, de verbinding tussen het wandelniveau aan de achterzijde van het gebouw, het niveau van het station en de perrons, de westelijke grens van de werkzaamheden, de stabiliteit, de veiligheid en de toegankelijkheid voor de hulpdiensten, de regelmatigheid van gebouw B en het toekomstige geplande gebouw met betrekking tot de GSV en het Burgerlijk Wetboek),
- Verzoek om de aanbevelingen van de ES inzake de ontwikkeling van het Matisse-terrein op te volgen,

Inrichting van de metrostations

- Betreuring over de moeilijke toegankelijkheid van dergelijke diepe stations,

Station Verboekhoven:

- Mening dat de ingang van het station aan Lambermontlaan nr. 117 niet werkt qua voetgangersstroom,
- Verzoek om nader onderzoek van een alternatieve locatie,
- Vragen bij de bouw van appartementen in de gebouwen van Lambermontlaan 115 en 117 in panden die niet aan de aanvrager toebehoren,
- Betreuring van de plaatsing van het station aan de binnenzijde van het huizenblok, dat vandaag rustig is en dat dat met de aanwezigheid van het station niet meer zal zijn,
- Verzoek om de schrapping van de voetgangersbrug,

Station Riga:

- Mening dat het volume van het station te groot is,

Stelplaats:

- Verzoek dat het testspoor wordt gebruikt om Haren te bedienen,

Mobiliteit:

- Betreuring dat tramlijn 55 niet wordt behouden, deze lijn voldoet qua netwerk met een groot aantal haltes, en is minder vervuilend,
- Verzoek om behoud van tramlijn 55, ook als er een nieuwe metrolijn wordt aangelegd,
- Verzoek om optimalisering van tramlijn 55 in plaats van de aanleg van een nieuwe metrolijn,
- Voorstel om tramlijn 55 te verbeteren, naar het voorbeeld van tramlijn 92 op het traject van de Prinses Elisabethlaan, in plaats van een metrolijn aan te leggen,
- Mening dat tramlijn 55 alleen tijdens de spitsuren verzadigd is en dat het daarom beter zou zijn in te grijpen met oplossingen voor deze tijdstippen, zoals meer ondersteunend personeel aan de haltes,
- Mening dat de nieuwe metrolijn specifieke verbindingen verbetert en een verlies betekent voor het merendeel van de gebruikers,
- Vraag of er een verbinding is tussen het metrostation Riga en het station van Schaarbeek,
- Mening dat geen rekening is gehouden met de modal shift die met het project gepaard gaat,
- Mening dat de schrapping van de tramlijn zal leiden tot meer auto's,
- Vragen bij het feit dat de P+R in Bordet niet is gepland, hoewel er een geschatte stroom is van 14.000 mensen/uur,
- Verzoek om de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het station van Bordet te onderzoeken,
- Mening dat de perrontoegankelijkheid niet optimaal qua reistijd station/perron en verplaatsing van PBM's,
- Vraag voor de verlenging van de metrolijn tot Haren,
- Vraag om een verlenging van de metrolijn naar de luchthaven, Diegem, ...,
- Betreuring het dat er geen verdere evaluatie van de modal shift is geweest, ook al zijn de gebruikersaantallen lager dan in eerdere studies,
- Mening dat de modal shift onvoldoende is om de autodruk te verminderen,
- Vaststelling dat in de ES wordt gewezen op de noodzaak van begeleidende maatregelen in Good Move, en dat het derhalve noodzakelijk is de uitvoering of het uitblijven daarvan te simuleren,
- Mening dat het modelleringsniveau de behoeften van de gebieden niet heeft beoordeeld,
- Mening dat het totale project niet ambitieus is wat betreft verplaatsingen per fiets,
- Mening dat geen rekening is gehouden met de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor het fietsverkeer,
- Betreuring van het gebrek aan coördinatie met het Brabantnet,
- Mening dat fietsenstallingen over het algemeen onderontwikkeld zijn, zowel voor beveiligd als onbeveiligd parkeren,
- Mening dat de toegang tot beveiligde fietsenstallingen moeilijk is voor steps en vouwfietsen,
- Verzoek om het onthaal van fietsers en actieve vervoerswijzen te herzien,
- Mening dat de gemiddelde reistijd toeneemt als rekening wordt gehouden met de diepte van de stations en de afstand tussen de stations,
- Verzoek om herziening van het parkeer- en verkeersplan op de schaal van het gehele project,
- Verzoek om gratis openbaar vervoer,
- Verzoek voor de reorganisatie van het bovengrondse vervoer,
- Vraag over het bedienen van het Paul Brien-ziekenhuis;

Liedts:

- Verzoek om het mobiliteitsplan te herzien en uit te breiden tot de hele Brabantstraat,

Verboekhoven:

- Mening dat bij het ontwerp van het station rekening moet worden gehouden met het onevenwicht in het verkeer tussen de zuidelijke en de noordelijke kant,
- Verzoek om de halte van tram 7 toegankelijk te maken voor alle vervoerswijzen,
- Verzoek om het aantal fietsenstallingen te herzien,
- Verzoek om de beschikbaarheid van autoparking te herzien,
- Mening dat het station niet goed gelegen is, dat er aansluitingen en verbindingen met het Brugmann-ziekenhuis verloren gaan, en vraag om veeleer de lijnen 92 en 59 beter te laten doorstromen,
- Verzoek om de verbindingen met het openbaar vervoer te verbeteren,

Riga:

- Vragen waarom het station Riga niet in Helmet wordt ingeplant aangezien dit interessanter is voor de handelaars, waaronder die in de Vanderveldestraat, en de impact voor het Rigasquare vermijdt,
- Verzoek dat er niet wordt geraakt aan de openbare parkeergelegenheid en betreuring dat deze kwestie alleen per station en niet voor een ruimer gebied wordt aangepakt,

Linde:

- Vragen over de inplanting van een station te Linde,

Bordet:

- Vragen bij het feit dat het project geen treinstation met 4 sporen omvat,

- Vragen bij het feit dat in het project geen rekening wordt gehouden met de verlenging van de tram vanuit Roodebeek,
- Vraag om de haltes van bussen 65 en 12 op te nemen en deze routes om te leiden om rust te brengen in de omliggende straten,
- Vraag om de mogelijkheid te bestuderen om een ontmoetingszone in te richten om meer veiligheid voor actieve vervoerswijzen te waarborgen, en deze voor een test te gebruiken vóór de aanleg van het fiets-GEN langs de L26,

Uitvoeringsmethode:

- Is van mening dat het gebruik van een tunnelboormachine te hightech is en derhalve te afhankelijk van één aannemer en een te groot financieel risico inhoudt,
- Vraagt zich af waarom de vriestechniek is gebruikt voor het station Riga,

Bouwplaats:

- Grote zorgen over de zeer lange duur van de bouwplaats en de gevolgen voor de omwonenden (mobiliteit, gezondheid, welzijn, lawaai, trillingen, enz.),
- Bezorgdheid over het gevaar van de bouwplaats voor de aangrenzende gebouwen,
- Bezorgdheid over de bereikbaarheid van woningen, garages en bedrijven tijdens de bouwperiode,
- Vraag om garanties betreffende de beoogde planning van de werken,
- Vraag om compensatie in geval van overschrijding van de bouwtermijn,
- Vraag om te worden geïnformeerd over financiële steun voor handelaars en bewoners,
- Vraag om een bemiddelaar te benoemen,
- Vraag om handhaving van de tramlijn 55 naar Rogier tijdens de bouwperiode,
- Vraag om de voorkeur te geven aan vervoer over water, maar dit vereist de deblokking van de verplaatsing post- en pre-transport (spoorweg en renovatie van de Leeuwenhelling),
- Wens dat de omstandigheden op de bouwplaats veel gunstiger zullen zijn dan die van de huidige bouwplaats voor het metrostation Toots Thielemans,
- Mening dat de bouwhekken te dicht bij de gevels en de winkels staan,

Colignonplein

- Vraag of er toezicht op en schorsing van de werken zijn gepland voor de werkzaamheden onder de huizen nr. 32-36 en de voetpaden aan nr. 28-42 op het Colignonplein, aangezien gevreesd wordt voor stabiliteitsrisico's,
- Bezorgdheid dat er geen geluidsschermen zijn voorzien,
- Vaststelling dat het door de bouwplaats ingenomen terrein niet duidelijk is op het plan,
- Vrees voor verlies van uitzicht op woningen door omheiningen,
- Bezorgdheid over het risico van het hinderen van voetgangers en PBM's,
- Vraag wat de gevolgen zijn voor het autoverkeer en de toegang tot parkeerterreinen voor omwonenden,
- Vraag welke compensatie zal worden voorzien voor omwonenden en handelaren,
- Vraag welke monitorings gepland zijn en waar,
- Vraag welke plaatsbeschrijving zal worden voorzien en wie daarvoor zal betalen,
- Vraag over de werkuren van de bouwplaats die zullen gelden,
- Vraag over het aantal en de aanrijroutes van het werfverkeer voor grondafvoer en materialentransport,
- Bezorgdheid dat in de effectenstudie geen rekening wordt gehouden met de risico's van werfongevallen,

Verboekhoven:

- Verzoek voor ononderbroken toegankelijkheid van de garages van de bewoners van de Waelhemstraat voor voertuigen en klanten, met name vanaf de Helmetsesteenweg,
- Vragen over de bewegwijzering tijdens de bouwperiode,
- Vragen met wie contact op te nemen voor schadevergoedingen,
- Verzoek om een plaatsbeschrijving voor de L. Couroublestraat nr. 20 wegens bezorgdheid over stabiliteit, gebrek aan water voor een grote esdoorn die gevoelig is voor watervoorziening,

Vrede:

- Verzoek om voor de nummers 6 tot en met 10 van Marnedal plaatsbeschrijvingen op te maken en toezicht te houden op het lawaai en de stabiliteit,
- Vragen over wat er gebeurt als er scheuren worden ontdekt als gevolg van de bouwwerkzaamheden,
- Bezorgdheid over doorgang van de tunnel onder de huizen niet opgenomen in het werkgebied. Hoe wordt de aansprakelijkheid beheerd in geval van problemen?
- Vragen over de gevolgen van de bouwplaats voor het gas-, elektriciteits- en waternet. Zullen er schadevergoedingen zijn in geval van stroomonderbreking?

Linde:

- Bezwaar tegen lawaaiige werkzaamheden vóór 7.30 uur,

Stelplaats:

- Vraag over de mobiliteitsplannen wanneer de Tweedekkerstraat ontoegankelijk is, omdat dit tot opstoppen in Haren kan leiden,

Afval:

- Vrees dat de geplande voetgangersbrug bij het station Verboekhoven zal leiden tot het dumpen van vuilnis in de tuinen van de huizen aan de Voltairelaan,

Sociaaleconomisch:

- Sterke bezorgdheid over de concurrentie tussen de winkels in de stations en winkels die al nabij de stations zijn gevestigd,
- Sterke bezorgdheid over de impact op het buurtleven,
- Mening dat wijken zonder tramhaltes zullen verloederen,
- Mening dat Bordet geen aantrekkingskracht heeft,
- Mening dat geen rekening is gehouden met de specifieke kenmerken van het Liedtsplein, de buurt en de Brabantstraat, en dat dit zal leiden tot de dood van de handel,

Water:

- Betreuring dat er geen voorzieningen zijn voor oppervlaktewaterbeheer in de omgeving van het station Linde,

De mens:

- Mening dat de metro veel minder gebruiksvriendelijk is dan bovengronds vervoer,
- Bezorgdheid over onveiligheid en verontreiniging in de stations (geen personeel aanwezig, onderhoud),
- Bezorgdheid dat door gebrek aan onderhoud de roltrappen vaak defect zullen zijn,
- Mening dat de diepe ligging van de stations een gevoel van onveiligheid creëert voor PBM's, kwetsbare personen, de trajecten zijn te ingewikkeld,
- Verzoek om de installatie van een videobewakingssysteem met patrouilles voor de achterkant van het station Vrede,
- Mening dat het project de vergrijzende bevolking verder zal isoleren,
- Vrees voor de veiligheid om een kind alleen naar school te laten gaan met de metro, terwijl dat met de tram niet het geval is,
- Mening dat bij het ontwerp geen rekening is gehouden met de gelijkheid van mannen en vrouwen,

Fauna en flora:

- Verzoek voor het behoud van groene ruimten en biodiversiteit,
- Bezwaar tegen het vellen van bomen bij Riga,
- Vraag of er al dan niet compenserende maatregelen voor het kappen zijn,
- Mening dat het verplanten van de bomen niet zal werken,
- Mening dat de maatregelen om de bestaande bomen tijdens de bouwperiode te beschermen niet realistisch zijn,

Bodem:

- Vrees voor stabiliteitsproblemen in verband met het project, sommige huizen lijken buiten de controlegebieden te liggen,

Lucht:

- Verzoek om toezicht op de luchtkwaliteit in openbare ruimten,
- Verzoek voor het opstellen van een koolstofvoetafdruk voor het project en de alternatieven,
- Mening dat de koolstofvoetafdruk te groot is,

Lawaai en trillingen:

- Vraag welke middelen worden gebruikt om het lawaai van de toegepaste technieken te dempen,
- Bezorgdheid over lawaai en trillingen in woningen in de buurt van de stations,
- Verzoek om toezicht,
- Verzoek om meer informatie over de maatregelen ondernomen om het lawaai van de rookafzuigers in de buurt van huizen te verminderen,

BESTAANDE TOESTAND:

- 38) Overwegende dat in de perimeter van de aanvraag momenteel geen hoogwaardige vervoerlijnen aanwezig zijn;
- 39) Overwegende dat dit deel van Brussel een openbaar vervoersnetwerk heeft dat voornamelijk bestaat uit bus-, tram- en treinlijnen;

AANVANKELIJK INGEDIENDE GEPLANDE SITUATIE:

- 40) Overwegende dat het project de verlenging van metrolijn 3 tot voorbij het Noordstation beoogt;
- 41) Overwegende dat het project voorziet in de aanleg van een tunnel voor de uitbreiding van metrolijn 3;

- 42) Overwegende dat het project voorziet in de aanleg van metrostations op deze lijn om de wijken te bedienen; dat deze stations zich bevinden op het Liedtsplein, op het Colignonplein, in het bebouwde weefsel van de Waelhemstraat en de Lambermontlaan, op het Rigasquare, in het bebouwde weefsel van de Verdonckstraat, in het bebouwde weefsel van het Vredeplein, ter hoogte van de halte Bordet;
- 43) Overwegende dat het project ook de bouw omvat van een metrostelplaats op het MIVB-terrein in Haren;
- 44) Overwegende dat het project voorziet in een gevelbrede herinrichting van de openbare ruimten rondom de stations;

EFFECTENSTUDIE:

- 45) Overwegende dat in de effectenstudie alle milieu-effecten van het project, voor alle milieuaspecten, zowel in de operationele fase als in de bouwphase, zijn beoordeeld;
- 46) Overwegende dat de alternatieven ook zijn onderzocht op al hun milieu-effecten, in zowel de operationele als de bouwphase;

Alternatieven behandeld in de effectenstudie

- 47) Overwegende dat in de effectenstudie, in het kader van een alternatief, een optimalisering van tramlijn 55 is bestudeerd; dat deze analyse enerzijds is uitgevoerd gericht op enerzijds verbeteringen op korte termijn die het mogelijk maken bepaalde probleempunten van de lijn op te lossen en trams met een groter profiel te gebruiken, en anderzijds op sterker doorgedreven verbetering met als doel de lijn volledig op een eigen bedding te laten rijden, al dan niet met een slagboom om de sporen af te schermen;
- 48) Overwegende dat in de effectstudie een alternatief ontwerp werd geanalyseerd waarbij twee tunnels met een kleinere diameter (oplossing met twee tunnelpijpen) en elk één spoor zouden worden gebouwd in plaats van één tunnel met twee rijstroken (oplossing met één tunnelpijp);
- 49) Overwegende dat in de effectenstudie verschillende meer lokale alternatieven zijn geanalyseerd;
- 50) Overwegende de analyse van een alternatief ontwerp voor het station Liedts, waarbij een van de toegangen in een gebouw wordt ondergebracht om ruimte vrij te maken op het Liedtsplein; dat in dit alternatief ook de uitbreiding van een van de bouwwerken wordt bestudeerd, om de mogelijkheid te onderzoeken dat het station via één gebouw functioneert;
- 51) Overwegende de analyse van een alternatieve configuratie van het station Verboeckhoven, waarbij ernaar wordt gestreefd de gevolgen voor het binnenkant van het huizenblok te beperken door het stationsvolume grotendeels onder de Lambermontlaan aan te leggen en door het zuidelijke volume en het volume aan de binnenkant van het huizenblok te schrappen;
- 52) Overwegende de analyse van een alternatieve configuratie van het station Riga, waarbij het station in de richting van de handelswijk Helmet wordt verschoven met behoud van de plaats van de tunnel zoals gepland in het GBP; dat de verschuiving in de richting van Helmet weliswaar beperkt is, maar dat dit alternatief ook bedoeld was om de gevolgen voor het Rigaplein zelf zoveel mogelijk te beperken;
- 53) Overwegende het alternatief voor de uitvoering van het station Riga om een andere bouwtechniek te bestuderen, ten einde de schade aan het bomenerfgoed en het plein zoveel mogelijk te beperken;

Varianten behandeld die in de effectenstudie

- 54) Overwegende dat een variant voor Verboeckhoven werd onderzocht om na te gaan of de eventuele overbouwning boven het zuidelijke volume op een later tijdstip mogelijk was zonder gevolgen voor de uitbating van het station en de metro;
- 55) Overwegende dat een verkeersvariant rond Liedts is bestudeerd met als doel om in fijne mate te anticiperen op de interacties tussen het project en de mobiliteitsprojecten die rond het plein worden ontwikkeld, om zo tot een ontwikkeling te komen die met deze projecten verenigbaar is;
- 56) Overwegende dat een variant op het waterbeheer is bestudeerd, gericht op het voorkomen van terugvloeiing van afvoerwater naar de riolering door de insijpeling ervan in het oppervlaktewater te bevorderen;
- 57) Overwegende dat de technische haalbaarheid van uitbreidingswerken op een later tijdstip, die een toekomstige uitbreiding zonder langdurige onderbreking van de lijn tijdens de werkzaamheden mogelijk moet maken, is geanalyseerd aan de hand van verschillende oplossingen;

Conclusie van de effectenstudie

- 58) Overwegende dat de studieverantwoordelijke, na analyse van de effecten van het project, de alternatieven en de varianten, meer dan 1200 aanbevelingen heeft gedaan; dat de aanvrager sommige van deze aanbevelingen geheel of gedeeltelijk heeft gevolgd en andere heeft verworpen.

GEPLANDE SITUATIE GEWIJZIGD NA DE EFFECTENSTUDIE:

- 59) Overwegende dat de wijzigingen sinds de aanvankelijke indiening van de vergunningsaanvraag bestonden uit de aanpassing van de stationsontwerpen aan de geformuleerde verzoeken (effectenstudie, adviezen), de aanzienlijke vermindering van hun bovengrondse grondslag en de toevoeging van een ontwerp voor een waterzuiveringsinstallatie, bestemd voor de behandeling van het water dat door de nieuwe ondergrondse infrastructuur wordt gegenereerd; dat de stelplaats en de omgeving ervan ook marginaal zijn gewijzigd;

DOEL VAN DE AANVRAAG:

- 60) Overwegende dat de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning past binnen een multimodale context van gewestelijk belang, dat deze beoogt te beantwoorden aan gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen;
- 61) Overwegende dat het project tot doel heeft het hoogwaardige openbaarvervoernetwerk te verbeteren en uit te breiden; dat het daarmee de capaciteit van het openbaarvervoersaanbod wil vergroten door het openbaarvervoernetwerk op gewestelijke schaal te versterken; dat het project door de verlenging van metrolijn 3 beoogt om regelmatig hoogfrequent vervoer tot stand te brengen in intermodaliteit met andere vormen van bovengronds vervoer;

MOTIVERING:

REGELGEVENDE EN STRATEGISCHE CONTEXT:

Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)

- 62) Overwegende dat de op 29.03.2018 door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde gedeeltelijke wijziging van het GBP met betrekking tot de noord-zuidverbinding voor performant openbaar vervoer (Albert-Bordet) op 08.05.2018 in werking is getreden;
- 63) Overwegende dat voorschrift 0.13 van het GBP bepaalt dat ondergrondse infrastructuurwerken geen afbreuk mogen doen aan de bestemming van de terreinen waarop de werken worden uitgevoerd en waarop die bovengrondse infrastructuur niet aanwezig zijn; ondergrondse werken mogen dus de herstructurering van het bovengrondse weefsel niet in gevaar brengen;
- 64) Overwegende dat voorschrift 21 van het GBP bepaalt dat de wijziging van de bestaande feitelijke toestand van de bouwprofielen of van het aanzicht van de gevels die vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten zichtbaar zijn, onderworpen aan bijzondere voorwaarden, die het gevolg zijn van de noodzaak om de culturele, historische of esthetische eigenschappen van die perimeters te bewaren of te valoriseren, of de verfraaiing ervan te bevorderen, mede door de architecturale kwaliteit van de op te richten bouwwerken en installaties;
- 65) Overwegende dat voorschrift 24 van het GBP bepaalt dat handelingen en werken die een wijziging tot gevolg hebben van de bestaande feitelijke toestand van die ruimten en van hun naaste omgeving, zichtbaar vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten, behouden en verbeteren de kwaliteit van het stedelijk landschap;
- 66) Overwegende dat voorschrift 25.3 van het GBP bepaalt dat handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van het tracé, of van de inrichting van de wegen en lijnen van het openbaar vervoer, moeten:
- bijdragen tot de verbetering van de reissnelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer en tot een groter comfort en veiligheid van de gebruikers aan de haltes en stations;
 - bijdragen tot de esthetiek van de openbare ruimten en tot de kwaliteit van het leefmilieu van de buurtactiviteiten;
 - de parkeerproblematiek integreren, met inbegrip van de bestelvoertuigen, de taxi's en de fietsers;
 - wat de wegen betreft, andere dan de wijkwegen, waarlangs geen gewestelijke fietsroute loopt, fietsvoorzieningen aanleggen, zoals fietspaden of voorsorteerstroken op kruispunten met verkeerslichten, behalve indien de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten;
 - de automobilisten aansporen een snelheid overeenkomstig het geldende verkeersreglement aan te houden en een hoffelijke houding tegenover de andere weggebruikers aan te nemen;
 - comfortabele en veilige haltes voor het openbaar vervoer en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers bieden, voldoende in aantal om de goede werking van de buurtactiviteiten toe te laten;

- [...];
- 67) Overwegende het voorschrift 25.4. betreffende handelingen en werken voor de wijziging van de inrichting van een weg waarlangs een bovengrondse tram, GEN-bussen of minstens 10 bussen per rijrichting op het drukste uur rijden:
- bijdragen tot de verbetering van de reissnelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer;
 - voorzien aan elke halte, behalve indien de plaatselijke omstandigheden het niet toelaten, in een ten opzichte van de rijbaan verhoogde stopplaats, uitgerust met een wachthuisje;
 - voorzien in beveiligde en voldoende oversteekplaatsen voor voetgangers zodat het verkeer tussen beide kanten van de lijn vlot kan verlopen en de toegankelijkheid van de haltes en stations kan worden gewaarborgd;
 - voorzien in ruimten waar fietsen voor lange tijd kunnen worden gestald in de nabijheid van de verkeersknooppunten of van belangrijke haltes van het openbaar vervoer behalve indien de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten;
 - voorzien in maatregelen ter beperking van de voortplanting van geluid en trillingen van de tramlijnen wanneer de plaatselijke omstandigheden het vereisen;
 - [...]
- 68) Overwegende dat voorschrift 27.1 van het GBP bepaalt dat het openbaar vervoernet van het plan wordt gevormd door het primair openbaar vervoernet, omvattende de spoorlijnen en de lijnen op afzonderlijke baan; dat het tracé van de openbare vervoerlijnen van het plan kan worden gewijzigd op grond van technische of stedenbouwkundige noodwendigheden [...]; dat de stations en haltes van de spoorlijnen en de stations van de lijnen op afzonderlijke baan hebben richtinggevende waarde op de kaart van het openbaar vervoer;
- 69) Overwegende dat voorschrift 27.2 van het GBP bepaalt dat de handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van openbare vervoerlijnen behouden of verbeteren de aansluitingen met de andere openbare vervoermiddelen of met andere vervoerwijzen, meer bepaald door de haltes en stations zoveel mogelijk te groeperen om de afstanden die te voet moeten worden afgelegd tussen twee vervoerwijzen zo klein mogelijk te houden en om te zorgen voor het comfort en de veiligheid van de overstappende gebruikers;
- 70) Overwegende dat voorschrift 27.4 van het GBP bepaalt dat handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van lijnen op afzonderlijke baan:
- niet mogen toelaten dat andere vervoermiddelen of voetgangers de lijn gelijkvloers kunnen oversteken;
 - slechts toegelaten kunnen worden wanneer daaraan de vereiste inrichtingsmaatregelen gekoppeld worden voor hun inpassing in het stedelijk landschap en de inachtneming van het milieu, meer bepaald door bescherming tegen lawaai en trillingen;
 - voorzien in duidelijk zichtbare ruimten waar fietsen voor lange tijd kunnen worden gestald, bij voorkeur in de stations en, indien de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten, in de onmiddellijke nabijheid ervan.
- 71) Gelet op het voormelde is het project gedeeltelijk in overeenstemming met het GBP;
- 72) Overwegende dat het gewijzigde project echter de inrichting van de openbare ruimte moet verbeteren om aan al deze voorschriften te voldoen en aldus de goede ontwikkeling van het gebied te eerbiedigen;
- 73) Overwegende dat in de effectenstudie de problematieken in verband met deze voorschriften zijn geanalyseerd (gevolgen voor stad en landschap, lawaai en trillingen, verkeer voor alle vervoerswijzen, parkeren voor alle soorten gebruik, enz.) en aanbevelingen zijn gedaan om de vastgestelde gevolgen te voorkomen of te beperken;

Richtplan van Aanleg (RPA)

- 74) Overwegende dat het ontwerp-RPA Bordet een gebied bestrijkt dat gespreid is over het grondgebied van Evere en de stad Brussel; dat het station Bordet en de stelplaats Haren in dit gebied gelegen zijn;
- 75) Overwegende dat het ontwerp-RPA Bordet zich in de projectontwikkelingsfase bevindt; dat er in deze fase van de procedure voor stedenbouwkundige vergunning derhalve geen voorontwerp beschikbaar is;
- 76) Overwegende dat het ontwerp-RPA Bordet deze momenteel infrastructurele site wil omvormen tot een nieuw grootstedelijk centrum met een nieuwe stedelijke identiteit; dat de uitdagingen die perspective.brussels in 2018 heeft geïdentificeerd, de volgende zijn:
- de combinatie van de lokale, regionale en nationale bereikbaarheid benutten om van Bordet een toegangspoort tot de stad te maken;
 - dichte en gemengde knooppunten ontwikkelen (met woningen, industrie, kantoren, winkels, hotel, sport, scholen, enz.);
 - monofunctionele economische zonerings laten evolueren tot levendige, multifunctionele stedelijke gebieden;
 - de Leopold III-laan laten evolueren naar een 'nieuwe internationale tertiaire as', op deze strategische as die de Europese wijk verbindt met de luchthaven, een gewilde locatie bij internationale bedrijven;
 - een of meerdere grootstedelijke voorzieningen bouwen (cultuur, congres, opleiding, sport, vrije tijd, voedingscentrum ...);
 - vooral de horecasector ontwikkelen;

- een landschappelijke visie ontwikkelen;
 - Een multimodale, grootstedelijke en landschappelijke ruimte creëren;
 - het centrale gebied rond het Bordet-station en het toekomstige metrostation ontwerpen als een stadspoort met een sterke grootstedelijke identiteit;
- 77) Overwegende dat het project-RPA Defensie betrekking heeft op het voormalige NAVO-terrein langs de Leopold III-laan en op de begraafplaatsen van Brussel, Evere en Schaarbeek; dat het niet rechtstreeks verbonden is met de perimeter van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning;
- 78) Overwegende dat het ontwerp-RPA Defensie zich in de projectontwikkelingsfase bevindt; dat er in deze fase van de procedure voor stedenbouwkundige vergunning derhalve geen voorontwerp beschikbaar is;
- 79) Overwegende dat het ontwerp-RPA deel uitmaakt van een interregionaal proces met de naam "TOP Noordrand"; dat, aangezien het gebied betrekking heeft op het Vlaams Gewest, parallel met het RPA Defensie ook een GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) wordt opgesteld;
- 80) Overwegende dat de doelstellingen voor de herontwikkeling van het gebied gericht zijn op de integratie van de volgende functies:
- een nieuw hoofdkwartier voor Defensie;
 - een Europese school;
 - een grootstedelijk landschapspark;
 - economische activiteiten;
 - huisvesting voor 3000 tot 4000 inwoners;
 - nog te definiëren openbare voorzieningen;
 - een ecologisch landschapspark in het zuidelijk deel, met ten minste 20 ha bos.

Richtschema (RS)

- 81) Overwegende dat het richtschema Haren in 2012 door de stad Brussel is opgesteld om te anticiperen op de toekomstige ontwikkeling van de voormalige gemeente Haren;
- 82) Overwegende dat het richtschema een strategisch plan is dat een operationeel actiekader vaststelt; dat het een diagnose, doelstellingen en actiefiches bevat waarin de middelen worden aangegeven die moeten worden aangewend om deze doelstellingen te verwezenlijken; dat de doelstellingen die zijn vastgesteld, de volgende zijn:
- de mobiliteit in Haren versterken;
 - leven in een semilandelijke leefomgeving;
 - de huidige bestaande economische activiteitenpolen steunen en ontwikkelen;
 - de toekomst van Haren veilig stellen.
- 83) Overwegende dat de Stad op het gebied van mobiliteit Haren zo efficiënt mogelijk met het stadscentrum wil verbinden, heeft zij in haar richtschema het doortrekken van de metrolijn Noord tot Haren als doelstelling opgenomen (actie 1.6);

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

- 84) Gelet op het op 12 juli 2018 goedgekeurde Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO); dat in het GPDO de grote lijnen worden uitgezet waarop de politieke en inrichtingsbesluiten tot 2040 kunnen worden gebaseerd;
- 85) Overwegende dat strategie 2 van het GPDO een beheerste verdichting voorstelt in samenhang met een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer;
- 86) Overwegende dat in pijler 4 van de PRDD wordt gesteld dat alternatieven voor de auto nog onvoldoende aantrekkelijk zijn en dat er verder moet worden geïnvesteerd in de verbetering en uitbreiding van de openbaarvervoersnetwerken; dat volgens de pijler 4 de projecten voor de ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod met een hoog dienstniveau het meest structurerend worden geacht;
- 87) Overwegende dat het GPDO erin voorziet in de omvorming tot metro van de bestaande premetroverbinding tussen Albert en het Noordstation en de verlenging van de metroverbinding naar Bordet om de noordoostelijke wijken te bedienen en een multimodaal knooppunt te creëren met NMBS-lijn 26; dat de kaart 18 'structurerend openbaarvervoersnetwerk' het tracé van het MER identificeert als 'te bestuderen of te creëren hoge capaciteit openbaarvervoerslijn';

Good Move

- 88) Overwegende dat in de visie die in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) is ontwikkeld, duidelijk de nadruk wordt gelegd op de verwevenheid van mobiliteitsuitdagingen in de territoriale ontwikkelingsstrategie;
- 89) Overwegende dat om een vernieuwend en coherent antwoord te bieden op de mobiliteitsuitdaging, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ervoor heeft gekozen om de gebruikers centraal te stellen en hen aangepaste, vereenvoudigde en geïntegreerde mobiliteitsoplossingen aan te reiken, zodat zij voor elk van hun verplaatsingen de meest efficiënte vervoerswijze kunnen kiezen;

- 90) Overwegende dat de Mobility Vision van het Good Move-plan die uit deze benadering voortvloeit, gebaseerd is op 6 ambities:
- De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden;
 - Het individueel autogebruik doen afnemen;
 - Mobiliteit als dienstverlening kracht bijzetten;
 - Gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken;
 - Stedelijke distributie, een realiteit om onder ogen te zien;
 - Het parkeerbeleid moet in overeenstemming zijn met de mobiliteitsvisie.
- 91) Overwegende dat in het kader van het Good Move-plan diverse projecten met lokale reorganisatie van het net zijn vastgesteld en gepland om het mobiliteitsnetwerk te optimaliseren;
- 92) Overwegende dat dit onder meer de volgende projecten omvat:
- De aanleg van een nieuwe Noord-Zuid-metrolijn tussen Bordet en Albert, Metro 3 (metro noord);
 - De gedeeltelijke automatisering van metrolijnen 1 en 5 om de frequenties te verhogen;
 - De uitbreiding van de lijnen 9 en 3/7 naar de Heizel en/of parking C;
 - De aanleg van een nieuwe tramlijn 3 ten noorden van Praet, verbonden met NOH en het militair ziekenhuis;
 - De aanleg van een nieuwe tramlijn "Thurn & Taxis", via de Suzan Danielbrug.
- 93) Overwegende dat in het Good Move-plan ook wordt vastgesteld dat de ringroutes en dwarsverbindingen die niet direct door het centrum lopen op langere termijn de wegen zijn waar de versterkingsbehoeften het grootst zijn; dat het belangrijkste potentieel voor stedelijke ontwikkeling en bevolkingsgroei zich voornamelijk bevindt in de tweede kroon; dat anderzijds het netwerk om historische redenen minder dicht is in deze tweede kroon en veeleer opgebouwd is rond radiale assen die verbonden zijn met het hypercentrum;
- 94) Overwegende dat Good Move dus een aanzienlijke ontwikkeling voorstelt van het structurerende net in het oosten van het Gewest (studie van het creëren van een nieuwe lijn vanaf Meiser (naar de UCL via de Parkway of Leuvensesteenweg), de uitbreiding van lijn 8 van Roodebeek tot Border om het netwerk te verbinden tussen metrolijnen 1 en 3, ...);
- 95) Overwegende dat de MIVB in het laatste jaar van de uitvoering zit van haar Richtplan Bus 2018-2022; dat dit bussenplan het mogelijk heeft gemaakt om het vervoersnet op korte en lange afstand te verfijnen (trajectwijzigingen, creatie van nieuwe lijnen, enz.); dat de MIVB van plan is om binnenkort een nieuw Richtplan Bus op te stellen;
- 96) Overwegende dat, inzake het spoorwegennet, TucRail, Infrabel en Amenagement sc tussen 2009 en 2014 verschillende studies hebben opgesteld om de robuustheid en de capaciteit van de N/Z-as van het Brusselse spoorwegennet te verbeteren; dat er inderdaad is gebleken dat de N/Z-as nieuwe infrastructuur nodig heeft; dat de technische mogelijkheden zijn onderzocht, zoals het graven van een nieuwe tunnel of het verbreden van de huidige tunnel, maar ook het gebruik van de bypasses die L28 en de L26 vormen; dat de meest efficiënte mogelijkheden uiteraard diegene zijn die de as van de Noord-Zuidverbinding (NZV) volgen, maar dat deze ook de duurste zijn; dat deze studies elders beschikbaar zijn en een besluitvormingsinstrument vormen voor de exploitant en de regering;
- 97) Overwegend dat in 2016 een studie is gemaakt door Rail 4 Brussels, in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, met als doel de verschillende manieren om de spoorwegdiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een multimodale context te verbeteren, te identificeren en te verduidelijken; dat naast andere onderwerpen het belang van het spoor als een echt intra-Brussels vervoersnetwerk wordt aangetoond, evenals de noodzaak om de NZV te ontlasten om de robuustheid en de capaciteit van deze as te verbeteren; dat het gebruik van L26 en L28 in de studie aan bod komt;
- 98) Overwegende dat Infrabel en de NMBS in 2018 een bijkomende haalbaarheidsstudie hebben laten uitvoeren over de mogelijkheden om de spoorcapaciteit voor de doortocht van Brussel langs de N/Z-as uit te breiden (partnerschap tussen Systra en Tractebel); dat deze analyses erop gericht zijn de capaciteitsbehoeften in de NZV te definiëren en de hefbomen op technisch, operationeel en financieel niveau in kaart te brengen om capaciteit vrij te maken; dat de conclusie is dat de capaciteit van de NZV in 2021 ontoereikend zal blijven indien er geen gebruik wordt gemaakt van de hefbomen via L28 en L26;
- 99) Overwegende dat Infrabel begin 2019 aan het Metro Noord-project meedeelt om de inrichting met 4 sporen van de lijnen L161 en L26 en de aanleg van potentiële GEN-haltes in Verboeckhoven en Bordet niet op het spel te zetten;
- 100) Overwegende dat Infrabel eind 2020 beslist heeft om een evaluatie te laten uitvoeren naar de capaciteit van de ringlijnen L26 en L28 met het oog op de optimalisering en/of uitbreiding ervan, rekening houdend met hun inpassing in het bestaande of te ontwikkelen stedelijke weefsel en in de omgeving die ze doorkruisen;
- 101) Overwegende dat Infrabel, nog voor de verbreding van de L26 te overwegen, stelt dat het noodzakelijk is om de knooppunten op te lossen, met name de moeilijkheid van de splitsing tussen lijn 26 en lijn 36 net na het station Haren, waar er een kruisingsconflict is tussen de IC- en S-diensten die richting 36 gaan (Leuven / luchthaven) en de S-diensten die rechtdoor gaan richting Vilvoorde; dat hetzelfde geldt voor de Merode-tunnel in verbinding met de Schuman-Josaphattunnel, die werd aangelegd met slechts één spoor in elke richting;

- 102) Overwegende dat de spoorwegdiensten moeten worden geoptimaliseerd om hun productiviteit te verbeteren en hun aantrekkelijkheid te vergroten;
- 103) Overwegende dat parallel met deze studies de NMBS in 2017 haar Vervoersplan heeft gelanceerd om aan de behoeften van de markt en de mobiliteit te voldoen; dat dit plan rekening houdt met de beheerscontracten (definitie van de regels voor de uitvoering van de openbaredienststopdrachten), het beschikbare budget, de infrastructuurvergoeding, de beschikbaarheid van rollend materieel en personeel, alsook de capaciteit en de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur;
- 104) Overwegende dat de doelstellingen van dit plan veelzijdig zijn en betrekking hebben op prestaties, aanbod, klantentevredenheid en de modal shift; dat het plan 2023 als einddatum heeft;

STEDENBOUW:

Oorspronkelijke staat +

- 105) Overwegende dat in de effectenstudie alle voorgestelde herinrichtingen van de openbare ruimte zijn geanalyseerd; dat daarin aanbevelingen zijn gedaan van algemene aard (van toepassing op alle stations) en van specifieke aard (gericht op een specifiek station);
- 106) Overwegende dat de algemene aanbevelingen betrekking hebben op de naleving van de GSV en het voetgangersvademeccum, de keuze van de bekleding, de bedekking van riooldeksel, de inrichting van Villo!-stations, het straatmeubilair, verharding en doorlaatbaarheid van de openbare ruimte, het type en de prestaties van de verlichtingssystemen, de infiltratie van regenwater, de keuze van de plantensoorten en de aanleg van maaibeelden, de kenmerken van de plantkuilen, de methoden voor het beheer van de omgeving, het gevoel van veiligheid rond de stations, de netheid rond de stations;
- 107) Overwegende dat in de effectenstudie verder voor elk station specifieke aanbevelingen zijn gedaan, met name inzake de inrichtingen voor actieve vervoerswijzen en PBM's, de stedelijke integratie en het erfgoed;
- 108) Overwegende dat de realisatie van zulk project een kans vormt voor een verbetering van het leefkader en van nieuwe economische en sociale ontwikkelingsmogelijkheden voor de wijken; dat dit onder meer verloopt via de integratie van de metrostations in hun stedelijke en landelijke omgeving, met ruime aandacht voor erfgoedaspecten, een kwaliteitsvolle herinrichting voor de openbare ruimten rond de stations, alsook de aanbreng van aanvullende diensten en voorzieningen daar waar het metroproject het toestaat;
- 109) Overwegende dat de aanvrager heeft besloten zich te beperken tot de integratie van de technische en veiligheidsvoorzieningen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van de tunnel en de stations alsmede voor de toegankelijkheid van de stations voor de gebruikers;
- 110) Overwegende dat de aanzienlijke vermindering van de bovengrondse omvang van de inrichtingen afbreuk doet aan de samenhang en de leesbaarheid van de openbare ruimten, met name de integratie van parkeerzones en de continuïteit van de fietsroutes; dat het gebrek aan reflectie op de bovengrondse ingrepen aanleiding geeft tot vrees voor beperkingen op het gebied van gebruik, het gemengde karakter, aanplantingen of zelfs verkeer;
- 111) Overwegende dat het gewijzigde project slechts ten dele beantwoordt aan de aanbevelingen van de effectenstudie, met name wat betreft de inrichting van de openbare ruimte;
- 112) Overwegende dat de nota over de bovengrondse inrichtingen deel uitmaakt van de gewijzigde aanvraag en toelichting biedt over:
- het algemene herstel van de openbare ruimte in oorspronkelijke staat (3.1.),
 - de verwezenlijking van bepaalde minimale bovengrondse inrichtingen (3.2.),
 - de uitvoering, in de toekomst, van een participatief project gericht op de globale herinrichting van de openbare ruimte (3.3.);
- 113) Overwegende dat de door de metro teweeggebrachte wijziging van de gebruiksmogelijkheden de facto een ingrijpende wijziging van het stedelijk weefsel impliceert; dat het algehele herstel in de oorspronkelijke staat (3.1.) niet beantwoordt aan de nieuwe uitdagingen en derhalve afbreuk doet aan de verwachte kwaliteit van de openbare ruimten;
- 114) Overwegende dat de aanvrager verklaart dat hij heeft getracht een aantal aspecten met betrekking tot de inrichtingen die, los van een uitbreiding van het toepassingsgebied van de aanvraag, voor verbetering in aanmerking zouden komen, geheel of gedeeltelijk, voor zover mogelijk en rekening houdend met het principe van 'oorspronkelijke staat', te integreren (3.2); dat deze inrichtingen betrekking hebben op het volgende:
- antwoord op de aanbevelingen betreffende de verbreding van de voetpaden voor bepaalde toegangen, aanleg van nieuwe PBM-plaatsen, verwijdering van straatmeubilair dat een gevaar vormt voor slechtzienden of ook de aanleg van hellende paden naar de ingangen van de stations;
 - antwoord op de aanbevelingen met betrekking tot intermodaliteit: *"de gewijzigde aanvraag zal zo met name de ontwikkeling omvatten van aansluitingspolen voor trams en bussen bij de geplande uitgangen en verder ook de verplaatsing en aanleg van bepaalde busplaatsen omvatten"*;

- rekening houden met de aanbevelingen inzake waterbeheer "*met name door infiltratie-/opvangsystemen zonder lozing te installeren, door op bepaalde stations groendaken aan te leggen of door de voorkeur te geven aan semi-doorlaatbare verhardingen binnen de interventieperimeter. De waterbeheerprincipes zijn het onderwerp van een hydraulische nota die los staat van de basisnota en waarnaar verwezen moet worden*",
 - overeenstemming met de op het project toepasselijke regelgeving (GSV),
 - aanvullende ontwikkelingen in verband met de naleving van het PRAS (specifieke eisen 25.1 en volgende met betrekking tot wegen en openbaar vervoer);
- 115) Wat dit laatste punt betreft, is de aanvrager van mening dat hij in overeenstemming is, aangezien hij stelt dat hij "*rekening houdt met de aanbeveling om meer vegetatie op het Colignonplein aan te brengen en de uitzichten en perspectieven niet te verstoren, met name voor de as Koninklijke Sinte-Mariastraat in de richting van het gemeentehuis*"; dat hij ook vermeldt dat "*hiertoe parkeerplaatsen zullen worden verwijderd*"; dat wat de heraanleg van het Liedtsplein betreft, deze is herzien "*om de visuele perspectieven van het plein te behouden*"; dat "*deze perspectieven zelfs zullen worden benadrukt door de lineariteit van de geplande stedelijke elementen te versterken en door ze evenwijdig met de Koninginnestraat te situeren*"; dat wat de bouw van het station Verboekhoven betreft, dit "*zodanig is ontworpen dat het bestaande erfgoed in stand wordt gehouden en wordt verfraaid door met name een onderhoud te plannen van de gevels aan de kant van de Lambermontlaan, de vergroening van de binnenkant van het huizenblok, enz.*";
- 116) Overwegende dat de hierboven beschreven werkzaamheden door de aanvrager worden beschouwd als "een globaal herstel van de oorspronkelijke toestand, ook 'oorspronkelijke staat +' genoemd"; dat de aanvrager van mening is dat dit de uitvoering mogelijk maakt van een ontwikkelingsproject dat zowel duidelijk als samenhangend is vanuit stedenbouwkundig oogpunt en dat het toepasselijke regelgevingskader en de beginselen van een goede ontwikkeling van het gebied respecteert;
- 117) Overwegende dat de leden van de Overlegcommissie unaniem van mening zijn dat het dossier onvoldoende details bevat (nota's, plannen, details, enz.) om de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte te waarborgen;
- 118) Aangezien de Overlegcommissie in dit stadium ook vraagtekens zet bij bepaalde voorgestelde inrichtingskeuzes en bij de bereidheid van de aanvrager om te voldoen aan de GBP-voorschriften;
- 119) Voorts overwegende dat het project niet voldoende beantwoordt aan de verschillende adviezen van de instanties die in het kader van deze procedure over het gewijzigde project zijn gevraagd (waaronder de gemeente) en die opmerkingen hebben gemaakt over de inrichting van de openbare ruimte rond de stations (inrichting op zich, mobiliteit, erfgoed, beheer van het oppervlaktewater, aanplanting van hoogstammige bomen, enz.);
- 120) Overwegende dat de leden van de Overlegcommissie goed op de hoogte zijn van het tijdschema voor de uitvoering van de bovengrondse werkzaamheden (ongeveer 6 jaar); dat dit onvoldoende reden is om genoeg te nemen met een inrichting die volledig identiek is aan de huidige; dat de ondergrondse bouwwerken de toekomstige ontwikkelingen niet in gevaar mogen brengen, met name wat betreft het oppervlaktewaterbeheer, de aanplant van hoogstammige bomen, de toegankelijkheid, de mobiliteit, het parkeren, enz.;
- 121) Overwegende dat de inrichting van de openbare ruimte dus moet worden doordacht met een geïntegreerde aanpak en rekening houdend met de interacties die verband houden met de vooropgestelde uitdagingen en ambities;
- 122) Overwegende dat er reden is om vraagtekens te plaatsen bij de wijzigingen van de interventieperimeters van bepaalde stations tussen het oorspronkelijk ingediende project en het gewijzigde project; dat er reden is om sommige van deze perimeters te herzien om een samenhangende behandeling inzake de inrichting van de openbare ruimten mogelijk te maken;
- 123) Overwegende dat er reden is om vraagtekens te plaatsen bij het verschil tussen de in de oorspronkelijke aanvraag geplande inrichtingsprojecten en de op heden voorgestelde projecten; dat het interessant zou zijn geweest inspiratie te putten uit de oorspronkelijke inrichtingen om de kwaliteit van de in het gewijzigde project voorgestelde inrichtingen te verhogen (plantvakken, technisch beplantingssysteem, systeem voor het beheer van het oppervlaktewater, denkoefening rond het voetgangers- en fietsersverkeer rond de stations, enz.);
- 124) Voorts overwegende dat de inhoud van de plannen niet nauwkeurig genoeg is om de kwaliteit van de inrichtingen te beoordelen;
- 125) Eveneens overwegende dat in het dossier geen uitleg wordt gegeven over de kortetermijnvisie van de geplande inrichtingen met betrekking tot de opwaardering van erfgoedelementen, de kwaliteit en duurzaamheid van de materialen en de geplande aanplantingen,
- 126) Overwegende dat er een gebrek aan samenhang is vastgesteld van de inrichtingen met de bestaande openbare ruimten en de aangrenzende wegen, in de loop van de programmering of tijdens de bouwwerkzaamheden (met name het gebrek aan zorg besteed aan de grenzen van de heringerichte openbare ruimten, het gebrek aan integratie van de bovengrondse technische installaties (ventilatioorosters, nooduitgangen, liften);
- 127) Overwegende dat om in te spelen op de milieu- en klimaatproblematiek rekening moet worden gehouden met de ontharding van de openbare ruimte, de verbetering van de landschappelijke kwaliteit door het optimaliseren van de

beplantingsvlakken die geschikt zijn voor de aanplant van hoogstammige bomen, het beheer van het oppervlaktewater, het beheer en het onderhoud van de openbare ruimte;

Algemeen

- 128) Overwegende dat bepaalde elementen van de bouw of herinrichting van metrostations, zoals schoorstenen voor rookafvoer die in de openbare ruimte uitkomen, alsook ventilatieroosters en nooduitgangen, een reële invloed hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte; dat de schoorstenen zich meestal op het voetpad, heel dicht bij het voetpad of op openbare pleinen bevinden; dat zij niet alleen een invloed hebben op het verkeer van personen en gebruikers van de openbare ruimte, maar ook op de stedenbouwkundige integratie en het lawaai;
- 129) Gelet op het voorgaande dienen deze elementen te worden verplaatst, weg van voetpaden en parkeerplaatsen, en worden geïntegreerd in bestaande bouwwerken, ... ;
- 130) Overwegende dat het "M"-teken, dat de ingang van het metrostation aanduidt, zowel van veraf als van dichtbij gemakkelijk herkenbaar en van alle vier zijden zichtbaar moet zijn; dat de plaats en de positie ervan (vanuit verschillende hoeken) de identificatie moeten vergemakkelijken, evenals de accentuering van de toegangen en de openbaarvervoeraltes in de stedelijke context;
- 131) Overwegende dat moet worden nagegaan of de hellingen in de openbare ruimte geen oppervlaktewater naar de toegangen van de stations leiden; dat zo nodig een wateropvangsysteem ruim vóór de toegang tot de metro (roltrap, trap en lift) moet worden geplaatst;
- 132) Overwegende dat voetpaden vrij moeten zijn van alle obstakels (straatmeubilair zoals banken, afvalbakken, fietsenrekken, gedeelde fietsenstallingen, drop-offzones, bewegwijzeringspalen of straatverlichtingspalen, alsook veiligheidspaaltes (anti-rampalen)); dat ook conflicten tussen voetgangers, gebruikers van het openbaar vervoer en fietsers op plaatsen met veel verkeer moeten worden vermeden;
- 133) Overwegende dat, overeenkomstig het Cahier voetgangerstoegankelijkheid, voetgangersoversteekplaatsen gelijkvloerse toegangen dienen te hebben en beveiligd moeten zijn met onderling verbonden tegels die voldoen aan de eisen inzake universele toegankelijkheid; dat voor personen met een visuele beperking de geleiding verloopt met een natuurlijke gidslijn, aangevuld met podotactiele tegels en eventueel met geluidssignalering;
- 134) Overwegende dat alle veiligheidsvoorzieningen tegen ramvoertuigen moeten worden geïntegreerd overeenkomstig de gids inzake Security by design (https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_guidesecu_nl_v01.pdf); dat het in dit verband voorziene stadsmeubilair eveneens moet worden geïntegreerd om te voorkomen dat voertuigen op het voetpad of op het voorplein van het station parkeren of stoppen;
- 135) Overwegende dat bepaalde inrichtingen aanleiding geven tot een wijziging van het rooilijnplan; dat het bijgevolg noodzakelijk is door een deskundige landmeter een overzicht te laten opmaken van de nieuwe uitlijningen die uit het project voortvloeien en de ad hoc-procedures voor de formalisering van de nieuwe rooilijnen te volgen;
- 136) Overwegende dat bij het ontwerp van metrostations rekening moet worden gehouden met de "Richtlijnen voor het ontwerp van metro- en premetrostations in Brussel" en met de plannen van de normen; dat, indien het ontwerp afwijkt of zou afwijken van de technische referenties of richtlijnen, contact moet worden opgenomen met het DITP om adequate oplossingen te analyseren en de plannen, doorsneden en details dienovereenkomstig aan te passen;
- 137) Overwegende dat in de effectenstudie de toegankelijkheid van de stations is onderzocht, met name vanuit het oogpunt van PBM's; dat daarin verschillende algemene of meer specifieke aanbevelingen over de stations zijn gedaan;
- 138) Overwegende dat de liften (binnen- en buitenliften) in technisch en esthetisch opzicht moeten overeenstemmen met het normenplan van Brussel Mobiliteit; dat zij duidelijk herkenbaar moeten zijn vanop een afstand en van de nodige bewegwijzering moeten zijn voorzien; dat zij met het oog op de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de gebruikers doorzichtig moeten zijn; dat de voorkeur moet worden gegeven aan liften met dubbele voor- en achterzijde;
- 139) Overwegende dat de boven- en onderkant van hellingen herkenbaar moeten zijn; dat balustrades van dubbele leuningen moeten zijn voorzien;
- 140) Overwegende dat er moet worden gezorgd voor het juiste verlichtingsniveau om zonder verblinding mogelijke obstakels te kunnen identificeren en om een veiligheidsgevoel te creëren;
- 141) De vloerbedekkingen moeten slipvrij, duurzaam en bestand tegen slijtage (water, vlekken, stoten, licht, vandalisme, enz.) zijn, een matte afwerking zonder weerspiegeling hebben; een perfecte vlakheid moet worden gegarandeerd;
- 142) Overwegende dat er reden is om vraagtekens te plaatsen bij het ontbreken van een overkapping voor de toegang tot bepaalde stations; dat er bijgevolg reden is om na te denken over het comfort van de gebruikers en meer in het bijzonder van PBM's (bijv. tijdens het wachten op de lift);
- 143) Overwegende dat er groendaken moeten worden voorzien voor de liftkiosken;
- 144) Overwegende dat er in elk station toiletten voorzien moeten worden die openstaan voor het publiek en aangepast zijn aan personen met beperkte mobiliteit (ook visuele en auditieve beperkingen); dat ten minste één toilet per station zich buiten de gecontroleerde zone moet bevinden;

Liedts

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 145) Overwegende dat het station Liedts gelegen is op het Liedtsplein, langs de 'koninklijke route', een historische route die het kasteel van Laken met het Koninklijk Paleis van Brussel verbindt en die in de 19de eeuw tot stand kwam; dat de huidige configuratie van het Liedtsplein het resultaat is van de verschillende inrichtingen die in het stedelijk weefsel van het gebied werden aangelegd; dat er ten tijde van de ontwikkeling van deze koninklijke route verschillende ambitieuze ontwikkelingsprojecten voor het Liedtsplein werden overwogen, maar dat geen van deze projecten tot uitvoering is gekomen, hetgeen heeft geleid tot de huidige afwezigheid van een echte openbare ruimte op deze plaats;
- 146) Overwegende dat een ander opmerkelijk historisch perspectief is dat van het Liedtsplein de Brabantstraat en de Gallaitstraat met elkaar verbindt; dat de 'oude routes' van deze straten reeds zichtbaar waren op de Vandermaelenkaarten van 1846-1854; dat deze as sinds de 19de eeuw een van de toegangsassen tot de vijfhoek is vanuit de noordelijke wijken van Brussel en dat ze een visuele doorgang vormt die het grondgebied binnen in Schaarbeek met 'de vijfhoek' verbindt;
- 147) Overwegende dat de interventieperimeter is gewijzigd met de uitsluiting van de tramsporen; dat het pleintje tussen de Gallait- en de Paleisstraat, de voetpaden en de parkeerzone in het zuidoosten van het plein en de wegen en voetpaden ten noorden van het plein worden hersteld in oorspronkelijke staat; dat voor de rest van het interventiegebied van een nieuwe inrichting wordt voorzien;
- 148) Overwegende dat het te betreuen valt dat het pleintje niet wordt heringericht aangezien het de toegangspoort vormt tot de Gallait- en de Paleisstraat;
- 149) Overwegende dat de wegen geasfalteerd zijn en dat de voetgangerszones zijn aangelegd in betonklinkers; dat het ontwerp alleen voorziet in aanplanting in de vorm van plantenbakken of groendaken binnen de perimeter;
- 150) Overwegende dat de materiaalkeuze pover is en geen stedenbouwkundige waarde toevoegt aan het Liedtsplein;
- 151) Gelet op het grote gebrek aan vegetatie, en meer in het bijzonder aan aanplantingen in de volle grond; dat bijgevolg 97% van het interventiegebied verhard is; dat in het oorspronkelijke dossier technische voorzieningen waren getroffen om de aanplanting van hoogstammige bomen (anders dan de aanplantingen in bovengrondse bakken) te garanderen, maar dat dit in het gewijzigde dossier niet meer voorkomt;
- 152) Overwegende dat het interventiegebied op het Liedtsplein in het GBP is opgenomen als structurerende ruimte ;
- 153) Overwegende dat bijzonder voorschrift 24 van het GBP bepaalt dat handelingen en werken die een wijziging tot gevolg hebben van de bestaande feitelijke toestand van de voor het publiek toegankelijke ruimten de kwaliteit van het stedelijk landschap behouden en verbeteren, en dat bovendien structurerende ruimten met bomen op een continue en regelmatige wijze moeten worden beplant.
- 154) Overwegende dat de gevelde bomenrijen in het zuidwestelijke deel van het plein in het gewijzigde ontwerp niet zullen worden herplant; dat het ontwerp derhalve moet voldoen aan het BGP-voorschrift;
- 155) Overwegende dat de gevelde bomen in het zuidwestelijke deel van het plein dus moeten worden herplant;
- 156) Overwegende dat de nooduitgangen, in de vorm van een luik, alsook de rookafvoerroosters zich op het niveau van de voetpaden in de Brabantstraat en de Vandeweyerstraat bevinden;
- 157) Overwegende dat de rookafvoerroosters imposant zijn aangezien ze 1 m hoog zijn en een oppervlakte beslaan van +/- 18 m²; dat ze zich voor de bouwlijn bevinden op +/- 1,60 m van de toegangsdeuren van de appartementsgebouwen gelegen op nr. 25, 27 en 29 van de Vandeweyerstraat en op +/- 4,5 m van de gebouwen gelegen op nr. 183, 185 en 187 van de Brabantstraat, op de plaats van parkeerplaatsen;
- 158) Aangezien in de milieueffectenstudie wordt geconcludeerd dat de luchtafvoer alleen in uitzonderlijke brandsituaties zal voorkomen en dat de rookafzuigroosters derhalve weinig hinder zullen veroorzaken in termen van geluid en luchtkwaliteit;
- 159) Overwegende dat de roosters niettemin de zachte mobiliteit hinderen en afbreuk doen aan de esthetische kwaliteit van de openbare ruimte;
- 160) Overwegende dat de Vandeweyerstraat zeer smal is (11,72 m) en dat het effect van de aanwezigheid van het rooster in geval van rookontwikkeling is bestudeerd; dat in de studie rekening wordt gehouden met de luchtkwaliteit in verband met het uitzonderlijke karakter van de inwerkingtreding, hetgeen het effect de facto beperkt; dat in de studie nader wordt ingegaan op de permanente emissies (gekozen type filters, ligging ten opzichte van woningen en overheersende winden); dat de aanwezigheid van deze technische installaties zo dicht bij de gevels echter ter discussie kan worden gesteld vanuit het oogpunt van de leefomgeving en de inpassing in het stedelijk kader;
- 161) Verder overwegende dat de integratie van het rookafzuigingsrooster in de Vandeweyerstraat in de openbare ruimte niet ideaal is en de nabijgelegen woningen hindert;
- 162) Overwegende dat het wenselijk is de rookafvoerroosters in de kiosken te integreren;
- 163) Overwegende dat er zich ook drie toegangsluiken bevinden in de Brabantstraat en de Vandeweyerstraat; dat de elementen in het dossier van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning beknopt zijn met betrekking tot hun doel en gebruiksfrequentie;

- 164) Overwegende dat twee grondroosters, met een oppervlakte van respectievelijk +/- 8 m² en +/- 35 m² (schatting gemeten op het plan), zich op het Liedtsplein bevinden naast het noordelijk paviljoen; dat een derde ventilatierooster zich bevindt in de Vandeweyerstraat en een vierde in de Brabantstraat; dat vier luchtinlaat- en uitlaatroosters geïntegreerd zijn in de toegangspaviljoenen;
- 165) Overwegende dat de plannen van het gewijzigde project beknopt zijn met betrekking tot de afmetingen van deze bovengrondse inrichtingen;
- 166) Overwegende dat al deze ontwikkelingen leiden tot een sterke beperking van het gebruik van deze openbare ruimte, terwijl ze echter al verzadigd is qua gebruik;
- 167) Ondanks de toepassing van verschillende soorten roosters en toegangsluiken blijft de herinrichting van de Brabant- en de Vandeweyerstraat tot het strikte minimum beperkt, terwijl deze inrichtingen een grote impact hebben op deze straten;
- 168) Overwegende dat dit herinrichtingsproject voor het Liedtsplein een goede gelegenheid is om een innovatief systeem voor afvalinzameling via ondergrondse containers (bijv. voor glas) te integreren; dat het project niet in een dergelijke installatie voorziet;
- 169) Overwegende dat het, gelet op het voorgaande, noodzakelijk is de ontwikkeling van de openbare ruimte in haar geheel te herzien en dit binnen een relevante perimeter van de verbinding met de omliggende wegen en door het pleintje Gallait-Paleis te integreren;

Inrichting van het station:

- 170) Overwegende dat het station Liedts toegankelijk is via twee paviljoenen waarvan de respectieve toegangen zich aan de uiteinden van het plein bevinden; dat hoewel het zuidelijke paviljoen beschikt over een optimale aansluiting op de tram (lijnen 25, 62 en 93), het noordelijke paviljoen de stromen naar beneden op het plein leidt;
- 171) Overwegende dat het station ondergronds bestaat uit een rechthoekig hoofdvolume van 72 m bij 21 m, gelegen onder het Liedtsplein, een eerste vijfhoekig secundair volume (81 m²) in de Brabantstraat en een tweede rechthoekig secundair volume (228 m²) in de Vandeweyerstraat; dat in het hoofdvolume zich de ingang van het metrostation bevindt en in de secundaire volumes de nooduitgangen;
- 172) Overwegende dat het hoofdvolume is toegankelijk via een noordelijk paviljoen (10,45 m x 16,11 m) en een zuidelijk paviljoen (10,45 m x 19,31 m); de paviljoenen hebben een variabele hoogte, gaande van +/- 3,50m tot 5,20m en als gevolg van de helling van het plein;
- 173) Overwegende dat de noordelijke faciliteit zich in het perspectief van de winkelas Brabant-Gallait bevindt; dat hij het uitzicht en de stromen tussen de straten Brabant en Gallait blokkeert; dat in de MES wordt aanbevolen de ingangen samen te brengen in één bouwwerk in het midden van het plein buiten de as Brabant-Gallait; dat het noodzakelijk is deze aanbeveling op te volgen; dat de inplanting een gelegenheid kan zijn om de ruimte van het plein te herstructureren en het plein leesbaarder te maken;
- 174) Overwegende dat een herziening van de bovengrondse toegangen een aanzienlijke invloed heeft op de exploitatie van het ondergrondse station, meer bepaald wat het verticale verkeer betreft;
- 175) Overwegende dat de bouwwerken, met inbegrip van de vier liften, zijn overdekt met heldere beglazing; dat heldere beglazing is gebruikt met het idee een zo groot mogelijke doorzichtigheid te presenteren, behalve dat de technische elementen het vrije uitzicht belemmeren;
- 176) Overwegende dat de bouwwerken een onregelmatige vorm hebben aangezien de liften er niet in zijn opgenomen maar ertegen zijn aangebouwd; dat deze liften rechtstreeks toegankelijk zijn vanuit de openbare ruimte; dat deze onregelmatigheid qua vorm de bouwwerken onleesbaar maakt met betrekking tot de te volgen route om toegang te krijgen tot de metroperrons;
- 177) Overwegende dat het schuine gedeelte van het dak is voorzien van treden die als banken kunnen worden gebruikt; dat deze treden naar het westen van het Liedtsplein zijn gericht en dicht bij het centrale gedeelte liggen; dat dit centrale gedeelte van het plein het enige is dat vrij is van obstakels en potentieel heeft voor een gebruikersvriendelijke inrichting;
- 178) Bovendien zullen deze bouwwerken een aanzienlijke visuele impact hebben op de omliggende stedelijke context, aangezien zij zich bevinden in het perspectief van de as van de 'koninklijke route';
- 179) Voorts overwegende dat het Liedtsplein vaak door de omwonenden wordt gebruikt als ontmoetingsplek en doorgangsplaat, dat het er zeer smal is, en dat de bouwwerken ongeveer 10% van de totale oppervlakte van de voetgangerszones op het Liedtsplein vertegenwoordigt; dat de vraag rijst in verband met de door de twee toegangspaviljoenen veroorzaakte opstopping van de verwachte stromen;
- 180) Overwegende dat de bouwwerken een onregelmatige vorm hebben, een gedeeltelijk begroeid dak en gedeeltelijk zijn ingericht in niveaus die als banken kunnen worden gebruikt; dat deze architectuur grote invloed heeft op de toekomstige inrichting en gebruik van het Liedtsplein;
- 181) Overwegende dat de architectuur en de esthetiek van de voorgestelde paviljoenen onvoldoende aansluiten bij de stedenbouwkundige en erfgoedkwaliteiten van het gebied, terwijl ze langs de koninklijke route liggen;

- 182) Voorts overwegende dat hun onregelmatige vorm en de trapsgewijze inrichting een aanzienlijke invloed zullen hebben op de gebruiksmogelijkheden, de netheid van het plein en het daarmee samenhangende veiligheidsgevoel;
- 183) Overwegende dat de architectuur van de bouwwerken dus moet worden herzien (zie ook het hoofdstuk erfgoed);
- 184) Overwegende dat het ontwerp van het liftgebouw niet overeenstemt met de plannen van de normen van Brusselse Mobiliteit (DITP); dat de bescherming van de beglazing en tegen val in de liftschacht via een dubbele leuning (aan de buitenkant) ontbreekt; dat het systeem dat werkt via het opspannen van de beglazing door middel van knoppen te fragiel is (de beglazing breekt zeer gemakkelijk bij de geringste trilling), en dat het tegelijkertijd ingewikkeld is om ze te vervangen (het bestellen van dit type beglazing duurt langer in vergelijking met gelaagd glas);
- 185) Overwegende dat de sluisen van de lift 's nachts gesloten moeten zijn; dat er moet worden gezorgd voor een zo groot mogelijke doorzichtigheid van de wanden, alsook van de cabine, en dit zowel aan de binnen- als buitenzijde;
- 186) Overwegende dat de bedieningszuil voor PBM niet aanwezig is op de plannen;

Colignonplein

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 187) Overwegende dat de perimeter in de aanvraag geen rekening houdt met de volledige ontwikkeling van het Colignonplein; dat dezelfde openbare ruimte bijgevolg op twee verschillende manieren wordt behandeld, met een deel als gemeenschappelijke ruimte op een vlak plateau en een tweede dat in zijn bestaande staat wordt gehandhaafd, en dus in een andere ontwerptaal en met andere materialen; dat het gewijzigde project vervolgens geen enkele samenhang brengt op het niveau van het plein; dat het bijgevolg nodig is de perimeter van de interventie te verruimen en een project als geheel voor te stellen in plaats van gefragmenteerd;
- 188) Overwegende dat het hier niet gaat om een oorspronkelijke staat gesteld door de aanvrager, maar om een gedeeltelijke heraanleg van publieke ruimte waarbij de aanvrager alleen wijzigt wat door de bouw van het station wordt aangetast; dat dit in strijd is met de goede inrichting van de omgeving;
- 189) Overwegende dat in de effectenstudie de ontwikkeling rond het Colignonplein is geanalyseerd, met name vanuit het oogpunt van de actieve vervoerswijzen, en aanbevelingen zijn geformuleerd om het ontwerp op deze punten te verbeteren;
- 190) Overwegende dat het type oppervlaktebekleding moet worden herzien; dat voor de bestrating de keuze van een gladde bekleding kan voldoen aan een langere levensduur van het materiaal in de tijd en akoestische kwaliteiten kan bieden;
- 191) Overwegende dat de symmetrie die wordt verkregen tussen de westzijde, waar de roosters voor de rookafvoer zijn geplaatst, en de oostzijde, waar de fietsenstallingen zijn geplaatst, relatief is en het verdient om beter te worden uitgedacht;
- 192) Overwegende dat het ventilatierooster in zijn huidige vorm te groot en niet esthetisch is; dat de bevestiging van een rookafvoerkanaal aan het bouwwerk niet alleen onesthetisch is, maar ook een visueel obstakel vormt (gebrek aan doorzichtigheid) en het bouwwerk blootstelt aan het risico van graffiti;
- 193) Overwegende dat de aanbevelingen van de effectenstudie moeten worden opgevolgd door te voorzien in een kwalitatieve lay-out en architectuur van de rookafvoerroosters en een goede stedenbouwkundige integratie;
- 194) Overwegende dat in de effectenstudie is gewezen op de rol van obstakels en het gebrek aan integratie van rookafvoerkanalen en nooduitgangen, en dat er aanbevelingen zijn gemaakt om deze gevolgen te beperken;
- 195) Overwegende dat de grondhelling absoluut in de tegenovergestelde richting van het bouwwerk moet lopen;
- 196) Overwegende dat de versmalling van de weg in het gedeelte tussen de Floris- en Verhasstraat niet gerechtvaardigd is; dat hierdoor de symmetrie van het plein wordt aangetast en het conflict tussen bussen en fietsers wordt versterkt; fietsers kunnen niet meer om bussen heen rijden wanneer de aan de halte staan;
- 197) Overwegende dat de maatschappij De Lijn gebruik maakt van gelede bussen; dat deze door de versmalling van de rijweg mogelijk niet meer zullen kunnen passeren; dat dit moet worden nagegaan en dat in het dossier draaiplannen moeten worden voorzien;
- 198) Overwegende dat, wat de openbare verlichting betreft, een aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning (Ref. Nova: 15/PFD/1832324) in behandeling is; dat deze aanvraag ertoe strekt de straatverlichting op masten te vervangen door gevelbeugels;

Inrichting van het station:

- 199) Overwegende dat het ontwerp van het liftgebouw niet overeenstemt met de plannen van de normen van Brusselse Mobiliteit (DITP); dat de bescherming van de beglazing en tegen val in de liftschacht via een dubbele leuning (aan de buitenkant) ontbreekt; dat het systeem dat werkt via het opspannen van de beglazing door middel van knoppen te fragiel is (de beglazing breekt zeer gemakkelijk bij de geringste trilling), en dat het tegelijkertijd ingewikkeld is om ze te vervangen (het bestellen van dit type beglazing duurt langer in vergelijking met gelaagd glas);
- 200) Overwegende dat de bedieningszuil voor PBM niet aanwezig is op de plannen;

- 201) Overwegende dat op niveau -1 de doodlopende ligging van een gang niet ideaal is qua traject en qua veiligheid van personen met beperkte mobiliteit; dat er moet worden gezorgd voor een zo groot mogelijke doorzichtigheid van de wanden, alsook van de cabine, zowel binnen als buiten;

Verboekhoven

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 202) Overwegende dat het ventilatierooster aan de binnenkant van het huizenblok in zijn huidige vorm te groot en niet esthetisch is; dat de bevestiging van een rookafvoerkanaal aan het bouwwerk niet alleen onesthetisch is, maar ook een visueel obstakel vormt (gebrek aan doorzichtigheid) en het bouwwerk blootstelt aan het risico van graffiti;
- 203) Overwegende dat de grondhelling absoluut in de tegenovergestelde richting van het bouwwerk moet lopen;
- 204) Overwegende dat in de effectenstudie het mogelijke verlies aan privacy en inkijk ten gevolge van de installatie van het bouwwerk aan de binnenzijde van het huizenblok is geanalyseerd en aanbevelingen ter zake zijn gedaan;
- 205) Overwegende dat in de effectenstudie aanbevelingen zijn gedaan met betrekking tot de tijdelijke inrichting van het Lidl-perceel, teneinde de vergroening ervan te bevorderen en te voorkomen dat er een stadskanker ontstaat bij gebrek aan een project;
- 206) Overwegende dat in de effectenstudie een analyse is gemaakt van de gevolgen van de voetgangersbrug die voor de zuidzijde van het station Verboekhoven is gepland; dat gezien de geringe geschatte verkeersdrukte, de onzekerheid over de voltooiing van de GEN-halte en de ongemakken die erdoor worden veroorzaakt, met name wat veiligheid en inkijk betreft, in de studie niet wordt aanbevolen deze brug in eerste instantie te bouwen;

Inrichting van het station:

- 207) Overwegende dat het ontwerp van het liftgebouw niet overeenstemt met de plannen van de normen van Brusselse Mobiliteit (DITP); dat de bescherming van de beglazing en tegen val in de liftschacht via een dubbele leuning (aan de buitenkant) ontbreekt; dat het systeem dat werkt via het opspannen van de beglazing door middel van knoppen te fragiel is (de beglazing breekt zeer gemakkelijk bij de geringste trilling), en dat het tegelijkertijd ingewikkeld is om ze te vervangen (het bestellen van dit type beglazing duurt langer in vergelijking met gelaagd glas);
- 208) Overwegende dat de bedieningszuil voor PBM niet aanwezig is op de plannen;
- 209) Overwegende dat in de effectenstudie de functionaliteit van de ingang aan de kant van Lambermont is geanalyseerd met maximalistische hypothesen; dat daarin wordt aanbevolen een vrije doorgang van ten minste 5 meter te bieden om de passagiersstromen in verband met de tram naar behoren te kunnen opvangen;
- 210) Overwegende dat de onderhavige procedure niet tot doel heeft de aanvragen te machtigen om over te gaan tot de onteigeningen die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van zijn ontwerp;

Riga

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 211) Overwegende dat het ventilatierooster in zijn huidige vorm te groot en niet esthetisch is; dat de bevestiging van een rookafvoerkanaal aan het bouwwerk niet alleen onesthetisch is, maar ook een visueel obstakel vormt (gebrek aan doorzichtigheid) en het bouwwerk blootstelt aan het risico van graffiti;
- 212) Overwegende dat de grondhelling absoluut in de tegenovergestelde richting van het bouwwerk moet lopen;

Inrichting van het station:

- 213) Overwegende dat het ontwerp van het liftgebouw niet overeenstemt met de plannen van de normen van Brusselse Mobiliteit (DITP); dat de bescherming van de beglazing en tegen val in de liftschacht via een dubbele leuning (aan de buitenkant) ontbreekt; dat het systeem dat werkt via het opspannen van de beglazing door middel van knoppen te fragiel is (de beglazing breekt zeer gemakkelijk bij de geringste trilling), en dat het tegelijkertijd ingewikkeld is om ze te vervangen (het bestellen van dit type beglazing duurt langer in vergelijking met gelaagd glas);
- 214) Overwegende dat de bedieningszuil voor PBM niet aanwezig is op de plannen;
- 215) Overwegende dat op niveau -1 van het station de afstand tussen de voeten van de twee roltrappen te smal is; dat dit een risico van oversteken en/of botsen van de stromen inhoudt; dat het bijgevolg noodzakelijk is te voorzien in een grotere draairuimte;
- 216) Overwegende dat op niveau -2 de grote commerciële ruimte vrij ver van de hal aflight, is er reden om vraagtekens te plaatsen bij de interactie die deze ruimte met de hal zal hebben;
- 217) Overwegende dat het voor niveau -3 geplande openbare toilet zich bevindt in een gecontroleerde zone en in een doodlopend uiteinde waar geen sociale controle is; dat de plaatsing ervan bijgevolg moet worden herzien; dat bovendien moet worden voorzien in een ander, voor het publiek toegankelijk toilet dat zich buiten de gecontroleerde zone bevindt;

Linde:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 218) Overwegende dat de 1 m hoge rookkanalen (schoorstenen) ter hoogte van het voetpad (Parijsstraat) niet bijdragen tot de kwaliteit van de openbare ruimte; dat zij buiten de voetgangersweg, weg van het voetpad, moeten worden geplaatst en in nieuwe of bestaande bouwwerken moeten worden geïntegreerd;
- 219) Gelet op de heraanleg van het kruispunt Picardie/Verdonck in 2022;
- 220) Gelet op de aanzienlijke verharding in de omgeving van het station Linde;
- 221) Gelet op de aanwezigheid van glasbollen op de hoek van de Verdonck-/Van Hammestraat;
- 222) Overwegende dat in de effectenstudie voor het station Linde werd aanbevolen de aanwezige glasbollen te behouden;
- 223) Gelet op de niet-overdekte fietsenstalling;
- 224) Overwegende dat het heraanlegproject voor de Verdonckstraat beperkt blijft tot het begin van de straat;
- 225) Overwegende dat dat de rijweg voor het metrostation minder dan 6 meter breed is;
- 226) Gelet op de multimodale rol van het station Linde;
- 227) Gelet op de toename van het gebruik van 'free floating'-voertuigen;
- 228) Gelet op het ontbreken van een voetgangersoversteekplaats bij het station Linde;
- 229) Overwegende dat in de effectenstudie voor het station Linde werd aanbevolen het aantal voetgangersoversteekplaatsen te verhogen;
- 230) Overwegende dat het project voorziet in de aanleg van moestuinen naast het station Linde; dat de aanleg van deze moestuinen het voorwerp moet zijn van een participatief proces met de omwonenden;

Inrichting van het station:

- 231) Overwegende dat de aanwezigheid van de technische lokalen op de begane grond langs de moestuinen een gemiste kans is voor enerzijds de activering van het station en de aantrekkingskracht op de gebruikers die het station binnenkomen, en anderzijds ook de vraag doet rijzen naar de verenigbaarheid van deze twee functies; daarom moet de configuratie worden verbeterd om meer doorzichtigheid te scheppen tussen de binnen- en buitenruimten;
- 232) Overwegende dat er moet worden gezorgd voor een zo groot mogelijke doorzichtigheid van de liften;
- 233) Overwegende dat op perronniveau de trappen, waarvan de vlucht 4 m korter is, tegen de muur zijn geplaatst; dat het noodzakelijk is de indeling van de trappen en roltrappen om te keren, teneinde 2 m extra breedte over 4 m te verkrijgen; dat dit het gemakkelijker zal maken voor de passagiers om zich over de lengte van de perrons te verspreiden;

Vrede

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 234) Overwegende dat het ventilatierooster in zijn huidige vorm te groot en niet esthetisch is; dat de bevestiging van een rookafvoerkanaal aan het bouwwerk niet alleen onesthetisch is, maar ook een visueel obstakel vormt (gebrek aan doorzichtigheid) en het bouwwerk blootstelt aan het risico van graffiti;
- 235) Overwegende dat de grondhelling absoluut in de tegenovergestelde richting van het bouwwerk moet lopen;
- 236) Gelet op de verplaatsing van de tramhalte op de plaats van de leveringszone aan het Vredeplein 23;
- 237) Overwegende dat de fietsenstallingen op de weg niet overdekt zijn;
- 238) Gelet op de schrapping van 2 parkeerplaatsen gelegen aan Vredeplein 15;
- 239) Gelet op de schrapping van 6 parkeerplaatsen (1 PBM en 5 gewone) op de weg ter hoogte van de muziekacademie;
- 240) Gelet op de wijziging van de samenstelling van de parking van de muziekacademie van 13 plaatsen (waarvan 2 Cambio-plaatsen en 11 gewone plaatsen) naar 11 plaatsen (waarvan 1 PBM-plaats, 2 Cambio-plaatsen en 8 gewone plaatsen);
- 241) Overwegende dat in de effectenstudie wordt aanbevolen de Cambioplplaats, die binnen de interventieperimeter van het station Vrede ligt, te verplaatsen;
- 242) Overwegende dat in de effectenstudie de behoefte aan speciale parkeer- en stopplaatsen rond het station Vrede is geëvalueerd en dat daarin de inrichting van twee leveringszones en een taxistandplaats wordt aanbevolen;
- 243) Gelet op het gebrek aan fietsenrekken op het Vredeplein;

Inrichting van het station:

- 244) Overwegende dat het ontwerp van het liftgebouw niet overeenstemt met de plannen van de normen van Brusselse Mobiliteit (DITP); dat de bescherming van de beglazing en tegen val in de liftschacht via een dubbele leuning (aan de buitenkant) ontbreekt; dat het systeem dat werkt via het opspannen van de beglazing door middel van knoppen te fragiel is (de beglazing breekt zeer gemakkelijk bij de geringste trilling), en dat het tegelijkertijd ingewikkeld is om ze te vervangen (het bestellen van dit type beglazing duurt langer in vergelijking met gelaagd glas);
- 245) Overwegende dat de bedieningszuil voor PBM niet aanwezig is op de plannen;

246) Overwegende dat op niveau -1 de doodlopende ligging van een gang niet ideaal is qua traject en qua veiligheid van personen met beperkte mobiliteit; dat er moet worden gezorgd voor een zo groot mogelijke doorzichtigheid van de wanden, alsook van de cabine, zowel binnen als buiten;

Bordet

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 247) Overwegende dat in de effectenstudie rekening is gehouden met het RPA Bordet en met de in het gebied geplande projecten in hun huidige vorderingsstaat; aangezien deze zich in een te vroeg ontwikkelingsstadium bevinden om in de studie te kunnen worden opgenomen, is aanbevolen om de werkzaamheden tijdens de verdere procedure te blijven coördineren;
- 248) Overwegende dat de lift van het afgezonderde bouwwerk aan de kant van de Decathlon nauwelijks herkenbaar is als toegang tot het station; dat de configuratie een gevoel van onveiligheid kan opwekken; dat het volume waarin de nooduitgang en de airconditioning van de winkels zijn geïntegreerd te imposant is en dat de behandeling van deze nooduitgangen weinig kwalitatief is;
- 249) Overwegende dat het Villo!-station verplaatst moet worden zodat het geen obstakel vormt in het voetgangerstraject en de toegangshelling naar het NMBS-station;
- 250) Overwegende dat de fietsenstalling volledig geïsoleerd en ondoorzichtig is, zonder opening naar buiten en zonder daglicht; dat het daarom noodzakelijk is de ruimte van buitenaf zichtbaar te maken (beglazing) en de veiligheid ervan te waarborgen;
- 251) Overwegende dat de voetgangersoversteekplaatsen op de kruispunten Bordet/Haacht en Bordet/Leopold III comfortabeler gemaakt moeten worden;
- 252) Gelet op de classificatie:
- Van de J. Bordetlaan en de Leopold III-laan als Fiets PLUS-weg,
 - Van de Haachtsesteenweg als Fiets Comfort-weg;
- 253) Gelet op het herinrichtingsproject van de J. Bordetlaan met het oog op de aanleg van een fietspad over de volledige lengte van de weg;
- 254) Gelet op het project voor de aanleg van een rotonde op het kruispunt van de J. Bordetlaan en de Schiphollaan;
- 255) Gelet op de multimodale rol van het station Bordet (trein, metro, bus, tram, P+R ...);
- 256) Overwegende dat in de effectenstudie verschillende aanbevelingen zijn gedaan met betrekking tot de verbetering van het verkeer met actieve vervoersmodi rond het station van Bordet;
- 257) Gelet op de inrichting van een dubbel busperron en speciale bushalte-grondmarkeringen in de buurt van het station Bordet;
- 258) Gelet op de verwachte demografische toename via de RPA's Bordet en Defensie;
- 259) Gelet op de 77 geplande parkeerplaatsen voor fietsen;
- 260) Gelet op de aanwezigheid van een prioritaire ongevalgevoelige zone (ZACA) op het kruispunt tussen de Haachtsesteenweg en de J. Bordetlaan;
- 261) Overwegende dat in de effectenstudie de vraag naar specifieke parkeergelegenheid is geanalyseerd en wordt aanbevolen om een taxiparkeerplaats bij het station te voorzien;

Inrichting van het station:

- 262) Overwegende dat de deuropeningen naar de ontvangsthall op geen enkele wijze de doorgang van gebruikers en/of een evacuatie mogen hinderen;
- 263) Overwegende dat op niveau 45.50 moet worden gezorgd voor voldoende breedte met het oog op een vlotte doorstroming en veiligheid in de bufferzones boven- of onderaan de roltrappen en trappenhuizen;
- 264) Overwegende dat op de niveaus +27,00 en +37,00 de plaatsing van de roltrappen een obstakel vormt aangezien dit de doorgangsruijtte beperkt en er zo een minder kwalitatieve zone wordt gecreëerd; dat het verstandig zou zijn de twee om te keren;
- 265) Overwegende dat in de plannen details ontbreken over de inrichting van het stationsmeubilair (banken, vuilnisbakken, ...) en andere uitrusting;
- 266) Overwegende dat er een analyse moet worden gemaakt van de ruimte voor passagiersdiensten (winkels, activiteiten, enz.) in de stations om de behoeften qua oppervlakte en de eventuele uitbreidingsmogelijkheden op lange termijn in te schatten;
- 267) Overwegende dat er met de NMBS moet worden afgestemd over de inrichting van de perrons en de toegankelijkheid van de halte;

Waterzuiveringsinstallatie

- 268) Gelet op de procedure tot wijziging van het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) nr. 19 'Westwijk van het Noordstation', dat momenteel door de gemeente wordt bestudeerd en tot doel heeft een kwaliteitsvolle openbare ruimte te ontwikkelen op het Solvayplein en het perceel van het vroegere 'Medical Center'; dat als zodanig dit perceel van de NMBS en het terrein

waarop de waterzuiveringsinstallatie is gebouwd, worden opgenomen in de perimeter van de wijziging van het voornoemde BBP;

- 269) Overwegende dat het gebouw in de wegezone van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) is gebouwd; dat het in de openbare ruimte is gebouwd; dat het niet mogelijk is om in de wegezone te bouwen; dat het eerst buiten gebruik moet worden gesteld en de rooilijnen dienovereenkomstig moeten worden herzien;
- 270) Overwegende dat de stedenbouwkundige integratie van het gebouw nauwelijks overeenstemt met de omgeving; dat het voorstel de samenstelling doorbreekt van de verzorgde gevel van de tunnel die deel uitmaakt van het Noordstation, zoals opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 271) Overwegende dat het gebouw is samengesteld uit een overvloed aan verschillende materialen in diverse kleuren (aluminium sandwichpanelen, wit en grijs prefab beton, grijs getinte transparante glazen gordijngelvels, antracietkleurige PVC-sectionaalpoorten); dat de samenstelling van deze gelvels niet esthetisch is (verticale gordijngelvel gemengd met vensters in horizontale banden, de bovenste verdieping die deel uitmaakt van de bestaande gevel in blauwe steen en langs de spoorlijn loopt);
- 272) Gelet op de stedenbouwkundige vergunning die de gedelegeerde ambtenaar op 7 december 2018 heeft afgegeven en die ertoe strekt het "Medical Center af te breken zonder heropbouw in de specifieke context van de uitvoering van de werken van de toekomstige metrolijn naar het noorden van Brussel" (15/PFD/692097), alsook op de specifieke motiveringen ervan: "Gezien het feit dat Infrabel van plan is een gebouw te herbouwen met dezelfde voetafdruk als het gebouw dat werd afgebroken; dat dit project pas kan worden uitgevoerd wanneer de bouw van de tunnel onder de sporen is voltooid (dossier dat momenteel wordt onderzocht - Ref. Nova: 15/PFD/648592); dat deze aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning technisch gescheiden is van de werkzaamheden onder het Noordstation; dat de heropbouw van een gebouw kan worden uitgevoerd ongeacht het resultaat van de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van een tunnel onder de sporen van het Noordstation";
- 273) Overwegende dat het waterzuiveringsstation een homogeen geheel moet vormen met het door Infrabel beoogde project; dat de ontwikkeling van de twee aanvragen moet worden gecoördineerd;
- 274) Gelet op het stadsvernieuwingscontract (SVC) "2 - Noord-Brabant - Sint-Lazarus" betreffende de inrichting van het voorplein van het Noordstation en de Aarschotstraat tussen de Kwatrechtstraat en de Brabantstraat (EO.7) en met name de renovatie en opwaardering van de Kwatrechtunnel; dat de WZI moet verbonden worden met deze lopende projecten;
- 275) Overwegende dat de inrichting van verhardingen rondom de WZI problematisch is in termen van gebruik, met name in verband met de lopende studies over de wijziging van het BBP waarin dit perceel wordt beschouwd als een open en openbare ruimte die ook deel moet uitmaken van de groene netwerken en de ecologische continuïteit [spoorlijnen en vervolgens de vergroening van de openbare ruimten van de wijk];
- 276) Overwegende dat de plannen van de bestaande situatie niet juist zijn; dat het betrokken gebied na de aanleg van de tunnel onder het Noordstation (15/PFD/648595) opnieuw zal worden ingericht met de aanplanting van een gazon en 6 bomen, zoals in de bestaande situatie vóór de afbraak van het 'Medical Center';
- 277) Overwegende dat de kelderverdieping van het gebouw de laatste beschikbare open ruimte zal verharden en 3 van de 6 bomen geveld zullen worden;
- 278) Overwegende dat de betonnen oppervlaktebekledingen de grond ondoordringbaar maken; dat zij zo zijn ontworpen dat containervrachtwagens twee keer per week bij de sectionaalpoorten van de WZI kunnen komen; dat dit het gebruik en de waterdoorlatendheid van dit deel van de openbare ruimte verhindert;
- 279) Overwegende dat de beschikbare oppervlakken in het gebouw voor de zuivering beperkt zijn; dat in de nota van de effectenstudie melding wordt gemaakt van een zuiveringsproces waarvoor talrijke opslagbassins en tanks met een groot volume nodig zijn; dat er echter geen plan is getekend met de exacte plaats van deze installaties;
- 280) Overwegende dat het traject van de metrotunnel verschillende lage punten omvat (Aarschot, Verboekhoven, Linde); dat de recuperatie van het infiltratiewater uit de tunnel en de stations gravitair is; dat het zuiveringsstation zich aan de oppervlakte en aan het einde van het circuit bevindt; dat al het afvoerwater dus vanaf het station van Linde, d.w.z. over bijna 5 km, zal moeten worden vervoerd en gepompt naar de zuiveringsinstallatie in het Noordstation; dat de duurzaamheid van deze aanpak twijfelachtig is;
- 281) Evenwel gelet op de gewaardeerde bereidheid van de aanvrager om de infiltratievariant van de MES gedeeltelijk te volgen, met als doel het bemalingswater te zuiveren en het op termijn naar een open greppel op de Bolivarlaan te leiden die zou samenvloeien met de Zenne in het kader van het project 'Max-Aan-Zenne'; dat, in afwachting van de verwezenlijking van dit project, het gezuiverde en vervuilde water in de riolering zou worden geloosd; dat de relevantie van de locatie van de zuiveringsinstallatie derhalve in hoge mate afhangt van de verwezenlijking van het 'Max-Aan-Zenne'-project;
- 282) Overwegende dat bijgevolg een alternatieve plaatsing op het laagste punt moet worden bestudeerd, volgens de beste locatie, geïntegreerd in de nauwkeurig onderzochte context en beter ingepast in het stedelijk weefsel;

ERFGOED:

- 283) Gelet op artikel 245 van het BWRO betreffende de uitreiking van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning die aan bijzondere voorwaarden kan worden onderworpen in verband met de bescherming van het archeologisch erfgoed;
- 284) Rekening houdend met de ligging van de betrokken percelen in verschillende zones met archeologisch potentieel in de gemeenten Schaarbeek, Evere en Brussel-Haren (Atlas van de archeologische ondergrond van het Gewest Brussel, vol. 16, 18 en 22 - <https://gis.urban.brussels> > Brussel-Stedenbouw en Erfgoed > Monumenten en Landschappen > Archeologisch Erfgoed > Archeologische atlas);
- 285) Overwegende dat in de effectenstudie de gevolgen van het project voor het erfgoed en de alternatieven zijn geëvalueerd;
- 286) Overwegende dat uit de effectenstudie is gebleken dat de bewegwijzering in de gewijzigde plannen moet worden geïntegreerd, met name ten aanzien van gebouwen en locaties met patrimoniaal karakter;

Liedts

- 287) Overwegende dat het Liedtsplein deel uitmaakt van de koninklijke route die het Koninklijk Paleis met het Kasteel van Laken verbindt via de Koningsstraat, het Koninginneplein, de Paleisstraat, het Liedtsplein, de Koninginnelaan, het Onze-Lieve-Vrouwvoorplein en tenslotte de Koninklijke Parklaan;
- 288) Overwegende dat in het geval van Liedts uit de effectenstudie is gebleken dat de historische perspectieven behouden moeten blijven;
- 289) Overwegende dat het vergezicht van de Onze-Lieve-Vrouwekerk begint op het Liedtsplein en dat dit zo goed mogelijk bewaard moet blijven;
- 290) Overwegende dat toegangsbouwwerken voor de metro zo zijn geplaatst dat ze een directe invloed op dit uitzicht hebben, zou het passender zijn om een minimale vrije breedte van 20 m aan te houden tussen de tegenoverliggende gevel en de bouwwerken;
- 291) Overwegende dat de visuele impact van de bouwwerken kan worden geminimaliseerd door de uitrustingen in hetzelfde volume te groeperen (liften, overdekking aan de bovengrondse haltes, rookafzuigroosters, enz.);
- 292) Overwegende dat de roosters voor de rookafvoer zich 1 meter boven de grond bevinden, waardoor de openbare ruimte onnodig wordt belemmerd; deze roosters zouden gelijk met grond kunnen worden geplaatst om de ruimte vrij te maken;
- 293) Overwegende dat zich onder het Liedtsplein een bunker bevindt en dat deze moet worden gedocumenteerd en het dossier dienovereenkomstig moet worden aangevuld;
- 294) Overwegende dat een toegang is gepland in twee gebouwen die zijn opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hoek Brabantstraat 191/ De Potterstraat 47 - <https://monument.heritage.brussels/nl/buildings/23167>); dat uit het ontwerp blijkt dat er geen aanpassing van de voorgevel zal plaatsvinden;
- 295) Overwegende dat de totstandbrenging van een toegang automatisch echter een aanzienlijke bewegwijzering vereist; dat deze ingreep derhalve beter moet worden gedocumenteerd;

Colignonplein

- 296) Het Colignonplein maakt deel uit van de 4,2 km lange monumentale en grote as die loopt van het Koningsplein tot het station van Schaarbeek en die de Koningsstraat, de Koninklijke Sinte-Mariastraat, de Maarschalk Fochlaan en de Prinses Elisabethlaan omvat;
- 297) Overwegende dat het plein reeds in 1887 werd aangelegd en uitgebreid om het in overeenstemming te brengen met de afmetingen van het gemeentehuis en tegelijkertijd een efficiënte doorstroming en mobiliteit rond het prestigieuze gebouw mogelijk te maken; dat de gemeente, om deze ontwikkeling te voltooien, een architectuurwedstrijd uitschreef voor de aanleg van de aan het nieuwe plein aangrenzende percelen; dat alle bekroonde gevels tussen 1897 en 1902 werden aangekocht en opgetrokken;
- 298) Overwegende dat het plein en zijn omgeving thans deel uitmaken van de beschermingszone van het geklasseerde gemeentehuis; dat de gevels rond het plein niet geklasseerd zijn maar integraal deel uitmaken van het Brusselse erfgoed; dat, ter herinnering, een reeks van drie Art Nouveau-huizen ten noorden van het plein geklasseerde monumenten zijn; dat de erfgoeduitdaging op dit plein bijgevolg zeer belangrijk is;
- 299) Overwegende dat er zich op dit traject twee beschermde monumenten bevinden, waaronder het gemeentehuis van Schaarbeek, waar het nieuwe station tegenover zal komen te liggen;
- 300) Overwegende dat de betrokken perimeter niet het hele Colignonplein omvat, zou het aangewezen zijn de studie- en interventieperimeter uit te breiden tot het hele Colignonplein, met inbegrip van het voorplein, de zijstraten (aan

weerszijden van het gemeentehuis) en de achterzijde van het plein, teneinde een globaal ontwikkelingsproject uit te werken;

- 301) Overwegende dat de bouw van een verticale wand ter afsluiting van het station in de onmiddellijke nabijheid van de kelders van het gemeentehuis van Schaarbeek is gesitueerd; dat derhalve moet worden bevestigd dat geen ingreep is gepland vanuit de kelders van het gemeentehuis;
- 302) Gelet op het risico van differentiële zetting als gevolg van ingrepen onder/bij het gebouw en het feit dat ook in het gebouw zelf indicatoren/sensoren moeten worden geïnstalleerd;
- 303) Overwegende dat de locaties van de metrotoegangen en de liften een rechtstreekse invloed hebben op het uitzicht op de ingang van het gemeentehuis van Schaarbeek; dat de liften 90° met de klok mee moeten worden gedraaid en de toegangen tot de metro naar het midden toe moeten worden beperkt;
- 304) Overwegende dat de elementen van de stedelijke bewegwijzering en de technische en veiligheidsvoorzieningen slechts in geringe mate zijn gedocumenteerd; dat zij moeten zo onopvallend mogelijk worden geplaatst;
- 305) Overwegende dat het Colignonplein zich onderscheidt door gevels van hoge kwaliteit die een opmerkelijk architecturaal geheel vormen;
- 306) Overwegende dat de nieuwe inrichting van het plein bijzonder verhard is;
- 307) Evenwel overwegende dat de aanplanting van hoogstammige bomen de leesbaarheid van de gevels van het gemeentehuis van Schaarbeek en die van de huizen aan het voorplein belemmert;

Verboekhoven

- 308) Overwegende dat het ontwerp voorziet in de inrichting van een toegang tot het station via de Lambermontlaan nr. 115-117;
- 309) Overwegende dat deze twee herenhuizen zijn opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (https://monument.heritage.brussels/nl/Schaerbeek/Boulevard_Lambermont/113/22123 en https://monument.heritage.brussels/nl/Schaerbeek/Boulevard_Lambermont/117/22125);
- 310) Overwegende dat de totstandbrenging van een toegang automatisch echter een aanzienlijke bewegwijzering vereist; dat deze ingreep derhalve beter moet worden gedocumenteerd;

Riga

- 311) Overwegende dat in de effectenstudie de gevolgen van de herinrichting van het Rigaplein voor het plein en het uitzicht naar het station van Schaarbeek beoordeeld zijn en dat, in de veronderstelling dat de verplanting en de bescherming van de bomen tijdens de bouwwerkzaamheden succesvol zijn, er geen significant effect op deze elementen is vastgesteld;
- 312) Overwegende dat in de effectenstudie wordt vermeld dat de volgroeide bomen dicht bij de nieuwe inrichtingen staan, zijn hun wortelsystemen met elkaar verweven;
- 313) Overwegende dat het de bedoeling is voor elke boom een kluit te kappen; dat deze actie de bomen een groot deel van hun wortelstelsel zal ontnemen; dat dit ook het geval zal zijn voor nabijgelegen bomen;
- 314) Overwegende, ter herinnering, dat het wortelstelsel van een boom (dikke wortels en fijne wortels) zich grotendeels bevindt tussen 0-30 cm diep, maar zich rond de voet kan uitstrekken over een afstand van 1,5 tot 2,0 maal de hoogte van de boom, veel meer dus dan de verplaatste wortelkluit;
- 315) Overwegende dat de effectenstudie ook vermeldt dat de kans op herstel van de verplaatste bomen niet groot is, aangezien het verlies van een groot deel van het wortelstelsel (en de beschadiging van de wortels in de kluit bij het afsnijden) onvermijdelijk zal leiden tot de sterfte van een deel van de kroon in de daaropvolgende maanden en jaren; dat de boom dan zijn reserves (die zich in het hout bevinden) moet aanspreken om te proberen de verloren gegane delen van de kroon en de wortels weer op te bouwen en dat hij nooit een structurele wortel kan vervangen als deze eenmaal verloren is gegaan;
- 316) Overwegende dat het niet in acht nemen van het reactievermogen van de bomen naar gelang van hun ontogene leeftijd altijd tot mislukkingen leidt; dat de bomen op het Rigaplein volwassen zijn en hun reactievermogen beperkt is;
- 317) Overwegende dat het de bedoeling is de kluiten naar een andere plaats op het plein te verplaatsen, zullen uiteraard nieuwe kuilen moeten worden gegraven om ze daar te plaatsen; dit betekent dat opnieuw de wortels van bomen die volgens de plannen niet zouden worden geveld of verplaatst, zullen worden doorgesneden en dat de gezondheid van andere bomen in gevaar zal worden gebracht;
- 318) Overwegende dat de landschappelijke compositie van het Rigasquare is uitgedacht en ontworpen volgens een inrichtingslogica, heeft het verplaatsen van delen van het square vanuit dit oogpunt dan ook geen zin;
- 319) Overwegende bijgevolg dat de geplande verplaatsing van 3 tot 5 volwassen bomen van het Rigasquare ongepast is en dat er geen garantie is dat het landschappelijke effect van de nieuwe ontwikkelingen op het Rigasquare de kwaliteit ervan in stand zal houden of zal verbeteren;
- 320) Overwegende, met het oog op het goede behoud van de bomen die behouden worden, dat moet worden bepaald dat er geen grondwerkzaamheden mogen worden verricht, geen verdichting mag plaatsvinden, geen opslag of stortingen mogen

gebeuren in de vitale zone van de bomen, d.w.z. ten minste in de kroonomtrek plus 2 m, dat het grondwaterpeil niet mag worden gewijzigd zonder compenserende besproeiing, dat geen takken mogen worden gesnoeid zonder de codes van goede praktijken in acht te nemen, dat het silhouet niet mag worden veranderd, en dat een beschermingszone voor de bomen moet worden ingesteld door een fysieke barrière aan te brengen die de bouwplaats afbakt.

- 321) Overwegen dat het vellen van bomen die niet kunnen worden behouden, moet worden gecompenseerd door nieuwe aanplantingen;
- 322) Overwegende dat dit moet plaatsvinden door te zorgen voor een plantgrondkwaliteit die voldoet aan de in het typebestek 2015 vastgestelde parameters, met een maximale plantgrootte van 20/25 met kluiten van evenredige afmetingen en tijdens de plantperiode die beperkt is tot november en februari;
- 323) Overwegende dat een beplantingsplan moet worden opgesteld in coördinatie met de Directie Cultureel Erfgoed;

MOBILITEIT:

- 324) Overwegende dat bij de effectenstudie gebruik is gemaakt van de meest recente beschikbare prognoses en hypothesen, met inbegrip van de herziene demografische prognoses die in 2019 beschikbaar waren; dat de langetermijnevolgen van de pandemie nog niet redelijkerwijs kunnen worden voorspeld; dat dit ook een strategische beslissing is die verder gaat dan het toepassingsgebied van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning;
- 325) Overwegende dat in de effectenstudie de trajecten van verschillende gebruikers zijn geanalyseerd uit het oogpunt van comfort en gebruiksgemak;
- 326) Overwegende dat in de effectenstudie systematisch de reistijd tussen het straatniveau en de perrons werd geëvalueerd, zowel voor een gebruiker van de liften als van de roltrappen;

Liedts

- 327) Overwegende dat het project voorziet in de onderbreking van het verkeer op de Koninginnelaan tussen de Brabantstraat en de Groenstraat en in de omvorming van dit deel van de laan in een voetgangerszone; waar de oorspronkelijke aanvraag voorzag in eenrichtingsverkeer op de Brabantstraat en de Groenstraat in de richting van het Noordstation, wordt in de gewijzigde aanvraag de rijrichting in de Groenstraat omgekeerd;
- 328) Overwegende dat deze wijzigingen werden aanbevolen in de MES om de voetgangerszone te vergroten en een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen het winkelgebied van de Brabantstraat en de tramplatforms en de ingang van de metro;
- 329) Overwegende evenwel dat deze eenrichtingsstraat een aanzienlijke invloed heeft op het verkeer in de betrokken en aangrenzende straten; dat de gewijzigde vergunningsaanvraag niet vergezeld gaat van circulatieplannen; dat de aanvullende informatie die is verstrekt in de vorm van een effectenstudie op dit punt ontoereikend is;
- 330) Overwegende dat in de oorspronkelijke aanvraag werd voorzien in de bouw van trappen tussen de twee toegangsgebouwen, maar dat deze trappen in de gewijzigde aanvraag zijn verwijderd en het centrum van het plein op een helling (3%) is geplaatst; dat deze wijziging het verkeer van voetgangers, fietsers en PBM's ten goede komt;
- 331) Overwegende dat in vergelijking met de bestaande situatie er meer ruimte is voor voetgangers;
- 332) Overwegende dat de continuïteit van het centrale deel van het plein niettemin sterk wordt verminderd door de aanwezigheid van de twee bouwwerken;
- 333) Overwegende dat het noordelijke bouwwerk zich bovendien bevindt op de as Brabant-Gallait; deze as wordt vaak gebruikt door voetgangers en fietsers die van de Brabantstraat komen en zich in de richting van de Colignonwijk begeven (via de Gallaitstraat); er moet worden gezorgd voor een duidelijk tweerichtingsverkeer van voetgangers en fietsers op het plein; het bouwwerk aan de noordzijde van het plein moet dus worden verplaatst om deze verkeersas vrij te maken;
- 334) Overwegende dat 2 gewestelijke fietsroutes (GFR) – "Groen - Liedts - Koningin" en "Brichaut/Vandeweyer - Liedts - Koningin" – over het Liedtsplein lopen; dat het wenselijk is om fietsers en automobilisten van elkaar te scheiden op de klim naar de Paleisstraat, die door het GMP is opgenomen als "comfort"-as voor auto's; dat de aanleg van een fietspad op dit punt aan deze behoefte zou voldoen;
- 335) Overwegende dat de Brabantstraat zeer druk is en dat het rookafvoerrooster de breedte van het voetpad plaatselijk beperkt tot 4,50 m; dat ter hoogte van nr. 25, 27 en 29 van de Vandeweyerstraat de breedte van het voetpad tot het strikte minimum (1,60 m) wordt teruggebracht; dat de breedte van de voetpaden moet worden aangepast aan de verwachte voetgangersstromen;

Riga

- 336) Overwegende dat het station van Schaarbeek in de effectenstudie is opgenomen voor de analyse van de toegankelijkheid en de belangrijke plaatsen rond het station Riga;

De tram en korte-afstandsmobiliteit

- 337) Overwegende dat de onderzochte 'tram-alternatieven' interessante oplossingen bieden om het concurrentievermogen en het dienstverleningsniveau van tramlijn 55 te verbeteren, zodat deze lijn beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit en territoriale ontwikkeling; dat de lijn momenteel het maximum van haar capaciteit bereikt wat de frequentie betreft (aantal trams op de lijn), maar kan worden verbeterd wat de passagierscapaciteit betreft (+40% door te kiezen voor het T4000-model);
- 338) Overwegende dat het alternatief van een eigen bedding slechts een kleine snelheidswinst (tussen 3 en 6%) tijdens de spitsuren mogelijk maakt omdat het geen oplossing biedt voor de bestaande vaste (fysieke en infrastructurele) beperkingen; dat de passagierscapaciteit wordt verhoogd maar dat de huidige snelheid en frequentie van het vervoer tijdens de spitsuren wordt gehandhaafd (1 tram om de 5 minuten); dat dit alternatief een zeer zware impact heeft op de lokale mobiliteit van de andere vervoersmodaliteiten voor de stukken in eigen bedding (schrapping van 800 parkeerplaatsen);
- 339) Overwegende dat in de effectenstudie wordt benadrukt dat de metrolijn niet in de plaats komt van een bovengronds vervoersnetwerk, maar een aanvulling daarop moet vormen; dat het derhalve noodzakelijk is hierover een denkoefening te houden;
- 340) Aangezien deze lijn T55 bestaat en het gewijzigde project de rails op de hele lijn handhaaft (de MIVB wenst deze lijn te behouden voor de bevoorrading van haar net), zijn de bovenvermelde oplossingen niet onverenigbaar met een oppervlaktetramdienst die in de tijd (dienstregeling) en de ruimte (schrapping, wijziging van de plaats van bepaalde haltes waardoor loodrechte lijnen op de metro kunnen worden overgeschakeld) zou worden gereorganiseerd, en dus een aanvulling op de metro zou vormen;
- 341) Overwegende dat de metro niet beantwoordt aan dezelfde dagelijkse mobiliteitspraktijken als het bovengrondse vervoer (korte afstanden, lokale verplaatsingen) en met de nadruk dat de tram wordt gehandhaafd op een lijn die compatibel is met de metro;
- 342) Overwegende dat in de effectenstudie de huidige dienst tussen het toekomstige station Bordet en Haren is geanalyseerd; dat een optimalisering van het bovengrondse net in het noordoostelijke kwadrant noodzakelijk wordt geacht;
- 343) Overwegende dat de MIVB de plannen voor de thans geplande reorganisatie van het net voor bovengronds vervoer, naast de metro, moet voorleggen en, zo nodig, moet aangeven welke delen van spoorlijnen op termijn overbodig zijn voor de commerciële exploitatie;
- 344) Verder gelet op de huidige staat van de lijn, deze zou verbeterd kunnen worden tegen de tijd dat de metro in gebruik wordt genomen (naar schatting over 10 jaar);

Toegankelijkheid van en in stations

- 345) Gelet op het belang dat in de openbare ruimte en op voor het publiek toegankelijke plaatsen rekening wordt gehouden met de eisen inzake universele toegankelijkheid; dat dit het geval is voor metrostations, met name wat betreft de toegankelijkheid van het perron tot het metrostel; dat derhalve gedurende het gehele uitvoering van het project tot aan het einde van de werkzaamheden een beroep moet worden gedaan op deskundigen op het gebied van toegankelijkheid om ervoor te zorgen dat het ontwerp aan deze eisen voldoet;
- 346) Gelet op het bovenstaande is het noodzakelijk de plannen aan te passen overeenkomstig het advies van Access and Go in het kader van het onderzoek van deze vergunningsaanvraag en de wijzigingen in de plannen, details en doorsneden door de deskundigen te laten valideren alvorens de gewijzigde plannen in te dienen;
- 347) Overwegende dat de toegangshellingen voor fietsers tussen 2 en 4% moeten liggen; dat de plannen geen melding maken van het hellingspercentage; dat derhalve moet worden nagegaan of het hellingspercentage van de toegangshellingen voor fietsers conform is;

Fietsenstallingen

- 348) Overwegende dat in de effectenstudie vraag en aanbod van fietsenstallingen voor elk station zijn geanalyseerd en aanbevelingen zijn gedaan betreffende het aantal en het soort aan te leggen fietsparkeerplaatsen;
- 349) Overwegende dat de geplande fietsparkeercapaciteit in de stations achterblijft ten opzichte van de ramingen van het fietsmasterplan, maar wel overeenkomt met de prognoses van de effectenstudie, zou het vanuit een toekomstgericht perspectief van de evolutie van de fietsparkeerbehoeften in de stations nuttig zijn om per station de mogelijkheden te analyseren om de fietsparkeercapaciteit op lange termijn te verhogen (flexibiliteit van de volumes);
- 350) Overwegende dat de Villo!-stations geen fietsenstalling vormen, kan het Villo!-station niet worden meegerekend in het aantal fietsparkeerplaatsen dat per station moet worden aangelegd;
- 351) Overwegende dat moet worden voorzien in parkeergelegenheden voor bakfietsen in een verhouding van 5% van het aantal conventionele fietsparkeerplaatsen, met een minimum van 5 bakfietsparkeerplaatsen;
- 352) Overwegende dat in het station Liedts niet is voorzien in parkeerplaatsen voor langparkeren; dat er in de dichtbevolkte stedelijke context een grote vraag is naar langdurig en veilig parkeren; dat, indien het station geen plaats kan bieden voor

dit soort parkeerplaatsen, er gezien de beperkte beschikbare openbare ruimte een alternatief moet worden gevonden in bestaande gebouwen;

- 353) Overwegende dat de situatie identiek is voor het station Colignon; dat de situatie dezelfde is voor het station Liedts; dat, indien het station geen plaats kan bieden voor dit soort parkeergelegenheid, een alternatief moet worden gezocht in bestaande gebouwen, gezien de beperkte beschikbare openbare ruimte;
- 354) Overwegende dat de fietsenstalling bij station Verboekhoven niet intuïtief bereikbaar is vanuit het fietsnetwerk; dat dit een aanzienlijke invloed kan hebben op het gebruik van deze beveiligde stalling;
- 355) Overwegende dat de geplande fietsparking voor het station Vrede goed is ingeplant op hetzelfde niveau en zonder obstakels voor een gemakkelijke toegang; dat de situering ervan aan de achterzijde van het station zonder mogelijkheid van rechtstreekse toegang tot de ingang van het station een belemmering vormt voor het gebruikscomfort van deze fietsenstalling; dat het wenselijk zou zijn de fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de toegangen tot het station en op het fietsnetwerk te plaatsen;

Parkeerplaatsen voor auto's

- 356) Overwegende dat in de effectenstudie het effect van de wijziging van de bovengrondse parkeerplaatsen is beoordeeld; dat daarin aanbevelingen zijn gedaan met betrekking tot de specifieke locaties;
- 357) Overwegende dat in de effectenstudie wordt aanbevolen dat de noodzaak van compensatie zou worden nagegaan door Parking Brussels, teneinde rekening te houden met een strategische visie die verder reikt dan het project op zich;
- 358) Overwegende dat binnen de perimeter van de vergunningsaanvraag rond de stations parkeergelegenheid voor voertuigen is gepland, moeten 2 PBM-plaatsen en één extra PBM-plaats per 50 plaatsen worden voorbehouden;
- 359) Overwegende dat in bepaalde wijken waar het project een uitwerking op heeft reeds sprake is van een feitelijke verzadiging van de parkeer ruimte voor auto's; dat, om te voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt in de wijken waar nieuwe metrostations worden gebouwd, de nodige begeleidende maatregelen op het gebied van de parkeerreglementering moeten worden genomen; dat met name een verscherping van de parkeerreglementering op straat (b.v. vervanging van de blauwe zones door betalende zones, uitbreiding van de meest restrictieve zones, verlenging van de gereguleerde parkeerperiode, enz) hiertoe kan bijdragen;

Liedts:

- 360) Overwegende dat het project de schrapping van 56 parkeerplaatsen en een leveringszone beoogt; dat de drie bestaande PBM-plaatsen behouden blijven;
- 361) Overwegende dat de geschrapte leveringszone de enige is die zich aan het westelijke deel van het plein bevindt; dat ter compensatie een nieuwe leveringszone wordt ingericht aan het begin van de Brabantstraat; dat deze zich op het voetpad bevindt, maar dat deze zone zou moeten worden ingericht aan de gebouwen van nr. 24 en 26 op het Liedtsplein of ter hoogte van nr. 260 en 262 in de Brabantstraat, in plaats van op straat te parkeren en op hetzelfde niveau als het voetpad om het laden en lossen te vergemakkelijken;
- 362) Overwegende dat slechts 55 parkeerplaatsen worden behouden; dat de rest hoofdzakelijk wordt verwijderd om de nieuwe voetgangerszone, de nooduitgangen en de plaatsing van de rookafvoerroosters te realiseren;
- 363) Overwegende dat sommige parkeerplaatsen kunnen worden teruggewonnen indien de rookafvoerroosters in de bouwwerken worden geïntegreerd;

Bordet:

- 364) Overwegende dat er een risico van langdurig parkeren is vastgesteld omdat het station Bordet aan een eindpunt ligt; dat de bereikbaarheid weliswaar niet ideaal is (ver naar binnen ten opzichte van de Ring en verzadigde wegen), maar dat het moeilijk is in dit stadium een uitspraak te doen over de vereiste P+R-capaciteit (te ver weg in de tijd en veranderingen in werk/verplaatsingspatronen); dat er een mogelijkheid is om tijdens de week wellicht te profiteren van een capaciteitsoverschot op de Decathlon-parking;
- 365) Overwegende dat in de MES wordt geconcludeerd dat voorrang moet worden gegeven aan gedeeld gebruik van de omliggende parkeergarages; dat in de MES ook wordt geconcludeerd dat partnerschappen tussen de openbare en de particuliere sector een mogelijke oplossing zijn; dat bovendien de P+R buiten de reikwijdte van dit project valt;
- 366) Overwegende evenwel dat de parkeerdruk vanaf de opening van de lijn moet worden opgevolgd (aanbeveling B1.4); dat er ook een actief beheer van het straatparkeren moet komen (Stad Brussel/citydev.brussels) (aanbeveling B1.5)

Leveringen en diensten

- 367) Overwegende dat moet worden voorzien in een gereserveerde ruimte voor MIVB-dienstvoertuigen in de buurt van de ingangen van de stations; dat ook moet worden gedacht aan leveringen in de buurt van de (goederen)lift voor de stations met winkels;

Openbaar vervoer

- 368) Overwegende dat in het eerste luik van de capaciteitsstudie van L26, waartoe Infrabel het initiatief heeft genomen, de viersporigheid niet behouden wordt als noodzakelijk om rekening te houden met de verplaatsing van het spoorverkeer van de Noord-Zuidverbinding; dat het tweede luik van deze studie nog niet is afgerond; dat de reserveringen die in hun huidige vorm vereist zijn voor de viersporigheid zeer aanzienlijke stedenbouwkundige gevolgen hebben, die niet beperkt blijven tot het station Bordet; dat het onredelijk is dergelijke gevolgen toe te staan zonder een concretere motivering van Infrabel;

Eindhalte bus

- 369) Overwegende dat de effectenstudie de behoeften en oplossingen voor de inrichting van de buseindhalte van de MIVB – De Lijn aan het Bordetstation heeft geanalyseerd;

FAUNA EN FLORA:

- 370) Overwegende dat in de effectenstudie een volledige evaluatie is gemaakt van de winsten en verliezen op het gebied van biodiversiteit (oppervlakteverlies, vellen van bomen, enz.); dat deze analyses een volledig beeld geven van de gevolgen van het project voor de fauna en flora; dat de studieverantwoordelijke in dit verband aanbevelingen heeft geformuleerd om de gevolgen tot een minimum te beperken en de inrichtingen op het gebied van biodiversiteit te verbeteren; dat sommige van deze aanbevelingen algemeen zijn en op alle stations van toepassing, terwijl andere specifiek zijn;

Liedts

- 371) Overwegende dat het project beoogt om 14 bomen te vellen, waarvan 9 hoogstammige bomen; dat geen van deze bomen na de uitvoering van het project opnieuw in de volle grond zal worden geplant;
- 372) Overwegende dat het vellen van bomen een onomkeerbaar proces is; dat alle instandhoudingsmaatregelen moeten worden genomen om de bomen in stand te houden en te verplaatsen en, als instandhouding niet mogelijk is, volwassen bomen met een vergelijkbare kroon en omvang te herplanten;
- 373) Overwegende dat het project voorziet in de aanplanting van 15 bomen in verplaatsbare bakken, maar dat de overlevingskansen van deze bomen onzeker zijn; dat een aanplanting in de volle grond de voorkeur geniet, aangezien een aanplanting in een bak intensieve bewatering vereist; dat het wenselijk is om voor de bewatering regenwater te gebruiken en containers te voorzien met een waterreserve om het verbruik te beperken;
- 374) Overwegende dat 12 van deze 15 bomen in kuipen met banken zijn geplant; dat dit type kuip een risico van vandalisme en vervuiling inhoudt; dat dit type uitvoering moet worden vermeden;
- 375) Overwegende dat enkele bestaande plantenbakken aan de oostzijde van het Liedtsplein worden behouden; in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning is niet vermeld welk type vegetatie in deze bakken is gepland;
- 376) Overwegende, gelet op het bovenstaande, dat de ontwikkeling van de openbare ruimte wat de beplanting betreft te wensen overlaat; dat het nodig is de beplanting te diversifiëren en te intensiveren, in samenhang met de erfgoedaspecten van de 'koninklijke route' en om de doorlaatbaarheid van de bodem te maximaliseren; dat het wenselijk is te kiezen voor inheemse en niet-allergene beplantingen;
- 377) Overwegende dat de ondergrondse inrichtingen (het onderstation op het niveau van het pleintje, het nieuwe metrostation Liedts met zijn hoofdvolume en twee secundaire volumes, de installaties voor nutleidingen, enz.) bijna het hele interventiegebied bestrijken, is het wenselijk de plaatsen te bestuderen waar een aanplanting in volle grond mogelijk is;
- 378) Overwegende dat de daken van de bouwwerken begroeid zijn, maar dat het type begroeiing (intensief, semi-intensief of extensief) niet wordt gespecificeerd in de aanvraag voor een bouwvergunning; dat dit moet worden verduidelijkt;

Riga

- 379) Overwegende dat de effectenstudie de relevantie van het verplanten van de opmerkelijke bomen op het Rigaplein heeft geëvalueerd; dat de conclusie luidt dat deze optie niet relevant is, gezien de geringe kans op succes en de sterke beperkingen die eraan zijn verbonden;
- 380) Overwegende dat het de voorkeur verdient een inrichtingsplan voor te stellen waarin nieuwe soorten worden voorgesteld met het doel het landschapseffect te herstellen dat oorspronkelijk in de eerste inrichting was gepland;
- 381) Overwegende dat het anderzijds moeilijk te weten is welke van de op hun plaats gelaten bomen de door de bouw veroorzaakte stress zullen overleven; daarom moeten de oprichting, het beplantingsplan, de ingeschakelde landschapsarchitect, enz. goed worden gedocumenteerd;

SOCIAALECONOMISCH:

- 382) Overwegende dat de effectenstudie een waarschijnlijke waardeestijging van het onroerend goed heeft vastgesteld na de komst van de metro en een gering waardeverlies in verband met de onteigening van de ondergrond;

- 383) Overwegende dat in de effectenstudie de sociaal-economische gevolgen van de geplande winkels in de stations zijn bestudeerd; dat bij de keuze voor het al dan niet vestigen van winkels rekening wordt gehouden met de aanwezigheid en het type van winkels bovengronds; dat de precieze keuze van het type winkel nog niet is bepaald, gezien de lange exploitatiehorizon; dat in de effectenstudie bijgevolg wordt aanbevolen een maximale flexibiliteit te behouden wat betreft het gebruik (type winkel) en de bestemming (kantoor, uitrusting, andere, enz.) en winkels te plannen die niet concurreren met de bovengrondse winkels;
- 384) Overwegende dat er in de Schaarbeekse stations geen handelszaken moeten worden gevestigd om de levensvatbaarheid van het bestaande bovengrondse commerciële weefsel niet te verzwakken;

DE MENS:

- 385) Overwegende dat LB aan BPV advies heeft gevraagd over de specifieke veiligheidsproblemen in de exploitatiefase van dit deel van de metro;
- 386) Overwegende dat BPV door een gebrek aan technische capaciteit geen grondige analyse van het dossier kan verrichten;
- 387) Overwegende voorts dat BPV verwijst naar de generieke beginselen zoals omschreven in de "Gids voor de integratie van veiligheidsvoorzieningen in de openbare ruimte";
- 388) Overwegende dat in de effectenstudie de configuratie van zowel de stations als het omliggende gebied vanuit het oogpunt van objectieve en subjectieve veiligheid is beoordeeld; dat daarin aanbevelingen zijn gedaan om het project op deze punten te verbeteren;

Vrede

- 389) Overwegende dat in de studie de externe inrichtingen van het station Vrede werden geanalyseerd uit het oogpunt van objectieve en subjectieve veiligheid, en problematische punten werden vastgesteld die moeten worden verbeterd, zoals verlichting, plaatsing van camera's en beveiligde omheiningen;

Linde

- 390) Overwegende dat in de studie de buiteninrichtingen van het station Linde zijn geanalyseerd uit het oogpunt van objectieve en subjectieve veiligheid, dat daarin problematische punten zijn aangegeven die moeten worden verbeterd en die gericht zijn op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke moestuin, zones met weinig sociale controle waarvan de grenzen moeten worden herwerkt of waar videobewaking moet worden toegepast, het toegangspad langs de noordgevel van het paviljoen, de grondmarkeringen voor voetgangers en de plaatsing van een beveiligd portaal;

LAWAAI EN TRILLINGEN:

- 391) Gelet op de Milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB (25/06/2004) waarin referentiegrenswaarden voor geluid en trillingen van het metroverkeer zijn vastgelegd;
- 392) Gelet op de besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van lawaai en trillingen afkomstig van geclassificeerde installaties (21/11/2002) en betreffende de strijd tegen buurlawaai (21/11/2002), waarin geluidsdrempels worden vastgesteld voor technische installaties, al dan niet geclassificeerd, binnen en buiten nabijgelegen bewoonde gebouwen;
- 393) Overwegende dat de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen (05/06/1997) de mogelijkheid biedt beperkende voorwaarden op te leggen op het gebied van lawaai en trillingen, met name voor bouwplaatsen waarvoor een milieuvergunning vereist is;
- 394) Gelet op maatregel 10 van het Quiet.Brussels-plan – De geluidshinder en de trillingen afkomstig van het openbare stadsvervoer blijven bestrijden;
- 395) Overwegende dat in de effectenstudie de geluids- en trillingsimpact van zowel de exploitatie van de metro en de stations als van de technische installaties zelf zijn beoordeeld; dat de geluids- en trillingshinder wordt geregeld door voormelde regelgevingen en overeenkomsten; dat uit de studie is gebleken dat een betere prestatie dan de naleving van deze normen mogelijk was, in sommige gevallen door de toepassing van technische oplossingen;
- 396) Overwegende dat in de effectenstudie continue of specifieke monitoring van geluid en trillingen werd aanbevolen, afhankelijk van de context;
- 397) Overwegende dat de effectenstudie het probleem van het lawaai in en rond de stations heeft geanalyseerd en er verschillende aanbevelingen zijn geformuleerd met het oog op het akoestisch comfort in de stations en de verspreiding van het lawaai naar buiten toe;

WATER:

- 398) Overwegende dat het pompwater tijdens de bouwfase in de riolering zal worden geloosd en dat de lozingsmodaliteiten zullen worden opgenomen in het draineringsplan dat in het kader van de werkzaamheden zal worden opgesteld;
- 399) Overwegende dat de normen voor lozing in de riolering moeten worden gevalideerd door de waterbeheerders die verantwoordelijk zijn voor het rioleringsnet en de zuiveringsinstallaties, respectievelijk Vivaqua en Hydria;
- 400) Overwegende dat na de fase van de werkzaamheden het pompwater in het hydrografische netwerk zal moeten worden geloosd;
- 401) Overwegende dat in de effectenstudie is vastgesteld dat het afvoerwater verontreinigd was en vóór lozing moest worden behandeld;
- 402) Overwegende dat het pompwater in 3 verschillende stromen naar het Noordstation zal worden omgeleid:
- Een stroom verontreinigd met VOCl (deel NS – Liedts): 7,8 m³/u;
 - Een stroom met een hoge ijzerconcentratie (Colignon en Vrede): 8,7 m³/u;
 - Een stroom met een lage ijzerconcentratie (de overige stations en de stelplaats): 21,7 m³/u.
- 403) Overwegende dat voor elke stroom de milieukwaliteitsnormen de minimumnormen zijn waaraan moet worden voldaan;
- 404) Overwegende dat de concentraties van elk metrostation tijdens de bouwfase zullen worden gecontroleerd om de concentraties van het verwachte lozingswater per stroom te evalueren en de omvang van de te installeren permanente zuiveringsinstallatie aan te passen om aan de in de milieuvergunning opgenomen normen te voldoen;
- 405) Overwegende dat, in de bouwfase, dit water kwantitatief kan worden beheerd door de noordelijke WZI;
- 406) Niettemin gelet op de aanzienlijke hoeveelheid ijzer die in de riolen zou kunnen neerslaan, alsmede de aanwezigheid van vluchtige chloorhoudende bestanddelen, is een controle ter plaatse en, zo nodig, een behandeling noodzakelijk;
- 407) Overwegende dat in de exploitatiefase bijzondere aandacht moet worden besteed aan de operabiliteit van de in het project geplande zuiveringsinstallatie;
- 408) Overwegende dat de waterzuivering zal moeten worden verfijnd op basis van de tijdens de bouwfase gemaakte analyses;
- 409) Overwegende dat in het gewijzigde project is bepaald dat het gezuiverde pompwater naar de in het kader van de inrichting van de openbare ruimte geplande gracht zal worden geleid; dat deze werkzaamheden onder de verantwoordelijkheid zullen vallen van de bouwheer van de inrichting van de metro Noord en zullen worden uitgevoerd in coördinatie met Brussel Mobiliteit, dat belast is met het inrichtingsproject van de Bolivarlaan;
- 410) Overwegende dat de op lange termijn geplande afvoerkanalen voor de lozing in oppervlaktewater nog aanvullende studies en werkzaamheden vergen om operationeel te kunnen zijn; dat het derhalve noodzakelijk is om in de tussentijd te voorzien in een oplossing van lozing in het riool;
- 411) Overwegende dat in de MES niet wordt aanbevolen regenwater te laten afdalen tot in de stations en de tunnel, die met het oog op de hoogspanning zo droog mogelijk moeten worden gehouden;
- 412) Overwegende dat voor het water dat naar Liedts wordt teruggevoerd, de aanbevolen oplossing erin bestaat dit water naar de kant van de Aarschotstraat te leiden, waar zich de opvangkamer bevindt voor de afvoer van het infiltratiewater van perceel 1 (tunnel van het Noordstation), en daar de filtratie-installatie te plaatsen; dat, als het project "Max-Aan-Zenne" werkelijkheid wordt, het nog steeds mogelijk zal zijn de leidingen door de tunnel van het Noordstation te laten lopen om dan de Vooruitgangsstraat te bereiken;
- 413) Overwegende dat in de effectenstudie een variant is bestudeerd die gericht is op een alternatief beheer van het infiltratiewater, waarbij wordt vermeden dat het regenwater in het afvoersysteem terugvloeit; dat de analyse van deze variant heeft geleid tot aanbevelingen die gericht zijn op infiltratie aan de rechterkant van de stations wanneer dat mogelijk is en op het opvangen en lozen van de rest van het water op twee vastgestelde punten, die het voorwerp uitmaken van aanvullende verkennende studies;
- 414) Overwegende dat in de effectenstudie de mogelijkheden voor regenwaterbeheer voor elk station zijn beoordeeld en aanbevelingen zijn gedaan voor een geïntegreerd beheer van dit water;
- 415) Overwegende dat het beheer van het regenwater in alle stations volgens hetzelfde unieke principe is gepland, d.w.z. recuperatie in hergebruikreservoirs waarvan de overloop is aangesloten op een of meer ondergrondse vertragingsvoorzieningen;
- 416) Overwegende dat uit de infiltratieproeven die in de verschillende stations zijn uitgevoerd, een goede infiltratiecapaciteit blijkt van ongeveer 10-5 meter per seconde;
- 417) Overwegende dat de evacuatie van deze vertragingsvoorzieningen, met uitzondering van het Noordstation, gedeeltelijk door infiltratie zal gebeuren; dat de overloop systematisch naar het rioleringsnet zal worden geleid;
- 418) Overwegende dat dit beheersprincipe zonder onderscheid wordt toegepast, zonder rekening te houden met de bestaande vertragingsmogelijkheden in multifunctionele vegetatiestructuren, in de volle grond of op daken;

- 419) Overwegende dat bijgevolg de voorgestelde ondergrondse inrichtingen dure verbindingstukken vereisen, zoals afvoerpompen en olieafscheiders, die hadden kunnen worden vermeden door een geïntegreerd beheer van het regenwater in kleinere vertragingstvolumes, bovengronds of op daken;
- 420) Overwegende dat het systematisch gebruik van olieafscheiders niet gerechtvaardigd is wanneer het afgevoerde water afkomstig is van verharde oppervlakken;
- 421) Overwegende dat de beschikbare oppervlakken onder de oppervlakken in volle grond niet volledig worden benut voor regenwaterbeheer via infiltratie;
- 422) Overwegende dat vertraging in beplante bovengrondse inrichtingen wel bestaat voor de stelplaats, via vertraging in greppels; dat deze greppels echter niet infiltrerend zijn en beperkt zijn onderzocht op het gebied van landschapsarchitectuur;
- 423) Overwegende dat de nieuw te planten bomen worden beschouwd als stadsmeubilair-elementen en dat de mogelijkheid om ze met regenwater te wateren niet is onderzocht, hoewel dit de totale capaciteit van de vertraging had kunnen verhogen, met name door middel van regenbomen;
- 424) Gelet op het technisch advies dat stroomopwaarts werd verstrekt door de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel, maar waarvan niet wordt bepaald hoe het werd opgevolgd of waarom het huidige project ervan afwijkt;
- 425) Overwegende dat in een stedelijke omgeving de grondwaterlagen regelmatig worden versperd, gesegmenteerd door de ondergrondse infrastructuur (kelders, parkings, tunnels, metrogangen,...).
- 426) Overwegende dat deze infrastructuur een blijvend obstakel kan vormen voor de natuurlijke afvloeiing, wat de lokale piëzometrie in het hydrogeologisch stroomopwaartse en stroomafwaartse gebied van de gebouwen aanzienlijk kan wijzigen en uiteindelijk, zoals een ondergrondse stuw, kan leiden tot een stijging van het peil van de stroomopwaartse waterlaag en een daling van het peil van de stroomafwaartse laag;
- 427) Meer in het algemeen gelet op het waarschijnlijke vooruitzicht van een intensivering van ondergrondse stadsontwikkeling in het Brusselse Gewest (parkeergarages, kelders, tunnels, stormbekkens, ...), en het daaruit voortvloeiende cumulatieve effect;
- 428) Gelet op de klimatologische vooruitzichten, dat er reden is om voor de komende decennia een waarschijnlijke algemene daling van de heraanvulling te verwachten, die zou kunnen leiden tot een algemene daling van de piëzometrie; dat deze algemene verschijnselen de geotechnische risico's zouden kunnen verergeren, met als gevolg verzakkingseffecten (zettingen), met name in gebieden die reeds getroffen zijn door een stuweffect;
- 429) Gelet op het Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat als doelstelling voor het kwantitatieve beheer van het grondwater de noodzaak omvat om het "hydraulische stuweffect" van ondergrondse infrastructuren te beheren;
- 430) De huidige metro bevindt zich in een hydrogeologische context die soms vergelijkbaar is met die op het traject van de toekomstige metro Noord en is voorzien van grondwaterpassages;
- 431) Aangezien uit de effectenstudie is gebleken dat, bij de meest voorzichtige aannames, een klein stuweffect niet kan worden uitgesloten;
- 432) Overwegende dat in de studie werd aanbevolen een aanvullende hydrogeologische studie uit te voeren om dit risico uit te sluiten of hydraulische compensatieafvoeren te installeren;
- 433) Overwegende dat de risico's van afdichting theoretisch sterk kunnen worden beperkt;

Liedts

- 434) Overwegende dat het project de installatie beoogt van een regenwatertank van 29 m³ en een infiltratiebekken van 60 m³; dat een hergebruik van regenwater niet is gepland; dat een gebruik van dit water voor het besproeien van aanplantingen of het schoonmaken van de openbare weg gewenst is;
- 435) Overwegende dat de aanleg van een regentuin of een soortgelijke voorziening zich goed zou lenen voor het Liedtsplein, rekening houdend met de helling van het plein en de ligging ervan aan de dalzijde; dat in een dergelijke voorziening dient te worden voorzien;

KOOLSTOFVOETAFDruk:

- 436) Overwegende dat bij de effectenstudie een zeer volledige koolstofbalans voor het project is opgesteld, met inbegrip van de koolstofkosten van de exploitatie;
- 437) Overwegende dat ook voor de relevante alternatieven een studie is uitgevoerd;

BOUWPLAATS:

- 438) Overwegende dat moet worden aangedrongen op de gevolgen van de bouwplaatsen voor de omwonenden en de handelaars; dat eraan moet worden herinnerd dat in de huidige stand van zaken alleen de "ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg", die op gewestelijk niveau in voege is, een kader biedt voor deze werkzaamheden; dat de schadeloosstelling van de handelaars die hun activiteit moeten stopzetten, moet worden herzien; dat de in aanmerking genomen perimeters niet ruim genoeg zijn; dat het pact tussen alle administratieve entiteiten en de verschillende gewestelijke en gemeentelijke administraties moet worden voltooid om de burgers zo goed mogelijk te beschermen; dat dit verzoek een conditio sine qua non is voordat er met de bouw wordt begonnen;
- 439) Overwegende dat hetzelfde geldt voor de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen, die een kader zal bieden voor de milieuvergunningen die voor de bouwplaats vereist zijn; dat Leefmilieu Brussel een coördinatiestrategie tussen de milieudiensten van de drie betrokken gemeenten moet uitwerken, alsook een duurzame follow-up van de klachten van omwonenden en andere belanghebbenden;
- 440) Overwegende dat een begeleidingsdynamiek voor de (ingrijpende) veranderingen voor de bewoners van de wijken tot stand moet worden gebracht door het opzetten van gerichte acties en doeltreffende communicatie in alle resterende fasen van de projecten en met name tijdens de duur de bouwplaatsen;
- 441) Overwegende dat in alle fasen van de werkzaamheden bijzondere aandacht moet worden besteed aan het beperken van de hinder (trillingen, lawaai, stof), het schoonhouden van de bouwplaats en de omgeving, het ondersteunen van de omwonenden en de door het project getroffen handelaren door middel van gerichte steun, doeltreffende communicatiemiddelen en maatregelen om de gebieden te activeren;
- 442) Overwegende dat in de effectenstudie de effecten van de bouwplaats zijn geanalyseerd, zowel de directe (lawaai, trillingen, stabiliteit, properheid, enz.) als de indirecte (verkeer, aantasting van de leefomgeving, enz.) binnen de grenzen toegestaan door de huidige definiëring van de werken;
- 443) Overwegende dat zij een aanzienlijk aantal potentiële effecten heeft vastgesteld en aanbevelingen heeft gedaan om deze effecten te vermijden of te beperken;
- 444) Overwegende dat de stabiliteitsproblematiek in verband met de uitgraving van de stations en de doorgang van de tunnelboormachine zijn geanalyseerd;
- 445) Overwegende dat de effecten op het gebied van mobiliteit voor actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer en gemotoriseerde voertuigen zijn geïdentificeerd;
- 446) Overwegende dat een analyse is gemaakt van de gevolgen van de bouwwerkzaamheden en de verschillende te verwachten routes;
- 447) Overwegende dat rekening is gehouden met mogelijke overlast in de vorm van lawaai en trillingen;
- 448) Overwegende dat de aanwezigheid te verplaatsen of te omzeilen nutsleidingen is vastgesteld;
- 449) Overwegende dat de invloed van de bouwplaats op de flora is bestudeerd; of het nu gaat om een directe (kap) of een indirecte invloed (risico van beschadiging);
- 450) Overwegende dat de sociaal-economische gevolgen van de bouwplaats tot de geanalyseerde thema's behoorden;
- 451) Overwegende dat voor al deze problematieken zo nodig aanbevelingen zijn geformuleerd; dat in de effectenstudie met name wordt aanbevolen de communicatie met de omwonenden aan te passen in functie van de geluids- en trillingsimpact van de verschillende fasen van de bouwplaats; dat in de effectenstudie onder meer een reeks goede praktijken wordt opgesomd om de geluids- en trillingsimpact van de bouwplaats tot een minimum te beperken;
- 452) Overwegende dat de effectenstudie een probleem heeft uitgewezen aan het station Linde met betrekking tot het geplande traject voor de bouwplaatsvoertuigen naar het station Linde in verband met de herinrichting van de Verdonckstraat, en verschillende mogelijke oplossingen heeft aangereikt;

UNANIEM GUNSTIG ADVIES ONDER VOORBEHOUD VAN:

Plannen en dossiers:

- 1) Het dossier aanpassen om over de juiste informatie te beschikken en de verschillende elementen van de vergunningsaanvraag (bijlage I, verklarende nota, plannen, legenda van de gebruikte materialen, parkeerplaatsen, enz.) aan te passen overeenkomstig het besluit tot samenstelling van het dossier; ook aan te vullen met de elementen die de goede ontwikkeling van de gebieden verzekeren overeenkomstig de principes van de oorspronkelijke staat +;
- 2) Herziening van de afwateringsplannen voor het station Riga;

Stedenbouw:

Algemeen:

- 3) Overleg met de bevoegde gemeentelijke diensten en de gewestelijke instanties om ervoor te zorgen dat de gebieden goed wordt ingericht;
- 4) Verplaatsen van de rookafvoerkanalen die in de openbare ruimte uitkomen, evenals ventilatieroosters en nooduitgangen, weg van voetpaden en pleinen, met plaatsing op parkeerzones, geïntegreerd in bestaande gebouwen of in een andere vorm geïntegreerd in de bestaande situatie;
- 5) Weergave van de "M" op de plannen, doorsneden en details van elk station;
- 6) Een overzicht laten opmaken door een deskundige landmeter van de nieuwe uitlijningen die uit het project voortvloeien en de ad hoc-procedures voor de formalisering van de nieuwe rooilijnen te volgen;
- 7) Aanpassen van het liftbouwwerk aan de Brusselse normenplannen voor mobiliteit (DITP);
- 8) Voorzien in een bescherming van de beglazing en voorkomen dat men in de liftschacht kan vallen, aan de hand van een dubbele leuning;
- 9) Wijzigen van het systeem met gebruik van knoppen om de beglazing te spannen door een duurzamer systeem dat ook een optimaal onderhoud mogelijk maakt;
- 10) De bedieningszuil voor PBM opnemen in de plannen;
- 11) Zorgen voor openbare toiletten die toegankelijk zijn voor PBM's in stations buiten de gecontroleerde zones;
- 12) Alle veiligheidsvoorzieningen tegen ramkraakauto's integreren overeenkomstig de Security By Design-gids;

Liedts:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 13) De interventieperimeter uitbreiden en de openbare ruimten in hun geheel herinrichten in een studieperimeter die het Liedtsplein, het pleintje Gallait-Paleis en het begin van de straten die op het plein uitkomen omvat;

Inrichting van de stations:

- 14) De toegang tot het station herzien door de ingangen samen te brengen in één enkel bouwwerk gelegen in het midden van het plein en buiten de as Brabant-Gallait, open en toegankelijk via twee tegenover elkaar liggende zijden, met integratie van een maximum aan technische elementen (luchtinlaten en -uitlaten, rookafvoerkanalen, enz.);
- 15) De architectuur van de bouwwerken herzien;

Colignon:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 16) De interventieperimeter uitbreiden en de openbare ruimten in hun geheel op een relevante manier herinrichten, binnen een studieperimeter die het hele Colignonplein omvat, de Koninklijke Sinte-Mariastraat tot aan de kruising met de Rubensstraat, het begin van de Verweestraat (tot aan de herinrichting gepland in het kader van het duurzaam wijkcontract Pogge) en het begin van de straten die op het plein uitkomen;
- 17) Zorgen voor samenhang met de omringende projecten wat betreft samenstelling, materiaalkeuze en aanplantingen;
- 18) Behoud en versterking van het uitzicht op de as Koninklijke-Sinte-Mariastraat en de voorgevel van het gemeentehuis door de ruimte zoveel mogelijk vrij te maken;
- 19) Ervoor zorgen dat de ontwikkeling en structurering van de openbare ruimte samenhangend is met de conclusies van de LMC-studie;
- 20) Het Colignonplein inrichten als ontmoetingsplek en de snelheid van het verkeer beperken tot 20 km/u; indien nodig, indien de ontmoetingsplek niet wordt aangelegd, het aantal voetgangersoversteekplaatsen of oversteekgangen verhogen om het plein te bereiken vanuit de verschillende straten en vice versa en een doorlopend gemarkeerd of gescheiden fietspad aanleggen;
- 21) Een gladder wegdek gebruiken om de weg duurzamer te maken en minder lawaai te veroorzaken met het oog op het verwachte verkeer en het busverkeer;
- 22) Water- en elektriciteitsaansluitingen toevoegen om faciliteiten en evenementen van diverse aard mogelijk te maken;
- 23) Waterfonteinen opnemen in het ontwerp;
- 24) De straatverlichting verder weg plaatsen van de gevel van het gemeentehuis;
- 25) De gemeentelijke modellen van straatmeubilair (voor paaltjes, banken, vuilnisbakken, enz.) gebruiken;
- 26) De twee fietsparkeervakken tussen het voorplein en de secundaire ingangen van het gemeentehuis verder naar het noorden of naar een andere locatie verplaatsen, om te zorgen voor de nodige ruimte, ventilatie en zichtbaarheid bij deze twee ingangen;

- 27) Luchtinlaten, -uitlaten en rookafvoerkanalen op grondhoogte plaatsen in plaats van bovenaan de uitstekende elementen, de inrichting en architectuur van rookafzuigroosters herzien;

Inrichting van de stations:

- 28) Zorgen voor een geschikt technisch systeem boven het plafond van het station om de aanplanting van bomen mogelijk te maken;

Verboekhoven:

- 29) De noodzakelijke samenwerking tussen de MIVB, Beliris en de gemeente verduidelijken om een geïntegreerde ontwikkeling van het station en de hoogteapparatuur te verzekeren;

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 30) De interventieperimeter uitbreiden en de volledige openbare ruimte herinrichten binnen een studieperimeter met de Waelhemstraat tussen het kruispunt met de Helmetsesteenweg en het kruispunt met de Leopold Couroublestraat (met inbegrip van dit laatste kruispunt), de Leopold Couroublestraat, de ventweg van de Lambermontlaan van nr. 99 tot en met nr. 123, de tramperrons van de halte "Demolder", het perceel te Waelhemstraat nr. 86-92 waar nu een supermarkt is gevestigd, het deel van de binnenkant van het huizenblok waar zich het "noordelijke volume" bevindt;
- 31) De gemeentelijke modellen van straatmeubilair (voor paaltjes, banken, vuilnisbakken, enz.) gebruiken;
- 32) Verplaatsen van het infiltratiebekken in de open lucht, dat zich aan de straatkant bevindt van het perceel aan de Waelhemstraat 86-92, naar de achterkant van dit perceel, om toekomstige bebouwing aan de straatkant mogelijk te maken;
- 33) Zorgen voor een waterpunt voor bewatering en onderhoud van de binnenkant van het huizenblok;
- 34) Zorgen voor toegankelijkheid tot alle bomen aan de binnenkant van het huizenblok;
- 35) Verduidelijking bieden over het materiaal dat voor de beide percelen is gebruikt;
- 36) Het gebied aan de achterzijde van het perceel Waelhemstraat langs de spoorlijn niet als braakland achterlaten na de werkzaamheden;

Inrichting van de stations:

- 37) De voetgangersbrug niet bouwen en een lifttoegang behoud tot de verdiepingen voor de toekomstige ontwikkeling van de uitrusting van de gemeente;
- 38) Herwerken van de voorgevel en herzien van de interne organisatie van de gelijkvloerse verdieping, en meer bepaald van de toegangen tot het zuidelijke bouwwerk, teneinde de beschikbare oppervlakken voor de twee activiteiten in het gebouw (de metro en de gemeenschappelijke voorzieningen) en het aantal toegangen tot de metro opnieuw in evenwicht te brengen, de gevel te activeren en de leesbaarheid van deze activiteiten te verbeteren;
- 39) Gegevens verstrekken over de stabiliteit van het zuidelijke volume voor de bouw van de uitrusting, zodat de ontwerpstudies voor de uitrusting kunnen worden voortgezet;
- 40) De liften in het zuidelijk volume verdubbelen;

Riga:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 41) De interventieperimeter uitbreiden en de openbare ruimten in hun geheel herinrichten in een studieperimeter die het volledige Rigasquare en zijstraten van de kerk omvat;
- 42) De twee zijkanten van de kerk met het voorplein opnemen in de ontmoetingszone en de gehele perimeter tot aan de Helmetsesteenweg in aanmerking nemen;
- 43) De breedte van de middenberm terugbrengen tot de huidige breedte en het rookafzuigrooster naar het midden verschuiven zodat de grenzen van de middenberm van het plein op één lijn liggen met de randen van de middenberm van de Huart Hamoiriaan;
- 44) Behouden van de plaatsing van de bomen op het plein; versterken en eerbiedigen van de rooilijnen in de Huart Hamoiriaan;
- 45) Coherent straatmeubilair gebruiken en een samenhangende keuze maken van soorten langs de hele as van de Heilige-Familiekerk tot het station van Schaarbeek;
- 46) De liftschacht onderaan het square uitlijnen met de bovenste liftschacht;
- 47) De niet-conforme plantkuilen conform maken;
- 48) Verbeteringen voorstellen op het gebied van regenwaterbeheer (regengoten of bovengrondse regentuinen) in overeenstemming met het besluit inzake de beschermingszone van het square;

Inrichting van de stations:

- 49) Zorgen voor een grotere draairuimte op niveau -1 van het station;
- 50) Zorgen voor een ander openbaar toilet dat ook toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit buiten de gecontroleerde zone;

Linde en Vrede:

- 51) De omgeving van de stations van Vrede en Linde zo inrichten dat er geen onveilige situaties ontstaan, door voor voldoende verlichting te zorgen, door een voldoende hoge en stevige omheining te plaatsen en door de omgeving zo in te richten dat sociale controle wordt aangemoedigd (plaatsing van camera's, enz.);

Linde:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 52) Uitbreiding van de interventieperimeter om de hele Verdonckstraat te kunnen herinrichten en zo de continuïteit van de rijweg te behouden;
- 53) Zorgen voor ondergrondse glaszamelcontainers op de hoek van de Verdonck- en Van Hammestraat;
- 54) Zorgen voor meer groen en waterdoorlatende bestrating in de omgeving van het station;
- 55) Zorgen voor een rijweg van 6 m breed;
- 56) Zorgen voor een duidelijke afbakening tussen de moestuinpercelen via omheiningen;
- 57) Zorgen voor voldoende verlichting in overeenstemming met het verlichtingsplan van de gemeente Evere;
- 58) Een participatief proces organiseren voor de ontwikkeling van de moestuinen;
- 59) Voorzien in de opvang van regenwater voor het waterbeheer van de moestuinen;

Inrichting van de stations:

- 60) Verbeteren van de configuratie van het station, met name van de technische ruimten op de begane grond, zodat er meer doorzichtigheid komt tussen de binnen- en buitenruimte op de moestuinen;
- 61) De indeling van de trappen en roltrappen omkeren om op de perrons een extra breedte van 2 m te verkrijgen op 4 m;

Vrede:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 62) Zorgen voor voldoende verlichting in overeenstemming met het verlichtingsplan van de gemeente Evere;

Bordet:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

- 63) Herziening van de fietsinrichting van de rotonde en de rijbaan om te voorzien in een afzonderlijk fietspad;
- 64) Een verfraaiing van de rotonde voorzien met iets anders dan gras;
- 65) Verkeersdrempels voorzien voor voetgangersoversteekplaatsen op de wegen die naar de rotonde leiden;
- 66) Zorgen voor een ontwikkeling van de Schiphollaan die continuïteit biedt met het deel van de laan buiten het project, waarbij de interventieperimeter zo nodig wordt uitgebreid;
- 67) Zorgen voor podotactiele tegels aan de rotonde Schiphol/Bordet;
- 68) De fietsvoorzieningen herzien om deze op bestaande voorzieningen aan te laten sluiten;
- 69) Uitbreiding van de podotactiele tegels op het kruispunt tussen de Haachtsesteenweg en de J. Bordetlaan;
- 70) Zorgen voor een fietspad op de Bordetlaan tussen de Haachtsesteenweg en de Leopold III-laan;
- 71) De fietsbaarheid verduidelijken van de wegen van het station naar de Haachtsesteenweg;
- 72) Zorgen voor voldoende verlichting in overeenstemming met het verlichtingsplan van de gemeente;
- 73) Greppels inrichten om water af te voeren naar groene ruimten;

Inrichting van de stations:

- 74) De doodlopende gang op niveau -1 verbeteren om hem veiliger te maken voor PBM's, door de wanden zo transparant mogelijk te maken;

Waterzuiveringsinstallatie:

- 75) Een alternatieve plaatsing op het laagste punt aanreiken, volgens de beste locatie, geïntegreerd in de nauwkeurig onderzochte context en beter ingepast in het stedelijk weefsel; Coördineren met de gemeente Leefmilieu Brussel en Urban;
- 76) De architectuur van het gebouw en de esthetiek van de gevels herzien;
- 77) De bovengrondse inrichting herzien;

Erfgoed:

- 78) Het departement Archeologisch Erfgoed van de Directie Cultureel Erfgoed in staat stellen om – naargelang de verschillende metrostationprojecten – hetzij een opgraving voorafgaand aan de voor het project noodzakelijke grondwerken, hetzij een archeologische follow-up van de werkzaamheden te organiseren, eventueel vergezeld van een aanvullende archeologische opgraving (tijdschema en modaliteiten te bepalen na ontvangst van de vergunning; contact 02.432.84.13, archeologie@urban.brussels).

Liedts:

- 79) Een minimumbreedte van 20 m behouden tussen de bouwlijn en de metrotoegangsbouwwerken rekening houdend met de koninklijke route;
- 80) Alle uitrustingen samenbrengen (afdaken voor bovengrondse haltes, rookafzuigroosters, enz.) in hetzelfde volume;
- 81) De aanwezigheid van de bunker documenteren.

Colignon:

- 82) De studie- en interventieperimeter uitbreiden tot het hele Colignonplein, met inbegrip van het voorplein, de zijstraten (aan weerszijden van het gemeentehuis) en de achterzijde van het plein, teneinde een globaal ontwikkelingsproject uit te werken;
- 83) Zorgen voor de installatie van indicatoren/sensoren in het gebouw van het gemeentehuis van Schaarbeek om het risico van differentiële zettingen in verband met de interventies te controleren;
- 84) De twee liftschachten 90° draaien zodat ze minder opvallen op het plein, en de trappenhuizen en roltrappen verplaatsen naar het midden van het plein om grotere voetpaden mogelijk te maken;
- 85) De stedelijke en MIVB-bewegwijzering tot het strikte minimum beperken, ze zo discreet mogelijk plaatsen op het plein om hun impact op het beschermde gebouw, het plein en de nabijgelegen opmerkelijke huizen te beperken;
- 86) Het te verharde karakter van het plein verminderen en het beplantingsproject dienovereenkomstig herzien, waarbij afstand wordt gedaan van de hoogstammige bomen die de leesbaarheid van de gevels van het gemeentehuis en van de huizen aan het voorplein belemmeren; voor het inrichtingsproject afstemmen met de gemeente;
- 87) Bijdragen tot de verfraaiing van het gemeentehuis, met name door bijzondere aandacht te besteden aan de kwaliteit van de materialen;

Verboekhoven:

- 88) De toegangsborden aangebracht op de gebouwen op de Lambermontlaan 115-117 documenteren;

Mobiliteit:

Toegankelijkheid van de stations

- 89) Een volledige toegankelijkheidsstudie laten uitvoeren door een expertisebureau tijdens alle fasen van het proces (vóór, tijdens en na de oplevering van de bouwplaats);
- 90) De plannen aanpassen overeenkomstig het advies van Access and Go in het kader van het onderzoek van deze vergunningsaanvraag en de wijzigingen in de plannen, details en doorsneden door de deskundigen te laten valideren alvorens de gewijzigde plannen in te dienen;
- 91) Grafische details aanbrengen om de volledige toegankelijkheid voor PBM's van het perron naar het metrostel te verifiëren.

Fietsenstallingen:

- 92) Analyse van de mogelijkheden om de capaciteit van beveiligde fietsenstallingen voor langparkeren per station te vergroten;
- 93) Beveiligde fietsenstallingen voor langparkeren voorzien voor het station Liedts, in het station zelf of in de rechtstreekse omgeving; de toegankelijkheid moet goed geïntegreerd zijn;

- 94) Voor het station Colignon moet een beveiligde fietsenstalling (minimum 70 plaatsen) worden voorzien in het station, bij voorkeur toegankelijk via een hellingbaan of ten minste een goot langs de trappen, en via de liften;
- 95) Voor het station Verboekhoven moet de fietsenstalling aan de straatzijde van het perceel aan de Waelhemstraat 86-92 worden overdekt en uitgebreid om te voorzien in ten minste 250 beveiligde fietsplaatsen, zoals aanbevolen in de MES; de toegang vanaf de straat te allen tijde handhaven, ook als er het perceel wordt ontwikkeld;
- 96) Voor Riga het fietslokaal in het station uit te breiden door de aangrenzende lege ruimte te toe te voegen;
- 97) De fietsparkeerplaatsen verplaatsen weg van voetgangersoversteekplaatsen om het risico van overstekende voetgangers en de daaruit voortvloeiende slechte zichtbaarheid voor automobilisten te verminderen;
- 98) Het aantal parkeerplaatsen voor bakfietsen op straat verhogen;

Parkeerplaatsen voor auto's:

- 99) De nodige begeleidende maatregelen nemen op het gebied van parkeerreglementering in de gebieden waar nieuwe metrostations worden gebouwd;
- 100) De aanbeveling van de MES opvolgen om per station parkeercompensatiestudies te realiseren, gelet op het aanzienlijke aantal parkeerplaatsen dat wordt geschraapt;
- 101) Het hele parking op het voorplein van de kerk in Riga schrappen om er een kwalitatiever plein van te maken;
- 102) PRM-parkeerplaatsen behouden bij de liften onderaan het Riga-plein, waar de parkeergelegenheid reeds is;

Parking voor diensten en leveringen:

- 103) Voorzien in een gereserveerde ruimte voor MIVB-dienstvoertuigen in de buurt van de ingangen van de stations; er moet ook worden nagedacht over leveringen in de buurt van de (goederen)lift voor de stations met winkels;
- 104) Voorzien in een leveringszone op het Colignonplein;
- 105) De leveringszone voor het metrostation Riga schrappen, indien nodig verplaatsen;

Uitbreidingswerken:

- 106) In een technische nota moet worden aangetoond dat deze uitbreidingswerken mogelijk zijn nadat de metro al in gebruik is genomen, waarbij de hinder (toegang tot de stelplaats) beperkt blijft tot enkele weekends (of zelfs alleen 's nachts); in de nota moet ook een eerste raming worden gegeven van de kosten voor de bouw van de constructie en de mogelijke risico's voor de stabiliteit van de tunnel tijdens de exploitatiefase;

Korte-afstandsmobiliteit:

- 107) Handhaving en herziening van de organisatie van het bovengrondse vervoersnet op lange termijn, als aanvulling op de metro; indien nodig, schrapping van stukken spoor die niet nuttig zijn voor commerciële exploitatie;
- 108) Uitvoeren van verbeteringen aan tramlijn 55 tegen de tijd dat de metro in gebruik wordt genomen;

Eindh halte:

- 109) De positionering van het busstation verduidelijken in het kader van andere lopende studies;

Liedts:

- 110) Een uitgebreide mobiliteitsstudie uitvoeren voor het station Liedts, aangezien de geplande verkeersveranderingen een aanzienlijke impact zullen hebben op de omgeving van het gelijknamige plein;
- 111) Verkeersdiagrammen verstrekken voor de Brabantwijk om de gevolgen van het eenrichtingsverkeer in de Groenstraat en Brabantstraat aan te tonen;
- 112) Verduidelijken of de Koninginnelaan gepland is als ontmoetingszone, zoals voorzien in de oorspronkelijke aanvraag;
- 113) Zorgen voor een duidelijke tweerichtingsstroom voor voetgangers en fietsers op het plein door het bouwwerk naar het noorden van het plein te verplaatsen om de winkelas vrij te maken;
- 114) Fietsers en automobilisten scheiden op de klim naar de Paleisstraat, die door de GMP als "comfortweg" is aangeduid, door er een fietspad aan te leggen;
- 115) De leveringszone, in de gewijzigde vergunningsaanvraag voorzien aan het begin van de Brabantstraat, verplaatsen voor de gebouwen van nr. 24 en 26 op het Liedtsplein of ter hoogte van nr. 260 en 262 in de Brabantstraat, in plaats van op straat te parkeren en op hetzelfde niveau als het voetpad om het laden en lossen te vergemakkelijken;

Colignon:

- 116) Het voetgangerstraject van het Colignonplein naar de bushaltes verbeteren;

- 117) Controleren of de versmalling van de rijweg de doorgang de gelede bussen van De Lijn toelaat en draaiplannen opnemen in het dossier;
- 118) De toegang voor auto's en leveringen tot de koetspoort van het gemeentehuis behouden;

Verboekhoven:

- 119) Een voetgangersoversteekplaats voorzien met een minimumbreedte van 5 m aan de kant van Lambermontlaan, afgelijnd op de metro-ingang en de tramoversteekplaats;
- 120) Roosters voorzien in boomkuilen op het tramplatform aan de halte "Demolder" (richting Heizel) om de doorgang te vergemakkelijken en de bomen te beschermen;
- 121) De oppervlakte vergroten van de tramhokjes op het perron van de halte "Demolder" om te voorkomen dat de gebruikers in geval van slecht weer in de hal van de Lambermontingang blijven staan (groot risico op opstoppingen);
- 122) De breedte van het platform op de ventweg aan de Lambermontlaan van nr. 111 t.e.m nr. 123 beperken om het efficiënter te maken en het gedeelte van de ventweg voor de gebouwen nr. 121 en 123 opnemen zodat de bestaande PBM-parkeerplaats voor nr. 123 kan worden opgenomen;
- 123) De kuilen van de bomenrij in overeenstemming brengen met de GSV;

Linde:

- 124) Zorgen voor een parkeerzone voor free floating-voertuigen in de buurt van het station;
- 125) Zorgen voor een voetgangersoversteekplaats tussen nummer 23 en het begin van het platform;
- 126) De parking aan de oneven kant van de straat bij het station behouden en voldoende parkeergelegenheid in de rest van de straat behouden;
- 127) Een overkapping voorzien voor de fietsenstallingen op straat;
- 128) Eraan herinneren dat het vrachtvervoer voor de bouwplaats niet via het kruispunt van de Picardie-/Verdonckstraat kan gaan;

Vrede:

- 129) Zorgen voor een parkeerzone voor free floating-voertuigen in de buurt van het station;
- 130) Een overkapping voorzien van de fietsenstallingen op straat;
- 131) Zorgen voor specifieke infrastructuur voor elektrische voertuigen in de parkeergarage van de muziekacademie;
- 132) Een tweede leveringszone behouden voor handelaars op het Vredeplein;
- 133) Fietsenrekken inrichten op het Vredeplein
- 134) De haalbaarheid bestuderen van de aanleg van een specifieke taxistandplaats binnen de perimeter;

Bordet:

- 135) Het aantal beveiligde fietsparkeerplaatsen uitbreiden;
- 136) Zorgen voor een parkeerzone voor free floating-voertuigen in de buurt van het station;
- 137) Zorgen voor taxistandplaatsen;
- 138) Zorgen voor parkeergelegenheid weg van de straat als aanvulling op het multimodale aanbod bij het station Bordet;

Fauna en flora:

- 139) Het fytosanitair onderzoek van het bureau Aliwen toevoegen aan het dossier;
- 140) Het type beplanting van de liftdaken verduidelijken (intensief, semi-intensief of extensief);

Liedts:

- 141) De gevelde bomenrijen herplanten in het zuidwestelijke deel van het plein;
- 142) Onderzoeken op welke plekken aanplanting in volle grond haalbaar is;
- 143) De beplantingen diversifiëren en intensiveren in overeenstemming met de erfgoedaspecten van de 'koninklijke route' en om de doorlaatbaarheid van de bodem te maximaliseren;
- 144) Alle instandhoudingsmaatregelen nemen om de bomen te behouden en te verplaatsen en, indien instandhouding niet mogelijk is, volwassen bomen met een vergelijkbare kroon en omvang herplanten, het planten van bomen in bakken vermijden, zo nodig, indien aanplanting in de grond niet mogelijk is, regenwater gebruiken voor het besproeien en zorgen voor bakken met waterreserves om het verbruik te beperken en van voldoende hoogte om de bescherming van de bomen te waarborgen;
- 145) Waar mogelijk opteren voor inheemse en niet-allergene beplanting;

Colignon:

- 146) Zorgen voor intensievere beplanting om het sterk verharde karakter te verminderen, met inachtneming van de doorlaatbaarheid van het plein voor alle vervoersmodaliteiten en het erfgoedaspect;
- 147) Onderzoeken op welke plekken aanplanting in volle grond haalbaar is;
- 148) Alle instandhoudingsmaatregelen nemen om de bomen te behouden en te verplaatsen en, indien instandhouding niet mogelijk is, volwassen bomen met een vergelijkbare kroon en omvang herplanten, aanplantingen in bakken vermijden en, zo nodig, indien aanplanting in de grond niet mogelijk is, regenwater gebruiken voor het besproeien en zorgen voor bakken met waterreserves om het verbruik te beperken en van voldoende hoogte om de bescherming van de bomen te waarborgen;
- 149) De platanen vervangen door soorten die interessanter zijn in termen van biodiversiteit;

Verboekhoven:

- 150) De diversiteit van inheemse bodembedekkers en boombeplantingen verhogen (door bodembedekkers te mengen met 70% inheemse vegetatie en/of inheemse vaste planten in de ondergroei);
- 151) De prunus padus die in de bocht van de toegangsweg voor de hulpdiensten is aangeplant, verplaatsen om te voorkomen dat de kroon wordt beschadigd door de eventuele passage van een hulpvoertuig of het pad van de hulpdiensten omleiden om de kroon te beschermen;
- 152) Niet- of weinig allergene grasgewassen aanplanten;
- 153) De betula nigra (allergene soort) in de buurt van huizen vervangen door een andere soort;

Riga:

- 154) Een beplantingsplan opstellen in coördinatie met de Directie Cultureel Erfgoed;
- 155) Zorgen voor het behoud van de gehandhaafde bomen door het aanbrengen van een beschermingszone met een fysieke barrière die de bouwplaats afbakt, zodat er geen verdichtingen, opslag of stortingen plaatsvinden in de vitale zone van de bomen (2 m voorbij de kroon).
- 156) De goede praktijken respecteren met betrekking tot snoeien, vormgeven of de watervoorziening van behouden bomen;
- 157) De oorspronkelijke rijen van het plein volgen alsook de continuïteit van de rijen van de Huart Hamoiriaan;

Sociaaleconomisch:

- 158) De bestemming/gebruik van commerciële ruimtes in de stations herzien in samenwerking met de gemeenten en HUB.brussels om tegemoet te komen aan de lokale behoeften (bv. fietsatelier, enz.);
- 159) De handelsruimte in het station Colignon schrappen (vervangen door een openbare voorziening of dienst);
- 160) Water- en elektriciteitsaansluitingen toevoegen om faciliteiten en evenementen van diverse aard op het Colignonplein mogelijk te maken;
- 161) Vervanging van de handelsruimte in het station Riga door andere functies (faciliteiten, fietsruimten, openbare toiletten, enz.);

De mens en Veiligheid:

- 162) De adviezen van de DBDMH opvolgen;
- 163) De sociale controle in station Verboekhoven verbeteren door de inplanning van een andere activiteit dan alleen de metrotoegang;

Lawaai en trillingen, tijdens de bouwfase:

- 164) Zorgen voor de realtime monitoring van de tunnelboormachine om de trillingen en zettingen te controleren die zich kunnen voordoen in de gebouwen die zich boven het traject ervan bevinden; Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de gebouwen die in de effectenstudie worden vermeld; De grenswaarden voor zettingen (cf. BMN 2016) en trillingen (cf. DIN 4150-3) mogen niet worden bereikt; De werking van de tunnelboormachine wordt in real time aangepast aan de waargenomen waarden;
- 165) Monitoring van lawaai en trillingen van de stations, ten minste permanent op de bouwplaats en per geval, afhankelijk van de lopende werkzaamheden en de naburige gebouwen die het meest invloed kunnen ondervinden;
- 166) Zorgen voor een passende communicatie met de buurtbewoners naargelang de geluids- of trillingsimpact van de lopende werkzaamheden;
- 167) Bij werkzaamheden in open lucht moeten de voorschriften van Titel III van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening worden nageleefd en moeten de in de effectenstudie aangegeven goede praktijken worden toegepast om het ontstaan en de verspreiding van lawaai en trillingen te beperken;

Lawaai en trillingen, tijdens de exploitatiefase:

- 168) De exploitatie van de metro zal moeten voldoen aan de doelstellingen van de milieuovereenkomst inzake geluidshinder, zowel overdag als 's nachts, en aan de norm DIN 4150-2 voor trillingen;
- 169) Het contactgeluiden in de dichtstbijgelegen gebouwen naast de stations zal worden opgevolgd om ervoor te zorgen dat minstens de drempelwaarden van 35 dB(A) worden gehaald;
- 170) De technische installaties, met name die welke in de buitenlucht uitkomen, moeten voldoen aan de geluidsdrempels van de besluiten betreffende de strijd tegen de geluidshinder;
- 171) De aanbevelingen van de effectenstudie uitvoeren om de productie en de verspreiding van lawaai van de stelplaats naar buiten toe te beperken;
- 172) Zorgen voor een goed onderhoud van het toegangsspoor van de stelplaats naar de tunnel en de sporen regelmatig slijpen;
- 173) Het akoestisch comfort in de stations zal moeten worden aangepast om een goede verstaanbaarheid van de aan de gebruikers overgebrachte boodschappen mogelijk te maken; het akoestisch comfort in de stations zal ook moeten worden ontworpen om andere geluiden te verminderen (aankomst en vertrek van metrotreinen, publiek, technische installaties);
- 174) De openingen van de metrostations naar buiten, vooral die in de buurt van huizen, moeten zo worden ontworpen dat de verspreiding van geluid naar buiten wordt beperkt.

Verboekhoven:

- 175) Verduidelijkingen verstrekken over de maatregelen die zijn genomen om de geluidsoverlast van technische apparatuur aan de binnenkant van het huizenblok te Verboekhoven te verminderen;

Water:

Beheer van het regenwater:

- 176) De stations met voldoende open ruimten, namelijk Linde, Riga, Verboekhoven en Bordet, moeten hun regenwater beheren door het bij voorrang te temporiseren in bovengrondse beplantingen, zodat de omvang van de ondergrondse structuren kan worden beperkt;
- 177) De kuilen voor nieuwe boomaanplantingen moeten bij voorkeur worden gemaakt op de wijze van regenbomen, zodat zij voldoende water hebben om te groeien en bij te dragen aan de temporisering van regenwater;
- 178) Groendaken moeten zo worden ontworpen dat zij ten minste semi-intensief zijn en het project moet vergezeld gaan van een beheersplan; waar mogelijk moeten inheemse, maar niet-allergene planten op groendaken worden gebruikt;
- 179) Waar nodig moet de lekkage van de retentiestructuren (infiltratiebekkens) zo worden ontworpen dat de aansluiting op het riool alleen nodig is bij uitzonderlijke regenval, wat in de praktijk betekent dat ervoor moet worden gezorgd dat de overloop op een minimale afstand van ongeveer tweederde van de hoogte gemeten vanaf de onderkant van de structuur wordt geplaatst;
- 180) De behoefte aan koolwaterstofafscijders en pompstations moet opnieuw worden geëvalueerd, rekening houdend met de voormelde elementen en met de aanwezigheid van beplantingen als filter- en opslagvoorziening stroomopwaarts van de opslagbekkens, waardoor hierop bespaard kan worden;
- 181) De greppels van de stelplaats moeten infiltrerend zijn en ingepast worden in het landschap door hun profiel zodanig aan te passen dat de hellingen niet te steil zijn met een evenredige verhouding tussen breedte en lengte;

Liedts:

- 182) Het regenwater dat in de regenwatertank wordt opgevangen gebruiken voor het besproeien van beplantingen of het schoonmaken van de openbare weg;
- 183) Een regentuin of een gelijkaardige voorziening plaatsen, rekening houdend met de helling van het plein en de ligging aan de dalzijde;

Bemalingswater:

- 184) Het pompwater tijdens de bouwfase zal in de riolering worden geloosd en de lozingsmodaliteiten moeten worden opgenomen in het draineringsplan dat in het kader van de werkzaamheden wordt opgesteld en gevalideerd wordt door de watermaatschappijen die instaan voor het waterafvoernet en de zuiveringsstations, respectievelijk Vivaqua en Hydria;

- 185) Na de bouwfase moet het bemalingswater naar het hydrografisch net worden geloosd. Dit water zal in 3 verschillende stromen naar het Noordstation worden geleid en na behandeling in het hydrografisch net worden geloosd; voor elke stroom moeten ten minste de milieukwaliteitsnormen in acht worden genomen;
- 186) Om de omvang van de waterzuivering optimaal te bepalen, moeten de concentraties van elk metrostation tijdens de bouwfase worden gecontroleerd om de concentraties van het verwachte bemalingswater per stroom en de in te zetten middelen te evalueren om aan de in de milieuvergunning opgenomen normen te voldoen;
- 187) Na de bouwfase zal het pompwater worden gezuiverd om te worden afgevoerd naar de greppel die is gepland in het kader van de inrichting van de openbare ruimte ter hoogte van de Bolivarlaan;
- 188) De toekomstige exploitant van de zuiveringsinstallatie zal worden betrokken bij het ontwerp van de installatie.

Grondwatercompensatieafvoeren:

- 189) De stations van de toekomstige noordelijke uitbreiding van de metro voorzien van doorgangskanalen voor grondwater;

Bouwplaats:

- 190) Een plaatsbeschrijving van de wegen vaststellen vóór aanvang van de werken in overleg met de wegbeheerder (Brussel Mobiliteit en de gemeenten);
- 191) Alle nodige maatregelen nemen om de gevolgen voor omwonenden en handelaars tijdens de bouwperiode tot een minimum te beperken;
- 192) De toegang voor voertuigen en voetgangers te allen tijde garanderen voor de omwonenden door de werfzone te reorganiseren;

Liedts:

- 193) De mogelijkheid onderzoeken om de Paleisstraat tijdens de werkzaamheden open te stellen voor gemotoriseerd verkeer, aangezien dit de enige weg in het interventiegebied is die door het GMP als "comfortweg" is gemarkeerd; te allen tijde zorgen voor een veilige voetgangersdoorgang over de Koninginnelaan (ter hoogte van de Brabantstraat), van noord naar zuid;
- 194) Alternatieve werfroutes onderzoeken;

Colignon:

- 195) Permanent toezicht houden op de stabiliteit van het gemeentehuis;
- 196) De trilling- en geluidsstress waarmee werknemers in de gemeentelijke administratie te maken kunnen krijgen, objectiveren en in detail beschrijven;
- 197) De toegang tot en het gebruik van het gemeentehuis tijdens de bouwperiode garanderen;
- 198) Tijdens de bouwperiode moet worden voorzien in oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers van meer dan 2 m breed, met name langs het voorplein, de westelijke boog en de oostelijke zijde;

Verboekhoven:

- 199) Voorzien in de gelijktijdige bouw van de voorzieningen bovenop het station overeenkomstig de aanbeveling van de MES;
- 200) De toegang voor voertuigen en voetgangers te allen tijde garanderen voor de bewoners van de Waelhemstraat en de werfzone dienovereenkomstig herinrichten, d.w.z. in twee afzonderlijke zones om toegang mogelijk te maken tot de gebouwen nr. 69A tot 77 aan de westzijde van de Waelhemstraat en tot de nr. 58 tot 84 en de bijbehorende garages op dit gedeelte van het voetpad;

Onthouding : -

Afkortingen: GSV = Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening / BWRO = Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening / GBP = Gewestelijk Bestemmingsplan / BBP = Bijzonder Bestemmingsplan / GemSV = Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening

(s) Mevr. Sarah LAGRILLIERE, voorzitter, vertegenwoordiger van Urban.brussels-Directie Stedenbouw,
(s) Dhr. Frédéric NIMAL, vertegenwoordiger van de gemeente Schaarbeek,
(s) Dhr. Eric DE LEEUW, vertegenwoordiger van de gemeente Schaarbeek,
(s) Mevr. Lien DEWIT, vertegenwoordiger van de gemeente Schaarbeek,
(s) Dhr. David CORDONNIER, vertegenwoordiger van de gemeente Evere,
(s) Dhr. Michael DAELMAN, vertegenwoordiger van de gemeente Evere,
(s) Mevr. Vanessa MOSQUERA, vertegenwoordiger van de stad Brussel,
(s) Mevr. Sophie DAVID, vertegenwoordiger van Urban.brussels-Directie Stedenbouw,
(s) Mevr. Catherine DE GREEF, vertegenwoordigster van Urban.brussels-Directie Cultureel Erfgoed,
(s) Dhr. Philippe GENON, vertegenwoordiger van Leefmilieu Brussel,
(s) Dhr. Guy VAN REEPINGEN, secretaris.

Voor eensluidend afschrift:

De voorzitter,

De secretaris

Sarah LAGRILLIERE

Guy VAN REEPINGEN