

ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE - VERGADERING VAN 29/04/2024 - HERZIENING

AANVRAGER:	FOD Mobiliteit en Vervoer - BELIRIS
PLAATS:	Vooruitgangstraat, 86
VOORWERP:	<u>Gewijzigd project:</u> 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; 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 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; borden en publiciteit aanbrengen;
TOESTAND:	IN HET GBP: typisch(e) woongebied(en), woongebied(en) met residentieel karakter, gemengd(e) gebied(en), sterk gemengd(e) gebied(en), gebied(en) voor stedelijke industrie, administratiegebied(en), gebied(en) voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, gebied(en) van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, ondernemingsgebied(en) in stedelijke omgeving, spoorweggebied(en), parkgebied(en), wegennet(ten), structurerende ruimte(n), lint voor handelskernen
ANDERE€:	-
OPENBAAR ONDERZOEK:	van 15/01/2024 tot 14/03/2024
REACTIES:	bij de gemeente Schaarbeek: 189 bij de gemeente Evere: 20 bij de stad Brussel: 5 dus 214 reacties in totaal

De Commissie hoort: -

De Commissie geeft het volgende advies achter gesloten deuren:

1. Context:

- 1) Overwegende dat de perimeter van de aanvraag gesitueerd is in wegennet, 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 residentieel karakter, typisch woongebied, gemengd gebied, sterk gemengd gebied, gebied voor stedelijke industrie, ondernemingsgebied in stedelijke omgeving, van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), vastgesteld door het besluit van de Regering van 3 mei 2001;
- 2) Overwegende dat de op 29 maart 2018 door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHR) goedgekeurde gedeeltelijke wijziging van het GBP met betrekking tot de noord-zuidverbinding voor performant openbaar vervoer (Albert-Bordet) op 8 mei 2018 in werking is getreden;
- 3) Gelet op het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), goedgekeurd door de BHR op 12 juli 2018;
- 4) Gelet op het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) 'Good Move' dat op 5 maart 2020 door de BHR 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 BBHR 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 onderwerp van de aanvraag zich uitstrekt over de grondgebieden van de gemeente Schaarbeek, de gemeente Evere en de stad Brussel; dat het grondgebied van de gemeente Schaarbeek rechtstreeks wordt beïnvloed door het voorgestelde afvalwaterzuiveringsstation Vooruitgangsstraat en de nieuwe stations Liedts, Colignon, Verboekhoven en Riga; dat de gemeente Evere rechtstreeks wordt getroffen door de stations Vrede, Linde en Bordet; dat het grondgebied van de stad Brussel rechtstreeks wordt getroffen door de voorgestelde stelplaats in Haren;
- 13) Overwegende dat het project binnen de beschermingsperimeter van de volgende beschermde monumenten/landschappen valt:
 - Gemeentehuis van Schaarbeek (Colignonplein - Schaarbeek), geklasseerd bij besluit van 13 april 1995,
 - Groep van art nouveau-huizen (Maarschalk Fochlaan, 7-9-11 - Schaarbeek), geklasseerd bij besluit van 12 september 1996,
 - Rigasquare (Schaarbeek), geklasseerd bij besluit van 5 juli 2018,
 - Fermette *T'Hoeveke* (Marnestraat, 3 - Evere), geklasseerd bij besluit van 17 april 1997;
- 14) Gelet op de stedenbouwkundige vergunning voor de '*verbouwing en herinrichting van het station Albert om plaats te bieden aan de tram van lijn 51 op niveau -1 en de metro van lijn 3 op niveau -2*' (ref. NOVA: 07/PFD/656938); dat deze vergunning op 26 juli 2018 door de afgevaardigde ambtenaar is betekend;
- 15) Gelet op de stedenbouwkundige vergunning 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 om het nieuwe station te verbinden met het Zuidstation; een tunnel 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*' (ref. NOVA: 04/PFD/582158); dat deze vergunning op 24 mei 2019 door de afgevaardigde ambtenaar is betekend;
- 16) Gelet op de stedenbouwkundige vergunning 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*' (ref. NOVA: 15/PFD/648592); dat deze vergunning op 25 mei 2020 door de afgevaardigde ambtenaar is betekend;

2. Voorwerp:

- 17) Overwegende dat deze 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;
- 18) Overwegende dat deze vergunningsaanvraag, gewijzigd na de voorwaarden uiteengezet door de afgevaardigde ambtenaar in toepassing van art. 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) als voorwerp heeft '*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; 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 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; borden en publiciteit aanbrengen’;

3. Doel van de aanvraag:

- 19) Overwegende dat de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning past binnen een multimodale context van gewestelijk belang; dat deze beoogt te beantwoorden aan gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen;
- 20) 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;

4. Historiek:

- 21) Overwegende dat de chronologie van het onderzoek van dit dossier als volgt is:
 - 5 december 2018: indiening van de aanvraag bij Brussel Stedenbouw en Erfgoed (Urban),
 - 2 februari 2019: ontvangstbevestiging van een volledig dossier,
 - 4 juli 2019: openbare zitting van de Overlegcommissie over het ontwerp van bestek voor de effectenstudie
 - 29 juli 2021: kennisgeving van de voltooiing van de effectenstudie,
 - 29 juli 2021: besluit van de aanvrager om zijn project te wijzigen,
 - 24 december 2022: ontvangst, door Urban, van een gewijzigde vergunningsaanvraag naar aanleiding van de aanbevelingen van de effectenstudie,
 - 10 februari 2022: kennisgeving van het gewijzigde project aan de Colleges van Burgemeester en Schepenen en verzoek tot het organiseren van speciale regelen van openbaarmaking,
 - van 7 maart 2022 tot 5 april 2022: openbaar onderzoek naar de gewijzigde aanvraag,
 - 21 april 2022: openbare zitting en advies van de Overlegcommissie,
 - 18 april 2023: verzoek tot wijziging van de plannen door de afgevaardigde ambtenaar (art. 191 van het BWRO),
 - 25 september 2023: indiening van door de aanvrager gewijzigde plannen;

5. Bestaande toestand:

- 22) Overwegende dat in de perimeter van de aanvraag momenteel geen lijn met hoge capaciteit aanwezig is;
- 23) Overwegende dat dit deel van Brussel een openbaar vervoersnetwerk heeft dat voornamelijk bestaat uit bus-, tram- en treinlijnen;

6. Oorspronkelijk ingediend project:

- 24) Overwegende dat het project de verlenging van metrolijn 3 tot voorbij het Noordstation beoogt;
- 25) Overwegende dat het project voorziet in de aanleg van een tunnel voor de uitbreiding van metrolijn 3;
- 26) 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 Frans Verdonckstraat, in het bebouwde weefsel van het Vredeplein, ter hoogte van de halte Bordet;
- 27) Overwegende dat het project ook de bouw omvat van een metrostelplaats op het MIVB-terrein in Haren (Stad Brussel);
- 28) Overwegende dat het project tot slot voorziet in een gevelbrede herinrichting van de openbare ruimten rondom de stations;

7. Procedure:

- 29) Overwegende dat de aanvraag om de volgende redenen aan het advies van de Overlegcommissie wordt voorgelegd:
 - in toepassing van artikel 207, § 1, vierde lid van het BWRO: *goed 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);*
 - in 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;*
- 30) Overwegende dat de aanvraag 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 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 (GSV) 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 en 10; de aanvraag wijkt ook af van artikel 39 van titel VI van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening betreffende uithangborden en reclames;
- art. 153 §2, tweede lid: de aanvraag wijkt af van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) of van een reglement voor gebouwen; voor het GemSV van de gemeente Schaarbeek wijkt de aanvraag af van art. 7 en 9; voor het GemSV van de gemeente Evere wijkt de aanvraag af van art. 4, 5 2°, 7 2° en 11;
- In overeenstemming met de volgende 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 een woning in een woongebied met residentieel karakter, een 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 administratiegebieden: *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*;
 - 25.6: *bestemmingswijziging van de wegen*;

8. Effectenstudie (ES):

- 31) Overwegende dat de aanvraag het voorwerp uitmaakt van een effectenstudie (ES) in toepassing van artikel 128 van het BWRO en van zijn bijlage A, punt 8) *'bouw van ondergrondse of bovengrondse bouwwerken met uitzondering van de bouwwerken die uitsluitend door voetgangers of tweewielers gebruikt worden'*;
- 32) Overwegende dat in de ES alle milieueffecten van het project, voor alle milieuaspecten, zowel in de operationele fase als in de bouwphase, zijn beoordeeld;
- 33) Overwegende dat de alternatieven ook zijn onderzocht op al hun milieueffecten, in zowel de operationele als de bouwphase;
- 34) Overwegende, ter herinnering, 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;

9. Project gewijzigd naar aanleiding van de ES:

- 35) 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 grondinname 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;

10. Conclusies van de Overlegcommissie van 21 april 2022 over het gewijzigde project:

- 36) Overwegende dat de Overlegcommissie van 21 april 2022 een voorwaardelijk gunstig advies, met 200 voorwaarden, over het gewijzigde project heeft uitgebracht;

11. Voorwaarden opgelegd door de afgevaardigde ambtenaar (art. 191 van het BWRO):

- 37) Overwegende dat de afgevaardigde ambtenaar op 18 april 2023 heeft besloten 151 voorwaarden op te leggen; dat deze voorwaarden voornamelijk bedoeld zijn om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Overlegcommissie van 21 april 2022; dat het om de volgende voorwaarden gaat:

I. Algemene voorwaarden met betrekking tot het hele dossier:

1. Indien nodig, afhankelijk van de betrokken voorwaarde, het vergunningsaanvraagdossier aanpassen zodat de juiste informatie beschikbaar is en alle elementen van de vergunningsaanvraag aanpassen overeenkomstig de onderstaande opmerkingen (Bijlage I, toelichting, plannen, legenda's van de gebruikte materialen, parkeerplaatsen ..) in toepassing van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 december 2013 tot vaststelling van de samenstelling van het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning;
2. Voor elk station een gedetailleerde nota geven met uitleg over de toepassing van het concept 'oorspronkelijke staat +' op de herinrichting van de openbare ruimte. Indien nodig moet deze nota worden ondersteund door diagrammen die bestaande en geplande ontwikkelingen laten zien op het vlak van naleving van de GSV en het principe van goede ontwikkeling van het gebied;
3. Voor elke aanbeveling in de effectstudie een nota opstellen met welk gevolg eraan is gegeven, en de aanbeveling waar nodig aanpassen aan de wijzigingen die als gevolg van deze wijzigingsaanvraag in het project zijn aangebracht;
4. Het fytosanitair onderzoek van het bureau Aliwen toevoegen aan het dossier;
5. Alle stations toegankelijk maken voor fietsen om te voldoen aan de doelstellingen van multimodaliteit; de liften aanpassen zodat er een fiets in past;
6. De adviezen van DBDMH en de afgestempelde plannen bezorgen van het project dat gewijzigd werd in overeenstemming met de voorwaarden van dit bericht;
7. Op plannen, doorsneden en details de informatie geven met betrekking tot borden en reclame, in het bijzonder de mupi's (straatmeubilair voor informatie) en de 'M' voor elk station, en in een toelichting aangeven of ze voldoen aan de verschillende stedenbouwkundige voorschriften, indien nodig bijlage I wijzigen door de aangegeven afwijkingen aan te vragen;
8. 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;
9. Alle veiligheidsvoorzieningen tegen ramkraakauto's op de plannen integreren overeenkomstig de Security By Design-gids;
10. Voor elk station en stelplaats op de betreffende plannen duidelijk en leesbaar de gemaakte keuzes tonen op het vlak van beplanting. Deze informatie moet het in het bijzonder mogelijk maken om de manier waarop het project al dan niet voldoet aan de aanbevelingen met betrekking tot het ontwerp van groene ruimten en de keuze van de beplanting (met inbegrip van de afstemming tussen kuil/soort), de vergroening van de daken en de verduidelijking van het geplande vellen van bomen en de herbeplanting als compensatie in detail te beschrijven;
11. Duidelijk en leesbaar de dikte van de bodem voor elk station en de stelplaats op de betreffende plannen tonen, zodat het potentieel voor verduurzaamde herontwikkeling kan worden beoordeeld, zowel wat betreft de beplanting, het waterbeheer als de integratie van ingegraven elementen (bijv. glasbol);
12. Duidelijk en correct op de betrokken plannen de verschillende oppervlakken aangeven die in aanmerking komen voor regenwaterbeheer (terugwinning en geïntegreerd beheer van regenwater), of, als dat niet kan, een plan geven waarop ze te zien zijn. Alleen het waterattest indienen dat in de milieuvergunning is opgenomen. In dit attest moet gedetailleerd worden beschreven hoe bij elk bebouwd oppervlak rekening is gehouden met waterbeheer en hoeveel water er op het perceel wordt beheerd en hoeveel er in het riool wordt geloosd. Elke eventuele afwijking van de aanbevelingen voor waterbeheer rechtvaardigen.
13. Voor elk station en stelplaats duidelijk en leesbaar op de relevante plannen de locatie van de verlichtingselementen tonen om ervoor te zorgen dat de aanbevelingen van de effectenstudie op het vlak van mens, energie en lichtvervuiling worden nageleefd;
14. De studies of gedetailleerde trillings- en geluidsanalyses (akoestisch onderzoek, modellering, enz.) verstrekken die geleid hebben tot de voorstellen op het vlak van geluids- en trillingsbeheer voor de metro (spoor, demping van ventilatieroosters, absorberende panelen voor stations en openingen), in het bijzonder met betrekking tot zones met een hoog risico zoals wissels, het beheer van golvende slijtage en

de impact op locaties met een hoog risico (muziekacademie Evere, enz.). Indien nodig de mogelijkheid bevestigen om later in te grijpen in geval van een probleem (De interventiemogelijkheden ondersteunen in geval van niet-naleving van de normen die tijdens de monitoring aan het licht zijn gekomen of door een andere studie die een probleem aan het licht kan brengen (voorbeeld: herinrichting van sporen om een efficiënter antitrillingssysteem te installeren); Nota bijvoegen met een gedetailleerde beschrijving van de verschillende monitoringprocedures;

15. Bij het dossier de voorgestelde bewegwijzering voor de voorzieningen in de openbare ruimte voegen, om ervoor te zorgen dat deze past in de stedenbouwkundige en erfgoedcontext en dat de PBM-bewegwijzering geschikt is voor zowel de voorzieningen in de openbare ruimte als de stations;
16. Een gedetailleerd en gemotiveerd rapport opstellen over de technische keuzes die gemaakt zijn en de stabiliteitsmaatregelen die genomen zijn om de naleving van de aanbevelingen te bevestigen, in het bijzonder de afwezigheid van effecten op de ferme 't Hoeveke, het gemeentehuis van Schaarbeek en de woningen die direct grenzen aan de uitgravingen. Ook details geven over de laatste analyses van de effecten van het piëzometrisch niveau van de bouwplaats;

II. Algemene voorwaarden met betrekking tot alle stations:

1. Stedenbouw:

17. Verplaatsen van de rookafvoerkanalen die in de openbare ruimte uitkomen, evenals ventilatieroosters, weg van voetpaden en ruimten voorbehouden aan voetgangers, en de mogelijkheid bestuderen om ze te plaatsen in gebieden die geschikt zijn voor voertuigen, in parkeerzones, geïntegreerd in bestaande of geplande gebouwen of in een andere vorm geïntegreerd in de bestaande situatie, of eventueel rechtvaardigen wat de verplaatsingen van deze rookafvoerkanalen verhindert;
18. De mogelijkheid onderzoeken om nooduitgangen in de openbare ruimte te integreren, weg van het natuurlijke voetgangerspad en buiten gebieden die geschikt zijn voor voertuigen, met bijzondere aandacht voor hun materialiteit en kleur;
19. Aanpassen van het liftbouwwerk aan de metro-ontwerprichtlijnen en de Brusselse normenplannen voor mobiliteit (DITP);
20. Voorzien in een bescherming van de beglazing en voorkomen dat men in de liftschacht kan vallen, aan de hand van een dubbele leuning;
21. Wijzigen van het systeem met gebruik van knoppen om de beglazing te spannen door een duurzamer systeem dat ook een optimaal onderhoud mogelijk maakt;
22. De bedieningszuilen voor PBM opnemen in de plannen;
23. Zorgen voor openbare toiletten die toegankelijk zijn voor PBM's in stations buiten de gecontroleerde zones;

2. Fauna en flora:

24. Het type beplanting van de groendaken van de liften (intensief, semi-intensief of extensief) en de gekozen soorten verduidelijken;

3. Mobiliteit:

Toegankelijkheid van de stations:

25. Een volledig onderzoek uitvoeren naar de toegankelijkheid van stations door een deskundig adviesbureau;
26. 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;
27. Grafische details aanbrengen om de volledige toegankelijkheid voor PBM's van het perron naar het metrostel te verifiëren;

Fietsenstallingen:

28. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden van elk station, de capaciteit voor langdurige, beveiligde fietsenstallingen in of rond elk station aanzienlijk vergroten;
29. De fietsparkeerplaatsen verplaatsen weg van oversteekplaatsen voor voetgangers om het risico van overstekende voetgangers en de daaruit voortvloeiende slechte zichtbaarheid voor automobilisten te verminderen;
30. Het aantal parkeerplaatsen voor bakfietsen op straat verhogen;

Parking voor diensten en leveringen:

31. Voorzien in een gereserveerde ruimte voor MIVB-dienstvoertuigen in de buurt van de ingangen van de stations; los- en laadzones plaatsen in de buurt van de (goederen)lift voor de stations met winkels;

4. Uitbreidingswerken:

32. Door middel van een gedetailleerd technische nota aantonen dat het mogelijk is om deze uitbreiding te bouwen nadat de metro in gebruik is genomen;

5. Water:

33. 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;
34. 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. Er zullen gedetailleerde plannen worden geleverd;
35. Groendaken moeten zo worden ontworpen dat zij ten minste semi-intensief zijn en het project moet vergezeld gaan van een beheersplan; inheemse, maar niet-allergene planten op groendaken gebruiken;
36. 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 twee derde van de hoogte gemeten vanaf de onderkant van de structuur wordt geplaatst;
37. De behoefte aan koolwaterstofafscheiders en pompstations moet opnieuw worden geëvalueerd, rekening houdend met de voormelde elementen, vervolgens moet worden nagegaan of met de aanwezigheid van beplantingen als filter- en opslagvoorziening stroomopwaarts van de opslagbekkens, hierop bespaard kan worden; indien nodig ze verwijderen of verminderen;
38. 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;

Grondwatercompensatieafvoeren:

39. De stations van de toekomstige noordelijke uitbreiding van de metro voorzien van doorgangskanalen voor grondwater, ze aanduiden op de plannen en een gedetailleerd plan voorzien;

6. Lawaai en trillingen:

40. De aanbevelingen van de effectenstudie volgen om de productie en de verspreiding van lawaai van de stelplaats naar buiten toe te beperken;
41. Het akoestisch comfort in de stations aanpassen om een goede verstaanbaarheid van de aan de gebruikers overgebrachte boodschappen mogelijk te maken; het akoestisch comfort in de stations zal daarvoor moeten worden ontworpen om andere geluiden te verminderen (aankomst en vertrek van metrotreinen, publiek, technische installaties);
42. De openingen van de metrostations die naar de open lucht leiden, vooral die in de buurt van huizen, moeten zo worden ontworpen dat de verspreiding van geluid naar buiten wordt beperkt;

III. Voorwaarden per station:

1. Liedts:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

43. De openbare ruimte op een coherente manier herinrichten over de hele omtrek van de initiële vergunningsaanvraag, inclusief, ter herinnering, het Liedtsplein, het Gallait-Palaisplein en het begin van de straten die op het plein uitkomen;
44. Zorgen voor consistentie en continuïteit, in termen van samenstelling en materiaalkeuze, met het koninklijke tracé, op basis van de aanbevelingen voor de inrichting in het 'inrichtingscharter' van het koninklijke tracé;
45. De gevelde bomenrijen herplanten in het zuidwestelijke deel van het plein met volwassen exemplaren;
46. Op de plannen de gebieden identificeren waar open land mogelijk is en de inrichting dienovereenkomstig herzien om de bodemdoorlaatbaarheid te maximaliseren;
47. De beplantingen diversifiëren en intensiveren in overeenstemming met de erfgoedaspecten van het 'koninklijke tracé';
48. Alle nodige maatregelen nemen om de bomen en hun wortels 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;
49. Inheemse en niet-allergene beplanting in overeenstemming met de aanbevelingen van Leefmilieu Brussel;
 50. Alle elementen verstrekken die nodig zijn om te garanderen dat de geplande verkeersveranderingen geen significante invloed zullen hebben op de buurt rond het Liedtsplein;
 51. Alle elementen (met name verkeersdiagrammen) verstrekken voor de Brabantwijk om de gevolgen van het eenrichtingsverkeer in de Groenstraat en Brabantstraat te objectiveren;
 52. Preciseren of de Koninginnelaan gepland blijft als ontmoetingszone, zoals voorzien in de oorspronkelijke aanvraag;
 53. Zorgen voor een duidelijke tweerichtingsstroom voor voetgangers en fietsers op het plein door de winkelas vrij te maken;
 54. 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;
 55. 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;
 56. De aanwezigheid van de bunker onder het plein documenteren;
- Inrichting van het station:**
57. Slechts één bouwwerk in het midden van het plein voorzien, in het verlengde van de Brabantstraat en de Gallaitstraat, voor in- en uitgangen van het station. Dit bouwwerk moet:
 - 57.1. open en toegankelijk zijn vanaf twee tegenoverliggende zijden;
 - 57.2. zoveel mogelijk alle technische elementen integreren (luchtinlaten en -uitlaten, rookafvoerkanalen, enz.);
 - 57.3. een zorgvuldig ontworpen architectonische expressie presenteren die past in het omringende stedelijke weefsel;
 - 57.4. zo geplaatst zijn dat een minimumbreedte van 20 m vrij blijft van visuele obstakels tussen de bouwlijn en het station rekening houdend met het koninklijke tracé;
 58. Het hergebruik van regenwater plannen voor het besproeien van beplanting en/of het schoonmaken van de openbare weg. De kenmerken verstrekken van de hydrofoorgroepen en de maatregelen die zijn genomen om het geluid te verminderen, afhankelijk van de locatie;
 59. Een regentuin of een gelijkaardige voorziening plaatsen, rekening houdend met de helling van het plein en de ligging aan de dalzijde, of, indien nodig, de redenen te rechtvaardigen waarom deze inrichting niet kan worden ingevoerd;
- 2. Colignon:**
- Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:**
60. Alle maatregelen nemen om de bomen en hun wortels 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;
 61. De platanen vervangen door soorten die interessanter zijn in termen van biodiversiteit en zoveel mogelijk de leesbaarheid behouden van de gevels met een hoge erfgoedwaarde waar deze bomenrijen zich voor bevinden en bijgevolg bomen plannen waarvan de hoogte en kroon op volwassen leeftijd het mogelijk maken om deze leesbaarheid te behouden (bomen van de 1e grootte vermijden..);
 62. Herinrichting van de hele openbare ruimte binnen de omtrek van de oorspronkelijke vergunningsaanvraag, inclusief het hele Colignonplein en het begin van alle straten die op het plein uitlopen.
De verwachte inrichting moet:
 - 62.1. Het aantal oversteekplaatsen voor voetgangers van het plein naar de verschillende straten en vice versa verhogen en zorgen voor een gemarkeerd, doorlopend fietspad;

- 62.2. Ervoor zorgen dat de ontwikkeling en structurering van de openbare ruimte samenhangend is met de conclusies van de studie van het Lokaal Mobiliteitscontract 'Colignon-Josafat';
- 62.3. Het minerale karakter van het plein aanzienlijk verminderen door meer vegetatie aan te planten, met respect voor de visuele doorlaatbaarheid (erfgoedaspect) en een vlotte, directe verkeersdoorstroming voor alle vervoerswijzen garanderen;
- 62.4. Op de plannen de gebieden identificeren waar open land mogelijk is en de inrichting dienovereenkomstig herzien om de bodemdoorlaatbaarheid te maximaliseren;
- 62.5. Zorgen voor een vlotte, duidelijke route tussen het Colignonplein en de bushaltes;
- 62.6. Rekening houden met de versmalling van de rijbaan en de doorgang van de gelede bussen van De Lijn te garanderen. De draaiplannen moeten worden ingediend;
- 62.7. De toegang voor auto's en leveringen tot de koetspoort van het gemeentehuis behouden en voorzien in een leveringszone op het Colignonplein;
- 62.8. Bijdragen tot de verfraaiing van het gemeentehuis, door bijzondere aandacht te besteden aan de kwaliteit en de duurzaamheid van de materialen;
- 62.9. Zorgen voor samenhang met de omringende projecten wat betreft samenstelling, materiaalkeuze en aanplantingen;
- 62.10. Een gladder wegdek (gezaagde stenen) gebruiken om de weg duurzamer te maken en minder lawaai te veroorzaken met het oog op het verwachte verkeer en het busverkeer;
- 62.11. 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;
- 62.12. 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;
- 62.13. Water- en elektriciteitsaansluitingen toevoegen om faciliteiten en evenementen van diverse aard mogelijk te maken;
- 62.14. Zorgen voor waterfonteinen of op zijn minst voor de nodige leidingen en wateraansluitingen om een fontein te kunnen installeren en de locatie ervan aangeven op het plan;
- 62.15. De lantaarnpalen op de gevel van het gemeentehuis achteruitstellen en de plannen aanpassen om er de lantaarnpalen in op te nemen die voorzien zijn in de stedenbouwkundige vergunning voor de vervanging van de openbare verlichting op masten door consoles op de gevel van het Colignonplein, referentie 15/PFD/1832324 waarvan op 24/05/2022 kennisgeving is gedaan door de afgevaardigd ambtenaar;
- 62.16. De gemeentelijke modellen van straatmeubilair (voor paaltjes, banken, vuilnisbakken, enz.) gebruiken;
- 62.17. 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;
- 62.18. In de mate van het mogelijke moeten de bomenrijen in de Koninklijke-Sinte-Mariastraat ter hoogte van het geplande Villo!-station niet worden gekapt of, als dat niet mogelijk is, worden vervangen om de groene continuïteit van het gebied te behouden (plaats aangrenzende assen). In alle gevallen moeten de plantkuilen minstens aangepast zijn aan de GSV;

Inrichting van het station:

- 63. De plannen aanpassen om een permanente beplanting van het Colignonplein mogelijk te maken en het bewijs leveren dat de gekozen opties het voortbestaan van de beplanting van het plein niet zullen aantasten;
- 64. De twee liftschachten 90° draaien zodat ze minder opvallen op het plein, en de trappenhuisen en roltrappen verplaatsen naar het midden van het plein om grotere voetpaden mogelijk te maken;
- 65. De mogelijkheid bestuderen voor het plaatsen van luchtinlaten, -uitlaten en rookafvoerkanalen op grondhoogte in plaats van boven aan de uitstekende elementen, en de inrichting en architectuur van rookafzuigroosters en -kokers herzien;
- 66. De winkelruimte in het station vervangen door een voorziening van openbaar belang of openbare dienstverlening;

3. Verboekhoven:

67. Verduidelijkingen verstrekken over de maatregelen die zijn genomen om de geluidsoverlast van technische apparatuur aan de binnenkant van het huizenblok te verminderen;

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

68. De volledige openbare ruimte coherent herinrichten in de perimeter van de initiële vergunningsaanvraag met: het perceel van de Waelhemstraat binnen deze perimeter, de laterale zijweg 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;
69. De gemeentelijke modellen van straatmeubilair (voor paaltjes, banken, vuilnisbakken, enz.) gebruiken;
70. 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;
71. Zorgen voor een waterpunt voor bewatering en onderhoud van de binnenkant van het huizenblok;
72. Zorgen voor een voldoende groot werkgebied rond de bomen in het binnenste deel van het huizenblok om de veilige hantering van gereedschap voor het onderhoud te garanderen;
73. Verduidelijking bieden over het materiaal dat voor de beide percelen is gebruikt en ze vermelden op de plannen;
74. Zorgen voor landschapsarchitectuur aan de achterzijde van het perceel van Waelhem binnen de projectperimeter, langs de spoorlijn, en zorgen voor een beheersplan;
75. De diversiteit van inheemse bodembedekkers en boombeplantingen verhogen (door bodembedekkers te mengen met 70% inheemse vegetatie en/of inheemse vaste planten in de ondergroei);
76. 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;
77. Niet- of weinig allergene grasgewassen aanplanten;
78. De betula nigra (allergene soort) in de buurt van huizen vervangen door een andere inheemse en niet-allergene soort;
79. Een voetgangersoversteekplaats voorzien met een minimumbreedte van 5 m aan de kant van Lambermontlaan, afgelijnd op de metro-ingang en de tramoversteekplaats;
80. Roosters voorzien in boomkuilen op het tramplatform aan de halte 'Demolder' (richting Heizel) om de doorgang te vergemakkelijken en de bomen te beschermen;
81. 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 opstoppen) en dit duidelijk weergeven op het plan;
82. 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;
83. De kuilen van de bomenrij in overeenstemming brengen met de GSV;
84. De toegangsborden aangebracht op de gebouwen op de Lambermontlaan 115-117 documenteren;
- #### **Inrichting van het station:**
85. De loopbrug moet niet worden gebouwd, maar de mogelijkheid van een lift naar de bovenste verdiepingen moet worden opgehouden om toegang te geven tot een toekomstig project van de gemeente;
86. 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;
87. Aantonen dat het zuidelijke volume structureel een dakopbouw kan huisvesten;
88. De liften in het zuidelijke volume verdubbelen, zoniet een technische nota verstrekken over de onmogelijkheid van plaatsing;
89. De sociale controle binnen het station verbeteren door een andere activiteit dan metrotoegang toe te staan of, indien nodig, te verantwoorden waarom een andere activiteit niet mogelijk is;

90. De fietsenstalling aan de straatzijde van het perceel aan de Waelhemstraat 86-92 moet 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;

4. Riga:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

91. De openbare ruimten consequent herinrichten in hun geheel, binnen de perimeter van de oorspronkelijke vergunningsaanvraag;
92. De twee zijkanten van de kerk met het voorplein opnemen in de ontmoetingszone en de gehele perimeter tot aan de Helmetsesteenweg in aanmerking nemen;
93. 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 Hamoirlaan;
94. Behouden van de plaatsing van de bomen op het plein; versterken en eerbiedigen van de rooilijnen in de Huart Hamoirlaan;
95. De oorspronkelijke rijen van het plein volgen alsook de continuïteit van de rijen van de Huart Hamoirlaan;
96. Een beplantingsplan opstellen in coördinatie met de Directie Cultureel Erfgoed;
97. Coherent straatmeubilair gebruiken en een samenhangende keuze maken van soorten langs de hele as van de Heilige-Familiekerk tot het station van Schaarbeek;
98. De liftschacht onderaan op het plein op één lijn brengen met die bovenaan, met behoud van een comfortabel pad voor voetgangers, minimaal in overeenstemming met de GSV;
99. De niet-conforme plantkuilen conform aan de GSV maken;
100. Verbeteringen voorstellen voor de regenwaterhuishouding (greppels voor hemelwater of oppervlakteregentuinen) in overeenstemming met het besluit inzake de beschermingszone van het square en afhankelijk van het bodemtype; Het volledige parkeerterrein dat gepland is op het voorplein van de kerk in Riga opheffen om er een voorplein van betere kwaliteit van te maken;
101. PBM-parkeerplaatsen behouden bij de liften onderaan het Riga-plein, waar de parkeergelegenheid reeds is;
102. De leveringszone voor het station afschaffen, als dit essentieel is, moet er een locatie worden gevonden die geen afbreuk doet aan het uitzicht op de kerk van de Heilige Familie;
103. Op het plan de veranderingen aan het afwateringsnetwerk tonen na de installatie van het station;

Inrichting van het station:

104. Zorgen voor een grotere draairuimte tussen de twee roltrappen op niveau -1;
105. Zorgen voor een ander openbaar toilet dat ook toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit buiten de gecontroleerde zone;
106. Het fietslokaal in het station uitbreiden door de aangrenzende lege ruimte toe te voegen;
107. Vervanging van de handelsruimte in het station door andere functies (faciliteiten, fietsruimten, openbare toiletten, enz.);

5. Linde:

Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:

108. De openbare ruimte op een coherente manier herinrichten door de hele Verdonckstraat te integreren om de continuïteit van de weg te behouden en een coherente verbinding te verzekeren met de geplande inrichtingen in de omgeving die vallen onder het vergunningsnummer 06/PFD/1744721 en waarvan kennisgeving is gedaan door de afgevaardigde ambtenaar op 24/06/2021 met betrekking tot de aanleg van een plateau op de kruising tussen de F. Verdonckstraat en de Picardiestraat;
109. Zorgen voor een parkeerzone voor free floating-voertuigen in de buurt van het station;
110. Zorgen voor een voetgangersoversteekplaats tegenover nummer 23 van de F. Verdonckstraat langs het plateau;
111. Zorgen voor een rijbaan van 6 m breed en, waar de breedte het toelaat, het parkeren aan de oneven zijde van de weg en voldoende parkeergelegenheid op de rest van de weg handhaven;
112. Een overkapping voorzien voor de fietsenstallingen op straat;
113. Zorgen voor ondergrondse glaszamelcontainers op de hoek van de Verdonck- en Van Hammestraat;
114. Meer beplanting voorzien en de hoeveelheid ondoordringbare oppervlakken rond het station tot een strikt minimum beperken;

115. Zorgen voor een duidelijke grens tussen de moestuinpercelen en de openbare ruimte, door gemengde hagen rond de percelen te gebruiken;
 116. Zorgen voor voldoende verlichting in overeenstemming met het verlichtingsplan van de gemeente Evere zodat onveilige situaties worden vermeden; eveneens zorgen voor een gerichte verlichting op de oversteekplaatsen voor voetgangers;
 117. Voorzien in de opvang van regenwater voor het waterbeheer van de moestuinen;
Inrichting van het station:
 118. 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;
 119. De plaatsing van de trappen en roltrappen omkeren om op de perrons een extra breedte van 2 m te verkrijgen op 4 m;
 120. De omgeving van de stations 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.);
- 6. Vrede:**
Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:
121. De omgeving van de stations 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.);
 122. Zorgen voor een parkeerzone voor free floating-voertuigen in de buurt van het station;
 123. Zorgen voor een dak boven de fietsenrekken aan de achterkant van het station, ter hoogte van de weg;
 124. Een tweede leveringszone behouden voor handelaars op het Vredeplein;
 125. Fietsenrekken inrichten op het Vredeplein
 126. Zorgen voor een speciale taxistandplaats binnen de perimeter, of indien nodig uitleggen waarom dit niet mogelijk is;
 127. Zorgen voor voldoende verlichting in overeenstemming met het verlichtingsplan van de gemeente Evere zodat onveilige situaties worden vermeden; eveneens zorgen voor een gerichte verlichting op de oversteekplaatsen voor voetgangers;
- 7. Bordet:**
Inrichting van de openbare ruimte en de stationsomgeving:
128. Betreffende de ontwikkeling van de rotonde op de kruising van de Schiphollaan en de Jules Bordetlaan:
 - 128.1. Zorgen voor een apart fietspad op de rotonde en op de kruispunten van de lanen op de rotonde om het risico op conflicten tussen automobilisten (zelfs geparkeerde automobilisten) en fietsers te beperken;
 - 128.2. Plannen om de rotonde te verfraaien met landschapsarchitectuur, inclusief vegetatie, een kunstwerk of andere elementen;
 - 128.3. Podotactiele tegels voor de oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien;
 - 128.4. Verkeersdrempels voorzien voor oversteekplaatsen voor voetgangers op de wegen die naar de rotonde leiden;
 - 128.5. Een hoogwaardige en veilige fietsinrichting garanderen op het gedeelte van de Jules Bordetlaan buiten de perimeter die de continuïteit vormt tussen de rotonde en de Haachtsesteenweg, en de perimeter van het project uitbreiden indien nodig;
 129. De fietsvoorzieningen herbekijken om ze op een veilige manier aan te sluiten op de bestaande voorzieningen, met bijzondere aandacht voor de Haachtsesteenweg;
 130. Zorgen voor een parkeerzone voor free floating-voertuigen in de buurt van het station;
 131. De mogelijkheid onderzoeken om taxiparkeerplaatsen te voorzien in de buurt van het station; indien nodig minstens één taxistandplaats voorzien zoals aanbevolen in de effectenstudie;
 132. Uitbreiding van de podotactiele tegels op het kruispunt tussen de Haachtsesteenweg en de J. Bordetlaan;
 133. Zorgen voor een fietspad op de Bordetlaan tussen de Haachtsesteenweg en de Leopold III-laan;
 134. De fietsbaarheid verduidelijken van de wegen van het station naar de Haachtsesteenweg;
 135. Zorgen voor voldoende verlichting in overeenstemming met het verlichtingsplan van de gemeente Evere zodat onveilige situaties worden vermeden; eveneens zorgen voor een gerichte verlichting op de oversteekplaatsen voor voetgangers;

136. *Plantstroken inrichten om water af te voeren naar groene ruimten;*

Inrichting van het station:

137. *De gang op niveau -1 die leidt naar de liften verbeteren om hem veiliger te maken voor PBM's, door de wanden zo transparant mogelijk te maken;*

138. *Ervoor zorgen dat het aantal beveiligde fietsparkeerplaatsen overeenstemt met de aanbevelingen van de effectenstudie, en dat deze fietsplaatsen en de voorgestelde fietsparkeerzones voldoen aan de eisen van Leefmilieu Brussel en het Vademecum fietsparkeren, in het bijzonder met betrekking tot de circulatie- en manoeuvreerzones voor toegang tot de fietsenstallingen;*

Inrichting van de spoorweghalte:

139. *De mogelijkheid bestuderen om een parkeerplaats voor voertuigen van de NMBS en een Kiss&Ride-zone in de buurt van de perrons te voorzien;*

140. *Zorgen voor de nodige informatiepanelen, totems en terminals in de buurt van de perrons;*

141. *Zorgen dat het mogelijk is om de toegang tot de perrons af te sluiten vanaf het metrostation;*

142. *Zorgen voor obstakelvrije paden voor personen met beperkte mobiliteit van de openbare ruimte naar de perrons en van perron naar perron;*

143. *Zorgen voor voldoende verlichting door het niveau in lux te herzien of het aantal armaturen te verhogen;*

144. *Spoorwegperrons moeten minstens 4 m breed zijn, ook in zones met hellingen, trappen of liften;*

145. *De plaatsing van luifels opnemen in de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning, mits deze binnen de perimeter van het project vallen;*

146. *Zorg dat de toegangshellingen naar de perrons voldoen aan de PBM-normen;*

147. *De loopbrug, de toegangen en de structuur in overeenstemming brengen met de spoorwegnormen;*

Eindhalte bus:

148. *Een plan met de exacte locatie van de busterminal en alle bijbehorende infrastructuur (MIVB-lokaal, ruistruimte, toiletten, eventueel oplaadstation, enz.) verstrekken;*

8. Waterzuiveringsinstallatie:

149. *Zorgen voor een alternatieve locatie op het laagste punt langs de hele route, op basis van de beste locatie, geïntegreerd in de zorgvuldig bestudeerde context en beter geïntegreerd in het stedelijk weefsel, en waar nodig de redenen voor het behoud van de locatie bij het Noordstation rechtvaardigen;*

150. *De architectuur van het gebouw en de esthetiek van de gevels herzien om een homogeen geheel te krijgen met de brug, met behoud van een ritme dat gekoppeld is aan de structuur in de esthetiek van de gevel en in het bijzonder de erker;*

151. *De inrichting van de oppervlakte herzien om te streven naar uniformiteit en de gebieden die zijn bestemd voor voetgangers en beplanting te maximaliseren;*

12. Beoordeling van het gewijzigde project:

38) Overwegende dat het gewijzigde project, ingediend op 25 september 2023 in antwoord op de voorwaarden gesteld door de afgevaardigde ambtenaar in toepassing van artikel 191 van het BWRO, is onderworpen aan de SRO in toepassing van hetzelfde artikel 191, lid 4, van het BWRO;

39) Overwegende dat de duur van het openbaar onderzoek wordt bepaald door artikel 11, 1° van het BBHR 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;

40) Overwegende dat het openbaar onderzoek van 30 dagen over deze aanvraag, dat oorspronkelijk gepland was voor de periode van 15 januari 2024 tot 13 februari 2024, verlengd is tot 14 maart 2024 om de burgers meer tijd te geven om het dossier te raadplegen en hun opmerkingen kenbaar te maken na complicaties met de online beschikbaarheid van digitale documenten; dat het gelijktijdig gehouden is op de grondgebieden van de gemeente Schaarbeek, de gemeente Evere en de Stad Brussel;

41) Overwegende dat tijdens dit openbaar onderzoek 214 opmerkingen en observaties (Schaarbeek: 189 / Evere: 20 / Brussel: 5) werden geformuleerd; dat zij betrekking hebben op de volgende aspecten:

Algemeen:

- Sterke oppositie tegen het metroproject;
- Steun voor het project om het openbaarvervoernetwerk naar het noorden van het Gewest te verbeteren;
- Verzadiging van het netwerk tijdens piekuren en de verbetering die de metro zou brengen;

- Hoge kosten van dit project (geschat op 3,3 tot 5 miljard euro), exponentiële stijging van het budget;
- Bedreigt de financiële onafhankelijkheid van het Gewest en andere belangrijke projecten;
- Risico van bezuinigingen en gevolgen voor de belastingbetaler;
- Bezorgdheid over de optie van een publiek-privaat partnerschap voor de financiering;
- Bezorgdheid over de kwaliteit van de infrastructuur en de esthetiek ervan, met name in relatie tot erfgoed;
- Bezorgdheid over het gebrek aan ambitie van de ontwikkelingen rond de stations;
- Vraagtekens bij de gegevens in de effectenstudie, die niet zijn bijgewerkt voor het gewijzigde project;
- Vraag om de geografische reikwijdte van de effectenstudie uit te breiden naar de volgende gebieden: mensen, luchtkwaliteit, ruimtelijke ordening, sociaaleconomie, mobiliteit, bouwplaats (met name luchtkwaliteit, geluids- en trillingshinder, mobiliteit);
- Bezorgdheid over de onveiligheid die veroorzaakt wordt door de vele 'hoekjes en gaatjes' die ontstaan door de bouw van de 7 nieuwe stations (binnen en buiten);
- Spijt over het gebrek aan 'burgerparticipatie' en transparantie tegenover de buurtbewoners;
- Vraag om garanties voor de ontwikkeling van andere projecten voor actieve mobiliteit, ondanks het mogelijke gebrek aan budget door de extra kosten van de metro;
- Vraag dat begrotingsoverschrijdingen volledig door de federale overheid worden gedragen;
- Vraag om het project op te splitsen in afzonderlijke inrichtingen;
- Vraag om de rookafvoerschorstenen te herzien om de openbare ruimte vrij te maken;
- Vraag om geen reclame op de bouwwerken te plaatsen;
- Vraag om openbare toiletten in elk station te voorzien;
- Bezorgdheid over de veroudering van het project;
- Spijt over het gebrek aan inclusiviteit van de inrichtingen;
- Bezorgdheid over de onteigeningen die nodig zijn om het project te ontwikkelen bij eigenaars van bepaalde gebouwen (in het bijzonder het gebouw op Lambermontlaan nr. 115);
- Spijt dat het project als geheel architecturale en landschappelijke ambitie mist;
- De positie en de hoogte van de rookafvoerroosters in vraag stellen, evenals hun impact op de veiligheid van de buurtbewoners en de kwaliteit van de voetpaden erlangs (in het bijzonder in de Vandeweyerstraat, 24-26);

Mobiliteit:

- Twijfels over de effectiviteit van het metroproject en de impact ervan op de modal shift, vooral in het licht van demografische prognoses en het nieuwe tijdschema voor de voltooiing van het project;
- Vraag om verder onderzoek naar de haalbaarheid om het metroproject te vervangen door een fijnmaziger netwerk van bovengronds vervoer (met name gebaseerd op een alternatief dat bekendstaat als 'Premetro +' en/of op voorstellen om verschillende bestaande lijnen te verlengen, rivierpendels te ontwikkelen, enz.);
- Bezorgdheid over het openbaar vervoer na de sluiting van tram 55 en de vermindering van het aantal haltes;
- Vraag om tram 55 te behouden als aanvulling op het metroproject;
- De effectiviteit van de metro als lokale dienst in vergelijking met tram 55 in twijfel trekken;
- Vrees dat de afschaffing van tram 55 zal leiden tot een toename van het autoverkeer ter compensatie;
- Vraag om alternatieven voor 'treinen' te bestuderen;
- Bezorgdheid over de toegankelijkheid van de hulpdiensten;
- Vraag om de kwaliteit te verbeteren van de voorzieningen rond stations om actieve vervoerswijzen te ondersteunen, met name door middel van fietsvoorzieningen (fietspaden, minimale markeringen, enz.), met het oog op de ondersteuning van de modal shift;
- Vraag om parkeergelegenheid te creëren voor micromobiliteit;
- Vraag om minder parkeerplaatsen voor auto's ten gunste van beplanting en fietsvoorzieningen;
- Spijt dat er geen beveiligde fietsenstalling is aan de stations Liedts en Colignon en dat het model van fietsenrekken met twee niveaus moeilijk te gebruiken is in beveiligde parkeerzones;
- Vragen over de noodzaak om alle stations te behouden (de afstand tussen bepaalde stations is te klein - Linde en Vrede, of bepaalde stations zijn te complex om te ontwikkelen - Riga, Colignon) en welke kunnen worden geschrapt, met name om het budget te beperken;
- Bezorgdheid over het gebrek aan een ontradende parking aan het einde van de lijn (Bordet);

Toegankelijkheid van de stations

- Twijfels over de diepte van de nieuwe tunnel en de impact ervan op de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid ervan;
- Vragen over de toegankelijkheid van stations, vooral gezien de omvang en frequentie van defecten in de infrastructuur van de MIVB (liften, roltrappen, enz.);
- Frequentie en onbetrouwbare wachtrijen bij liften en roltrappen;

- Lange tijd om toegang te krijgen tot het perron (3-4 minuten);

Erfgoed:

- Bezorgdheid over de structuur van het Gemeentehuis van Schaarbeek;
- Bezorgdheid over het behoud van opmerkelijke bomen en plantenerfgoed;
- Bezorgdheid over de impact van het project op de prachtige stedelijke ruimten: Liedtsplein, koninklijke tracé, Colignonplein, Rigasquare, enz.;

Natuurlijke omgeving:

- Bezorgdheid over de algehele negatieve milieueffecten van het project, vooral met het oog op de massale betonning, de vernietiging van de biodiversiteit, de grote koolstofvoetafdruk en het niet nakomen van de klimaatverplichtingen;
- Vraag om meer gebieden met semi-doorlatende verharding, met name parkeerzones;
- Bezorgdheid over de impact van het project en de bouwplaats op het grondwater en de mogelijke vervuiling ervan;
- Twijfels over de kap van een groot aantal bomen voor het project en angst voor de gevolgen van deze kap (toename van het 'hitte-eiland'-effect, luchtkwaliteit, vermindering van de hoeveelheid afvloeiingswater, kleine fauna, enz.);

Bouwplaats:

- Overlast veroorzaakt door de bouwplaats, in het bijzonder de duur en de impact ervan op de levenskwaliteit van de buurtbewoners (toegankelijkheid, mobiliteit, winkels, enz.);
- Gevolgen van het metroproject voor het milieu, met name vanwege de koolstofvoetafdruk van de bouwplaats, het massale gebruik van beton, het kappen van bomen, enz.;
- Impact van bodemverwijdering, met name op de omwonenden/buurtbewoners van Haren (stof, lawaai, modder, verkeersopstoppen, enz.);
- Bezorgdheid over de impact van de werken op de stabiliteit van de bodem en de structuur van de huizen, en een vraag tot samenwerking om een gezamenlijke inventaris op te stellen in overleg tussen de twee partijen;
- Vraag om een onafhankelijke expert aan te stellen om de staat van de gebouwen vóór de werkzaamheden te beoordelen;
- Vraag om garanties dat de bouwplaats niet wordt stilgelegd zodra de werkzaamheden zijn begonnen;
- Onzekerheden over de leefbaarheid van de tunnelboormachine;
- Risico op vertragingen en extra kosten;
- Schade aan wijken en bedrijven gedurende 7 tot 10 jaar;

Station Liedts:

- Vraag om het plein meer te demineraliseren;
- Vraag om een herziening van de inrichting om de gebruiksvriendelijkheid en de beplanting te verbeteren;
- Vraag om een herziening van het verkeersplan om doorgaand verkeer te verbieden, alle bewegingen van fietsers te ondersteunen en te beveiligen en de veiligheid van voetgangers te verbeteren (met name door het aantal oversteekplaatsen te beperken);
- Bezorgdheid over de impact van de nieuwe inrichting en het bouwwerk op de wijk, in het bijzonder op de winkels;

Station Colignon:

- Invloed van het planten van bomen langs de gevels van huizen op het uitzicht van het bebouwde erfgoed;
- Steun voor het project om de parkeerplaats te schrappen;
- Vraag om een herziening van het verkeersplan met vergrendelingen om het doorgaand verkeer rond het gemeentehuis te beperken;
- Vraag om het plein meer te beplanten met meer lage vegetatie, met name om het 'hitte-eilandeffect' te verminderen en het plein gebruiksvriendelijker te maken;
- Bezorgdheid over de toegankelijkheid van garages achter de autoparkeerplaatsen;
- Bezorgdheid over de aanwezigheid van een pompstation onder de huizen rond nummer 34, 36 en 38 van het Colignonplein;

Station Verboekhoven:

- Vraag om het station dicht bij het Verboekhovenplein te plaatsen of op zijn minst de verbinding tussen het plein en het station te verbeteren (bijvoorbeeld door middel van een veilig voetpad langs het spoor);
- Vraag om de voetgangersbrug te behouden om omleidingen voor bewoners van de wijken aan de andere kant van de spoorlijn te voorkomen;
- Bezorgdheid over de impact van het station op de rust van buurtbewoners (in het bijzonder met betrekking tot het station dat zich binnen het huizenblok bevindt);

Station Riga:

- Bezorgdheid over de impact van het project op de symmetrie van de landschapsarchitectuur en op de landschappelijke continuïteit van de bestaande en geplande landschapsarchitectuur (materialen, beplantingsplan, enz.);
- Verzet tegen het kappen van bomen en de denaturering die dit zal veroorzaken;
- Vraag om de positie of grootte van het station te herzien, of zelfs te verwijderen, om het plein in zijn huidige staat te behouden;
- Vraag om een herziening van het verkeersplan rond het square om de verschillende delen van het park met elkaar te verbinden voor actieve vervoersmiddelen, met name wandelaars, om de toegang voor gebruikers van het station gemakkelijker en veiliger te maken;
- Vraag om meer parkeerplaatsen te schrappen ten gunste van actieve vervoersmiddelen om te voorkomen dat parkgebruikers worden aangemoedigd om met de auto naar het park te komen;
- Bezorgdheid over de behoefte aan winkels in het station;
- Vraag om de in- en uitgangen van de metro in de buurt van de kerk te verplaatsen om het beplante plein te behouden;
- Vraag om de fietsenstalling rond het station te verplaatsen om de omvang van de toegangen tot het ondergrondse station zo klein mogelijk te houden;

Station Linde:

- Spijt over het schrappen van moestuinen;

Station Bordet:

- Bezorgdheid over de verdichting en verharding van het Bordet-kruispunt;
- Spijt dat de veiligheid van fietsers en voetgangers, vooral op het kruispunt Bordet/Haacht, niet gegarandeerd is;
- Vraag om het toekomstige brengen van het spoorwegnet tot 4 sporen als onderdeel van het GEN te vervroegen;

Stelplaats Haren:

- Spijt dat het project zal leiden tot verharding en het schrappen van openbare voorzieningen;

Waterzuiveringsinstallatie:

- Aanwezigheid van kabels en leidingen in de projectzone;

Procedure:

- Spijt dat het openbaar onderzoek voor een project van deze omvang niet kon worden uitgebreid, gezien het aantal pagina's en documenten dat moest worden geanalyseerd;
- Vraag om het openbaar onderzoek opnieuw te beginnen omdat de digitale documenten niet beschikbaar waren op de eerste dag van het openbaar onderzoek;
- De eigenaars van het pand op de Lambermontlaan 115 wijzen erop dat ze niet op de hoogte waren van het project vóór het eerste openbare onderzoek;

42) Overwegende dat de afgevaardigde ambtenaar ook het advies van de volgende administraties en organen heeft gevraagd over het gewijzigde project van 5 december 2023:

- College van Burgemeester en Schepenen van Schaarbeek;
- College van Burgemeester en Schepenen van Evere;
- College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel;
- College van Burgemeester en Schepenen van Sint-Joost-ten-Node;
- CityDev;
- Leefmilieu Brussel;
- Brussel Mobiliteit;
- de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML);
- MIVB;
- Infrabel;
- NMBS;
- AccessAndGo;
- Raad van de Netwerkbeheerders in Brussel (RNBB) - Vivaqua;
- parking.brussels;
- perspective.brussels;
- BGHM;
- BPV;
- Veiligheidscommissie Astrid;

43) Gelet op het advies van AccessAndGo van 17 januari 2024;

- 44) Gelet op het gunstig advies met voorwaarden van Astrid van 19 december 2023;
- 45) Gelet op het advies van de RNBB van 10 januari 2024;
- 46) Gelet op het advies van de KCML uitgebracht in zijn vergadering van 13 december 2023;
- 47) Gelet op het gunstige advies van Infrabel van 11 januari 2024;
- 48) Gelet op het advies van perspective.brussels van 18 december 2023;
- 49) Gelet op het gunstig advies met voorwaarden van de NMBS van 21 december 2023;
- 50) Gelet op het advies van Elia van 5 februari 2024;
- 51) Gelet op het gunstig advies met voorwaarde van Brussel Mobiliteit van 12 februari 2024;
- 52) Gelet op het advies van Vivaqua van 12 februari 2024;
- 53) Gelet op het advies van de MIVB van 12 maart 2024;
- 54) Gelet op het uitgestelde unanieme advies van de Overlegcommissie van 26 maart 2024;

13. Redenen voor het gewijzigde project:

A. Algemeen

Procedure

- 55) Overwegende dat de omtrek van de huidige aanvraag geen enkel geklasseerd eigendom of gebied omvat; dat, wat het gemeentehuis van Schaarbeek betreft, ondanks de opeenstapeling van de perimeters in het plan, de projecten geen directe interactie hebben; dat het station en de tunnel meer dan 10 m onder de gebouwen doorlopen; dat enkel het volume onder de openbare ruimte minder dan 1 m onder het niveau van de openbare ruimte wordt gebouwd; dat het niettemin essentieel is om alle nodige voorzorgen te nemen om ervoor te zorgen dat het gemeentehuis van Schaarbeek en de nabijgelegen woningen in perfecte staat blijven;
- 56) Overwegende dat bij de gewijzigde aanvraag een aanvulling op de ES is gevoegd; dat deze aanvulling specifiek betrekking heeft op de significante wijzigingen van het project tussen het oorspronkelijke project, het gewijzigde project 'index E' en het gewijzigde project 'index F', d.w.z. de wijzigingen die resulteren in mogelijk significante nieuwe effecten;
- 57) Overwegende dat volgens de analyse van de studieverantwoordelijke alleen de wijzigingen met betrekking tot het station Liedts een diepgaandere analyse van de evolutie van de effecten vereisen;
- 58) Overwegende dat voor de andere stations, de tunnel en de stelplaats korte nota's zijn gemaakt over de voortgang van het project en de effecten of het gebrek aan effecten op elk van de hoofdstukken die in de studie zijn onderzocht; dat uit deze verschillende nota's duidelijk blijkt dat de meeste wijzigingen die de aanvrager heeft aangebracht, het gevolg zijn van de voorwaarden die de afgevaardigde ambtenaar heeft gesteld overeenkomstig artikel 191 van het BWRO en de aanbevelingen van de ES en dat zij niet van dien aard zijn dat een aanvulling op de effectenstudie nodig is; dat de aangebrachte wijzigingen niet van die aard zijn dat de conclusies van de ES in twijfel worden getrokken;
- 59) Gelet overigens 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, rekening houdend met de ligging van de betrokken percelen in verschillende zones met archeologisch potentieel in de gemeenten Schaarbeek, Evere en Stad 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*);
- 60) Overwegende dat in de ES de gevolgen van het project voor het erfgoed en de alternatieven zijn geëvalueerd;
Oorspronkelijke staat +
- 61) Overwegende dat de herinrichting van de openbare ruimte integraal deel uitmaakt van het voorwerp van de vergunningsaanvraag voor de uitbreiding van het zeer performante openbaarvervoernetwerk naar het noorden van Brussel, net zoals de bouw van een ondergrondse metrotunnel met één buis, de bouw van 7 metrostations en bovengrondse vertakkingen, de bouw van voetgangersbruggen, de aanleg van een testspoor, het kappen en planten van bomen, de aanleg van groene ruimten, de uitvoering van grondwerken en de bouw van een waterzuiveringsstation;
- 62) Overwegende dat de aanvrager voor alle stations het ontwerp van de openbare ruimten heeft uitgebreid tot de perimeters van het oorspronkelijk ingediende project, teneinde het project goed in zijn directe omgeving te integreren; dat het gewijzigde project, mits de in deze mededeling vermelde voorwaarden in acht worden genomen, tegemoet komt aan bepaalde opmerkingen die naar voren zijn gebracht door de beperking van de perimeter van de interventie volgens het principe '*ongerepte staat +*' van het gewijzigde project;
- 63) Overwegende dat de metrolijn op zijn vroegst over tien jaar in gebruik zal worden genomen; dat het tijdschema voor de voltooiing van het project van die aard is dat waarschijnlijk gewijzigde projecten nodig zullen zijn die rekening

houden met de doelstellingen en de toekomstige uitdagingen van de stedelijke ontwikkeling en met de geldende mobiliteitsplannen; dat deze projecten betrekking moeten hebben op passende en samenhangende perimeters op het gebied van mobiliteit, gebruik en inrichtingen; dat deze projecten vanaf het begin van hun ontwerp overleg moeten omvatten met de omwonenden, de gemeente en de andere betrokken actoren;

Stabiliteit

- 64) Overwegende dat, met het oog op de veiligheid en de garantie op de haalbaarheid, gevraagd werd een gedetailleerde en gemotiveerde nota op te stellen over de technische keuzes die gemaakt zijn en de stabiliteitsmaatregelen die genomen zijn om de naleving van de aanbevelingen te bevestigen, in het bijzonder de afwezigheid van effecten op de hoeve 't Hoeveke, het gemeentehuis van Schaarbeek en de woningen die direct grenzen aan de uitgravingen, en om details te verstrekken over de laatste analyses van de effecten van het piëzometrisch niveau van de bouwplaats;
- 65) Overwegende dat verzoeker stelt dat hij een nota heeft ingediend met de titel '*nota geklasseerde of in de bewaarlijst ingeschreven*'; dat uit deze nota niet duidelijk blijkt op welke wijze de technische keuzes enerzijds het meest oordeelkundig zijn volgens de typologie van de bodem en de bebouwde omgeving en anderzijds de stabiliteit van de aanwezige elementen waarborgen;
- 66) Overwegende dat het daarom noodzakelijk is om een specifieke nota op te stellen waarin de toegepaste technieken worden beschreven en de stabiliteit wordt gegarandeerd voor alle gebouwen die rechtstreeks worden beïnvloed door het huidige project, met bijzondere aandacht voor de gebouwen die zich in de buurt van de bouwplaatsen van de stations bevinden, en om de link te leggen met de relevante elementen (geotechnische kaarten, piëzometrische metingen, enz.);
- 67) Overwegende ook dat de aanvrager op de zitting van 28 maart 2024 heeft verklaard dat een reeks studies het mogelijk heeft gemaakt om de voorgestelde oplossingen op het gebied van stabiliteit tijdens de uitvoering van de werken te bevestigen; dat hij echter heeft verklaard dat bepaalde studies nog aan de gang waren, met name om de haalbaarheid van bevrozing te valideren; dat het daarom passend is om deze aanvullende elementen te verstrekken;
- #### Uitbreidingswerken
- 68) Overwegende dat de ES, overeenkomstig het bestek, de technische haalbaarheid op lange termijn van een verlenging van het tracé tot voorbij Bordet heeft geanalyseerd;
- 69) Overwegende dat in de effectenstudie wordt gesteld dat het tracé van de metrolijn naar de stelplaats zodanig is ontworpen dat de haalbaarheid van de verlenging van de lijn wordt gegarandeerd en tegelijkertijd wordt voldaan aan het door de MIVB gevraagde exploitatieschema;
- 70) Overwegende dat de studieverantwoordelijke de volgende beperkingen heeft geïdentificeerd: de positie van de stelplaats, de positie van het station Bordet, de kromtestraal van de tunnelboormachine en de noodzaak om vóór de stelplaats een grote draairuimte aan te leggen;
- 71) Overwegende dat verschillende opties zijn bestudeerd; dat uit de analyse blijkt dat de oprichting of de mogelijkheid van de toekomstige oprichting van een uitbreidingsstructuur essentieel is, maar dat, als dit achteraf wordt uitgevoerd, alleen de zogenaamde 'Decathlon'-optie (korte aanzet) denkbaar is;
- 72) Overwegende dat de studieverantwoordelijke echter van mening is dat deze optie, hoewel technisch haalbaar, complexe en kostbare werkzaamheden met zich meebrengt en de tijdelijke onteigening vereist van een groot deel van de parkeerplaats en de uitgang aan de Jules Bordetlaan 1 (Decathlon);
- 73) Overwegende dat de ES aanbeveelt om aan te tonen, door middel van een technische nota, 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;
- 74) Overwegende dat de aanvrager deze aanbeveling om de volgende redenen verwerpt:
- De aanvrager en de verschillende studie bureaus hebben een nota opgesteld met de verschillende mogelijke varianten voor een toekomstige uitbreiding naar Haren. In die zin werd de aanbeveling opgevolgd.
 - Anderzijds toont de studie aan dat het niet voor alle bestudeerde varianten mogelijk zal zijn om de uitbreiding te bouwen door de onderbreking van de exploitatie te beperken tot enkele weekends. Een langere onderbreking van ten minste enkele maanden zou noodzakelijk zijn;
- 75) Overwegende dat de aanvrager bij het gewijzigde vraag een beknopte nota heeft gevoegd over de haalbaarheid van de bouw van een uitbreiding;
- 76) Overwegende dat deze notitie te beknopt is; dat ze tegenstrijdige elementen bevat en dat ze het niet mogelijk maakt om op een bevredigende manier de haalbaarheid van een dergelijk werk a posteriori te garanderen;

- 77) Overwegende echter dat de nota verschillende scenario's beoordeelt, waarvan sommige samenvallen met de momenteel geplande werken; dat het zogenaamde 'A2'-scenario, gepland op hetzelfde moment als de rest van de werken, het meest relevant is;
 - 78) Overwegende dat op basis hiervan en naar het voorbeeld van andere grote structuurnetwerken over de hele wereld, men van mening is dat een uitbreiding al gepland moet zijn wanneer het huidige project wordt uitgevoerd;
 - 79) Overwegende dat de technische onmogelijkheid om een uitbreiding te bouwen moet worden aangetoond aan de hand van verschillende juridische, technische, structurele parameters, enz.;
- Toegankelijkheid van de stations per fiets
- 80) Overwegende dat gevraagd werd om alle stations toegankelijk maken voor fietsen om te voldoen aan de gewestelijke doelstellingen van multimodaliteit en de liften aan te passen zodat er een fiets in past;
 - 81) Overwegende dat de aanvrager stelt dat het technisch onmogelijk is om het gebouw aan te passen voor fietsers vanwege de geometrie van de liftschachten, zonder directe impact op de samenhang van de inrichting van de oppervlakte wat betreft de volumetrie van de aangrenzende gebouwen;
 - 82) Overwegende dat de moeilijkheid om de stations aan te passen echter geen oplossing op zich is; dat er ook oppervlaktealternatieven kunnen worden gevonden; dat er moet worden voldaan aan de voorwaarden die de afgevaardigde ambtenaar stelt in toepassing van artikel 191 van het BWRO;
 - 83) Overwegende dat de aanvrager verklaart dat voor elk station hetzelfde liftmodel is gebruikt; dat het een doorgaand type is met een capaciteit van 13 personen op basis van de aanbevelingen van de ES betreffende de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM); dat de afmetingen van het gekozen model zodanig zijn dat de liften voor PBM de toegang tot de perrons van buitenaf garanderen;
 - 84) Overwegende dat wordt gesteld dat de oplossing van de integratie van fietsgoten de meest efficiënte en relevante oplossing zou blijven voor de werkzaamheden met betrekking tot deze vergunningsaanvraag;
 - 85) Overwegende dat de aanvrager deze oplossing ook niet handhaaft op basis van een advies van de DBDMH tegen de aanwezigheid van fietsen (of elektrische machines van welke aard dan ook) in de stations; dat de adviezen van de DBDMH gunstig zijn voor het project zoals het is ingediend; dat de afleverende instantie dit ongunstige advies over fietsen in de stations niet heeft ontvangen;
 - 86) Overwegende overigens dat een lift, om als toegankelijk voor fietsen te worden beschouwd, een nuttige binnenlengte van 2 m of meer moet hebben; dat liften die plaats bieden aan 13 personen en passanten een nuttige binnenlengte van meer dan 2 m hebben;
 - 87) Overwegende dat ze dus ook door fietsen kunnen worden gebruikt; dat ervoor moet worden gezorgd dat de rest van de voorzieningen zo wordt gepland dat multimodaliteit wordt gegarandeerd, zoals het Gewest voor ogen heeft;
 - 88) Overwegende bovendien dat, hoewel de aanwezigheid van elektrische fietsen in de stations niet is toegestaan, het toch noodzakelijk is om de toegankelijkheid van de stations voor niet-elektrische fietsen te garanderen om aan deze doelstelling van multimodaliteit te voldoen; dat het daarom noodzakelijk is om in alle stations goten in te bouwen die de toegang vanuit de openbare ruimte naar de metroperrons met de fiets mogelijk maken;
 - 89) Overwegende dat een aanvullende nota met de titel '*Aanvullende haalbaarheidsstudie met betrekking tot de integratie van fietsparkeerplaatsen in de stations Liedts, Colignon en Bordet*' aan het dossier is toegevoegd; dat de conclusies van deze nota niet overtuigend zijn wat betreft de technische onmogelijkheid om parkeermogelijkheden in het station te creëren;
 - 90) Overwegende dat de zones die bestemd zijn voor apparatuur eventueel kunnen worden omgevormd tot beveiligde fietsenstallingen, op voorwaarde dat de plannen enigszins worden aangepast; dat, als dit technisch onmogelijk blijkt te zijn, het dan noodzakelijk is om te voorzien in alle elementen die dit rechtvaardigen;
 - 91) Overwegende dat als deze voorzieningen niet bestemd zijn voor fietsparkeren, er een plausibel gebruik voor deze ondergrondse voorzieningen voorgesteld moet worden;
 - 92) Overwegende dat, als ondergrondse fietsenstallingen echt niet haalbaar zijn, er in de buurt van elk station fietsenstallingen moeten komen, buiten de voetgangerspaden en de natuurlijke geleidelijnen voor slechtzienden; dat hun aantal moet worden verhoogd om te voldoen aan de normen van het masterplan voor fietsenstallingen dat door de Gewestelijke regering is goedgekeurd; dat de bovengrondse fietsenstallingen waar mogelijk overdekt moeten zijn;
- Opkomende technische elementen (ventilatiekanalen, rookafvoer, nooduitgang)
- 93) Overwegende dat de positie van de ventilatioeroosters en rookafvoerkanalen is herzien (gewijzigde positie in de Brabantstraat, Liedts en Verboekhoven; gewijzigde positie en vorm in Colignon in de zuidwestelijke boog; ongewijzigde positie en vorm in Verboekhoven; lichte verplaatsing van het rookafvoerkanaal in Riga);

- 94) Overwegende dat de meeste technische elementen correct zijn geïntegreerd in hun respectieve omgeving; dat er echter bepaalde uitsteeksels blijven bestaan, zoals de rookafvoerkanalen in de Brabantstraat (station Liedts), het ventilatiekanaal in de Parijsstraat (station Vrede) en de rookafvoerkanalen op het Colignonplein; dat deze uitsteeksels, die 1 m hoog zijn, niet correct zijn geïntegreerd, maar dat deze hoogte echter wordt bepaald door veiligheidseisen;
- 95) Overwegende dat alle rookafvoerpunten moeten worden gedocumenteerd in plannen, doorsneden, aanzichten, wegprofielen en materialen;
- 96) Overwegende dat de uitgangen van de noodtrappen naar de openbare ruimte nog in detail moeten worden ontworpen met de precieze afwerkingen voor hun uitvoering en hun directe omgeving (stoepranden, aansluitingen op trottoirs);
- 97) Overwegende dat de aanvrager zich als volgt verantwoordt *‘De specificaties met betrekking tot de keuze van kleuren en materialen voor de nooduitgangen zijn opgenomen in het bestek van de werken om een goede integratie van de IS mogelijk te maken, zodat de visuele harmonie van de ingerichte ruimtes wordt gegarandeerd, evenals de veiligheid van de voetgangers door te voldoen aan de veiligheidseisen die moeten worden gegarandeerd voor de elementen die in de grond worden geïntegreerd (toelaatbare hoogten, ruwheid van de installaties, enz.). Alle gevraagde elementen zullen worden opgenomen in het gewijzigde aanvraagdossier’*; dat de gevraagde elementen echter niet zijn opgenomen in de huidige aanvraag; dat wordt verzocht deze specificaties er nu in op te nemen;
- 98) Overwegende dat, indien mogelijk, deze uitgangen op hetzelfde niveau moeten liggen als de omliggende zones voor voetgangers;
Openbare toiletten
- 99) Overwegende dat, met uitzondering van de stations Vrede en Linde, alle stations waarin het gewijzigde project voorziet, toiletten omvatten die toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit buiten de ‘gecontroleerde zones’; dat de aanvrager enerzijds verklaart dat de geometrie van deze twee stations de integratie van toiletten niet toelaat en dat anderzijds de gemeente Evere geen specifieke openbare toiletten voor deze stations vraagt; dat de vorige Overlegcommissie echter uitdrukkelijk heeft gevraagd om toiletten te voorzien in alle stations buiten de gecontroleerde zones; dat het mogelijk is om alternatieven te vinden, zoals bouwwerken los van de stations, indien het onmogelijk blijkt om ze in de stations te installeren;
- 100) Overwegende dat de toiletten voor personen met beperkte mobiliteit in de stations van Liedts en Colignon, evenals die in de stelplaats, niet voldoen aan de GSV wat betreft de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit; dat de inrichting ervan moet worden herzien om ze in overeenstemming te brengen met de GSV (positie en opening van de deuren, transferruimte, positie van de wastafels);
Toegankelijkheid en bewegwijzering
- 101) Overwegende dat de aanvrager zijn gewijzigde plannen ter analyse heeft voorgelegd aan het adviesbureau *Plain-Pied*; dat de analysenota bij de aanvraag is gevoegd; dat de aanvrager verklaart alle opmerkingen van het adviesbureau te hebben overgenomen; dat echter bepaalde opmerkingen zijn gemaakt door AccessAndGo en dat een reactie zal worden verlangd;
- 102) Overwegende dat als de plannen van het stations ingrijpend worden gewijzigd, ze moeten opnieuw worden voorgelegd aan een groep deskundigen op het gebied van toegankelijkheid;
- 103) 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 erfgoedkarakter; dat de bewegwijzering naar, van en binnen de stations is opgenomen in de plannen in het dossier;
- 104) Overwegende dat de plannen geen specifieke bewegwijzering voor de metro tonen, afgezien van wat op de bouwwerken wordt weergegeven; dat deze bewegwijzering dus niet is voorzien in het huidige project en dat er een goede reden is om geen bewegwijzering te plaatsen (afgezien van verkeersborden) die niet in het huidige dossier zou zijn opgenomen;
Volle grond en beheer van het regenwater
- 105) Overwegende dat de gevraagde details in de plannen zijn verwerkt; dat specifieke aandachtspunten die voortvloeien uit de analyse van deze elementen per station in de uitwerking zijn opgenomen;
- 106) Overwegende dat hoogstambomen moeten worden geplant met ten minste 1,20 m grond om ze in staat te stellen zich goed te ontwikkelen; dat het daarom noodzakelijk is te zorgen voor een substraat van ten minste 1,20 m voor hoogstambomen met kuilen met dienovereenkomstige afmetingen;
- 107) Overwegende dat een hydrologische nota is overgelegd waarin de waterbeheerconcepten voor de stations, de stelplaats en de waterzuiveringsinstallatie worden gepresenteerd; dat echter alleen de hoeveelheden

teruggewonnen water worden vermeld, maar dat de herkomst ervan niet wordt aangegeven; dat, wat de openbare ruimten betreft, niet kan worden bepaald wat wordt teruggewonnen en wat wordt afgevoerd; dat plannen moeten worden overgelegd waarop grafisch de regenwateroppervlakken zijn aangegeven waarvoor water wordt teruggewonnen en geïnfiltreerd, alsmede de oppervlakken waarvoor dat niet het geval is; dat het derhalve noodzakelijk is de documenten te specificeren;

- 108) Overwegende dat het project het beheer van regenwater door middel van temporisatie niet systematisch bevordert; dat ondergrondse constructies de meest gebruikte voorzieningen binnen de stations blijven; dat het derhalve wenselijk is dit onderdeel van het project te herzien; dat de systemen voor temporisatie voldoende gedimensioneerd moeten zijn om ervoor te zorgen dat de lozing op de riolering slechts als laatste redmiddel wordt gebruikt; dat sommige systemen in dit opzicht slechts bestand zijn tegen neerslag met een terugkeerperiode van 2 jaar; dat het noodzakelijk is de systemen te herzien om de doelstelling van het beheer van honderdjarige neerslag te bereiken (beginsel van geïntegreerd regenwaterbeheer);
- 109) Overwegende dat er een beheerplan moet worden opgesteld dat het project begeleidt en dat het mogelijk maakt om de vegetatie op alle stations (inclusief groene daken) en openbare ruimten te beheren;
- 110) Overwegende dat bepaalde soorten die worden voorgesteld in de mengsels voor bloemenweiden (voor zowel overstromingsgevoelige gebieden als droge bodems) zeer allergeen zijn (*Poa*, *Festuca*, enz.) en dat deze soorten daarom moeten worden aangepast;

Andere

- 111) Overwegende dat elk station een lichtplan heeft; dat het echter noodzakelijk is om de continuïteit en consistentie van de verlichting te garanderen volgens de pleinen en wegen, en niet volgens de perimeter '*ongerepte staat*+' van de aanvrager, in overeenstemming met de gemeentelijke diensten en de goedgekeurde lichtplannen;
 - 112) Overwegende dat de aanvrager aangeeft dat hij de liftbouwwerken heeft aangepast volgens de voorwaarden als toepassing van artikel 191 van de BWRO;
 - 113) Overwegende evenwel dat het noodzakelijk is de afwerking van de beglazing van deze bouwwerken, station per station, die naast de liften dienstschachten en groendaken bevatten, nader te specificeren; dat aan sommige zijden van deze bouwwerken sprake is van aluminium gevelbekleding en aan de andere zijden van beglazing; dat niet wordt gespecificeerd of de beglazing doorzichtig of opaal is en of transparantie al dan niet wordt nagestreefd; dat de afwerking van elk bouwwerk van liften moet worden verduidelijkt;
 - 114) Overwegende dat de gemaakte keuzes op het gebied van vergroening nu duidelijk op de plannen zijn weergegeven, met uitzondering van de vergroening van de daken; dat de analyse van deze aspecten gedetailleerd is voor elk van de stations en dat de relevante elementen hieronder zijn opgesomd;
 - 115) Overwegende dat de aanvrager verklaart dat de daken van de bouwwerken met een helling van minder dan 30% semi-intensief zullen worden beplant (met name de liftbouwwerken); dat het geplande type beplanting echter ontbreekt in het dossier, met uitzondering van de beplante daken van het station Verboekhoven en de waterzuiveringsinstallatie; dat het noodzakelijk is te specificeren welke soorten zijn gekozen voor de beplanting van de daken van elk station;
 - 116) Overwegende dat het project in het algemeen een groot aantal paaltjes bevat; dat deze paaltjes bijdragen aan hinder in de openbare ruimte; dat ze waar mogelijk moeten worden vervangen door meubilair en dat hun aantal tot een minimum moet worden beperkt, met name door de hartafstand tussen de paaltjes te vergroten;
 - 117) Overwegende dat, overeenkomstig het Cahier voetgangerstoegankelijkheid, oversteekplaatsen voor voetgangers 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;
 - 118) Overwegende dat alle banken in het project toegankelijk moeten zijn en moeten voldoen aan de aanbevelingen van het Cahier voetgangerstoegankelijkheid (25% van de banken moet zijn uitgerust met rugleuningen en armleuningen);
- #### Bouwplaats en exploitatie
- 119) Gelet op het openbare dienstcontract 2024-2029 van de MIVB, aangenomen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 22 december 2023, en meer bepaald op het hoofdstuk '*Lawaai en trillingen*;
 - 120) Gelet op de Milieuovereenkomst van 25 juni 2004 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB waarin referentiegrenswaarden voor geluid en trillingen van het metroverkeer zijn vastgelegd;
 - 121) Gelet op de besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2022 betreffende de bestrijding van lawaai en trillingen afkomstig van geklasseerde installaties en betreffende de strijd tegen buurlawaai, waarin

geluidsdrempels worden vastgesteld voor technische installaties, al dan niet geklasseerd, binnen en buiten nabijgelegen bewoonde gebouwen;

- 122) Overwegende dat de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen de mogelijkheid biedt beperkende voorwaarden op te leggen op het gebied van lawaai en trillingen, met name voor bouwplaatsen waarvoor een milieuvergunning vereist is;
- 123) Gelet op maatregel 10 *'De geluidshinder en de trillingen afkomstig van het openbare stadsvervoer blijven bestrijden van het 'Quiet.brussels-plan'*;
- 124) Gelet op de aanbevelingen met betrekking tot geluidsbelasting in het milieueffectenrapport;
- 125) Gelet op de klachten die Leefmilieu Brussel heeft ontvangen over contactgeluid veroorzaakt door het metroverkeer;
- 126) Overwegende dat tijdens de bouwfase:
 - de geplande werken, zowel de uitgraving door de tunnelboormachine als de bouw van de stationstructuren en de afwerking ervan, waarschijnlijk aanzienlijke geluids- en trillingshinder en zettingsverschijnselen zullen veroorzaken;
 - dat in het bijzonder de impact van de methode met de tunnelboormachine sterk afhankelijk is van de fysieke kenmerken van de grond rond de gebouwen boven het tracé; dat hoewel de risico's zijn benaderd door modellering, deze modellen de feitelijke monitoring van de impact van de bouwplaats niet kunnen vervangen;
 - dat daarom moet worden voorzien in realtime monitoring van trillingen en zettingen, zodat passende corrigerende maatregelen kunnen worden genomen om de in de ES vastgestelde grenswaarden te garanderen
 - dat wat de stations betreft, bij het werken dicht bij de oppervlakte bijzondere aandacht moet worden besteed aan het verminderen van de geluidshinder, dat dit inhoudt dat de geluids- en trillingsimpact tijdens de meest gevoelige fasen van de werf moet worden opgevolgd en dat er gepaste communicatie met de omwonenden moet zijn en dat de werktijden strikt moeten worden nageleefd (7 uur 's ochttens tot 7 uur 's avonds, buiten weekends);
 - dat de ES een reeks goede praktijken voor de bouwplaats heeft geïdentificeerd om de overlast te verminderen, die tijdens de uitvoeringsfase moeten worden geïmplementeerd of, op zijn minst, gelijkwaardige methoden om dezelfde resultaten te bereiken;
- 127) Overwegende dat tijdens de exploitatiefase:
 - het metroverkeer geluids- en trillingshinder kan veroorzaken en de nodige preventieve en beschermende maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het milieuovereenkomst tussen de MIVB en het Gewest worden nageleefd;
 - dat om dit te bereiken, er bij de start van de werkzaamheden monitorings moeten worden uitgevoerd om de impact van dit verkeer te beoordelen;
 - dat de uitgang van de metro aan de open lucht bij de stelplaats geïdentificeerd is als een bijzonder kritiek gebied en het einde van de tunnel dienovereenkomstig moet worden behandeld;
 - dat de ES potentiële geluidshinder heeft geïdentificeerd in verband met de exploitatie van de metro; dat er aanbevelingen worden gedaan om de productie en verspreiding van geluid van de exploitatie van de stelplaats naar de buitenwereld te beperken en deze zullen moeten worden opgevolgd;
 - dat deze aanbevelingen onder andere inhouden dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan openingen van de stelplaats naar de omgeving (deuren, ramen), die geluid hermetisch moeten kunnen isoleren en zonder kleppen moeten kunnen sluiten; dat glazen muren en deuren ook geïsoleerd moeten zijn;
 - dat het akoestisch comfort in de stations moet worden bestudeerd om het ongemak voor de gebruikers te beperken door middel van een zorgvuldig bestudeerd akoestisch ontwerp; dat vooral de perrons moeten worden behandeld met absorberende middelen;
 - dat de installatie van luidsprekers zodanig moet worden ontworpen dat de informatieboodschappen hoorbaar zijn zonder buitensporige geluidsniveaus; dat dit bijvoorbeeld kan worden bereikt door het aantal luidsprekers te vermenigvuldigen en te zorgen voor een rustige sfeer in de stations door middel van absorberende bekleding;
 - dat samenscholingen en passagiers die wachten bij metroingangen geluidshinder kunnen veroorzaken, vooral bij ingangen/uitgangen die zich in rustige gebieden dicht bij woningen bevinden; dat er daarom speciale aandacht moet worden besteed aan de locatie, configuratie en behandeling van ingangen om de verspreiding van geluid naar buiten te beperken;
- 128) Overwegende dat dit zaken zijn die niet kunnen worden geregeld in het stadium van de stedenbouwkundige vergunning;

- 129) Overwegende evenwel dat deze factoren niet over het hoofd mogen worden gezien; dat de invoering van een volledige en nauwkeurige milieumonitoring essentieel is om de bescherming van het milieu en de volksgezondheid tijdens de exploitatiefase van een metro te garanderen; dat deze monitoring het mogelijk zal maken de bronnen van hinder te identificeren, hun impact te evalueren en indien nodig corrigerende maatregelen te treffen;
- 130) Overwegende derhalve dat bij het opstellen van het bestek voor het postinterventiedossier rekening moet worden gehouden met alle aanbevelingen met betrekking tot hinder die verband houdt met de bouwplaats en de werkzaamheden, met name om te voldoen aan alle geldende normen ter zake;
- 131) Gelet op de omvang en de duur van de werken die in het kader van dit project zijn gepland; overwegende dat gezorgd moet worden voor de gevolgen van de werken voor de omwonenden en de handelaars; dat in de huidige stand van zaken alleen de Ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, die van kracht is op gewestelijk niveau, een kader zal bieden voor deze werken; dat het, zoals reeds vermeld in het advies van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Schaarbeek van 19 april 2022, absoluut noodzakelijk is om de getroffen handelaars voldoende schadeloos te stellen door maatregelen te nemen bovenop die waarin de genoemde ordonnantie voorziet;
- 132) Overwegende dat de invoering en toepassing van passende en gecoördineerde instrumenten in de drie betrokken gemeenten essentieel en noodzakelijk zijn om de coördinatie van bouwplaatsen, de monitoring en follow-up van klachten en de communicatie met omwonenden te vergemakkelijken;
- 133) Overwegende dat maatregelen om overlast (trillingen, lawaai, stof) te verminderen en de netheid van bouwplaatsen en hun omgeving te controleren, moeten worden gespecificeerd en geïmplementeerd;
- 134) Overwegende dat garanties moeten worden geboden voor het functioneren van de hypercoördinatie tijdens de gehele duur van de bouwplaats, met name door te zorgen voor goede mobiliteitsvoorwaarden op het gehele grondgebied; dat deze garanties moeten worden gespecificeerd in een aanvullende nota waarin de maatregelen worden uiteengezet die worden uitgevoerd om aan al deze punten van bezorgdheden tegemoet te komen;
- 135) Overwegende dat een ontwerpovereenkomst of -pact met maatregelen om aan deze bezorgdheden tegemoet te komen en dat de gewestelijke overheden, Beliris en de gemeente Schaarbeek bindt, reeds is besproken; dat deze besprekingen echter nog niet zijn afgerond; dat de laatste brieven die de gemeente over dit onderwerp aan de gewestelijke overheden heeft gericht, onbeantwoord zijn gebleven; dat de gemeente Schaarbeek van oordeel is dat dit pact moet worden afgerond alvorens met de werkzaamheden kan worden begonnen;

B. Waterzuiveringsinstallatie:

- 136) Overwegende dat de aanvrager een nota heeft overgelegd waarin de voortzetting van de vestiging van de zuiveringsinstallatie aan het Noordstation wordt gerechtvaardigd; dat de voorkeur wordt gegeven aan een oplossing met één enkel behandelings-/lozingspunt (optimalisering van de dimensionering, vereenvoudiging van de stromen, beperking van de gevolgen voor de stedenbouw en de begroting); dat één enkele vestiging in put P6 in het Noordstation verschillende voordelen heeft: lozing van gezuiverd water in de Zenne (ter hoogte van het Maximiliaanpark), gemakkelijke toegang voor vrachtwagens en onderhoud, beperkte stedelijke impact; dat het alternatief gelegen op het laagste punt (put P5 van het Noordstation) een aantal nadelen heeft, met name moeilijkheden bij de integratie in het stedelijk weefsel en de exploitatie (regelmatige doorgang van vrachtwagens in de Aarschotstraat, weinig manoeuvreerruimte); dat de oplossing ter hoogte van put P6, zoals opgesteld in het gewijzigde project, wordt gekozen;
- 137) Overwegende dat de architectuur en de esthetiek van het gebouw zijn herzien om te zorgen voor integratie met de technische structuur die wordt gevormd door de spoorlijnen en waaraan de zuiveringsinstallatie grenst; dat ook de bovengrondse inrichting is herzien om de verdeling van de ruimten te verduidelijken (uitbreiding van het trottoir rond de ingang van de waterzuiveringsinstallatie);
- 138) Overwegende dat, sinds het opstellen van het vorige advies, de wijziging van het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) nr. 19 van de gemeente Schaarbeek is aangenomen; dat de waterzuiveringsinstallatie en de omgeving ervan binnen de perimeter van dit BBP liggen;
- 139) Overwegende dat niet is voldaan aan algemeen voorschrift 4.2° van het BBP met betrekking tot daken; dat er redenen zijn om hieraan te voldoen;
- 140) Overwegende dat de waterzuiveringsinstallatie in de wegenzone van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) is gebouwd; dat het in de openbare ruimte is gebouwd; dat het niet mogelijk is om in de wegenzone te bouwen; dat het eerst buiten gebruik moet worden gesteld en de rooilijnen dienovereenkomstig moeten worden herzien; dat de buitengebruikstellingsprocedure te zijner tijd moet worden gestart;

- 141) Overwegende dat de gewijzigde aanvraag nog steeds voorziet in de lozing van gezuiverd water op het riool; dat dit zuivere water een tweede keer zal worden gezuiverd in de waterzuiveringsinstallatie Noord; dat de aanvraag niet voorziet in een aansluiting op het hydrografische oppervlaktenetwerk; dat het noodzakelijk is om te anticiperen op de toekomstige aansluiting van de waterzuiveringsinstallatie op het regenwaternet op het Solvayplein, ter hoogte van de waterzuiveringsinstallatie zelf, en om de studies voort te zetten met de andere projectauteurs en belanghebbenden in het gebied (CCN Development, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, enz.);

C. Liedts

Algemeen

- 142) Overwegende dat de rookafvoerkanalen aan de Brabantstraat niet zijn verplaatst en dat de aanvrager deze onmogelijkheid rechtvaardigt door de aanzienlijke gevolgen op het vlak van werken, hinder en economische haalbaarheid, hoewel de effectenstudie aanbeveelt om ze in het bestaande gebouw te integreren;
- 143) Overwegende dat de afmetingen van het rooster evenwel zijn aangepast om de vrije breedte van het trottoir te vergroten tot minimaal 2,50 m langs de gevels; dat het rookafvoerrooster zich 1 m boven de grond bevindt en geïntegreerd is in betonnen bakken;
- 144) Overwegende echter dat deze rookafvoerkoker voetgangers nog steeds hindert; dat hij verplaatst zou moeten worden naar een minder hinderlijke locatie (bijvoorbeeld achter het ingangsportiek aan de Brabantstraat of dichterbij de weg, zodat er meer ruimte is voor voetgangers op het trottoir) of in een constructie buiten de rijweg; dat bovendien de constructie in plan, doorsnede en hoogte en de afwerking onvoldoende gedocumenteerd zijn;
- 145) Overwegende dat het gewijzigde project voorziet in een luchtinlaat en een luchtuitlaat naast elkaar en in de onmiddellijke nabijheid van het liftbouwwerk;
- 146) Overwegende dat er opnieuw moet worden nagedacht over de plaatsing van deze twee elementen om mogelijke verontreiniging van de frisse lucht te voorkomen;
- 147) Overwegende dat een nota met als titel '*bijlage fietstoegankelijkheid*' voor dit station concludeert dat de integratie van beveiligde fietsenstallingen niet haalbaar is binnen de perimeter van het project (nieuw bouwwerk te beperkend voor de inrichting van het plein en voor de vlotte doorstroming van de gebruikers, onvoldoende ruimte ondergronds); dat, om dit aspect te compenseren, het aantal niet-beveiligde fietsparkeerplaatsen wordt verhoogd van 87 naar 130, met inbegrip van het Villo! station;
- 148) Overwegende dat het Liedtsplein deel uitmaakt van het 'koninklijke tracé' 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;

Openbare ruimte

- 149) Overwegende dat in de effectenstudie wordt benadrukt dat een van de uitdagingen van het metroproject, met name voor het station Liedts, het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte is;
- 150) Overwegende dat het gewijzigde project binnen de interventieperimeter valt zoals gepland toen het oorspronkelijk werd ingediend; dat de openbare ruimte rond het station van Liedts binnen deze hele perimeter is ontworpen, waardoor de samenhang van de geplande interventies kan worden gewaarborgd;
- 151) Overwegende dat de samenhang met het 'koninklijke tracé' wordt gewaarborgd door de materiaalkeuze, die in overeenstemming is met het inrichtingscharter voor de genoemde route; dat de bestaande betonnen straatstenen in het midden van het plein worden hergebruikt; dat de randen zijn gemaakt van gepunthamerde blauwe hardstenen straatstenen; dat dit ook wordt gewaarborgd door de samenstelling van de ruimte;
- 152) Overwegende echter dat het bouwwerk voor de toegang tot de metro zo geplaatst is dat deze een directe impact heeft op dit perspectief; dat het passender zou zijn om een minimale vrije breedte van 20 m aan te houden tussen de tegenoverliggende gebouwgevel en de bouwwerken (hoofdbouwwerk en lift); dat het oversteken van het bouwwerk op de lijn van de gevels van de Koninginnelaan een visueel herkenningspunt zou kunnen vormen op de kruising van de Paleisstraat en de Koninginnelaan in de richting van de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken, als de architectuur van het bouwwerk van voldoende hoge kwaliteit blijkt te zijn;
- 153) Overwegende dat er geen zicht is op het bouwwerk boven het 'koninklijke tracé';
- 154) Overwegende dat de mogelijkheden voor het behoud en de verplaatsing van de bestaande bomen door het studiebureau zijn geanalyseerd in samenwerking met de betrokken gemeentelijke en gewestelijke diensten; dat uit deze analyse blijkt dat de overlevingskansen van de verplaatste bomen te gering zouden zijn gezien hun huidige toestand; dat het gewijzigde project bijgevolg voorziet in de aanplanting van nieuwe volwassen bomen; dat de nieuwe aanplantingen inheems en niet-allergeen zijn;

- 155) Overwegende dat de volwassenheid van de nieuw aangeplante bomen zal worden gekozen door de plantsoendienst van Brussel Mobiliteit; dat hun plaats en soorten worden gespecificeerd op het plan;
- 156) Overwegende dat de inrichting van het plein gebaseerd is op een minerale filosofie, met weinig beplanting, en daardoor een discontinuïteit creëert in de ecologische connectiviteit van de Paleisstraat en de Koninginnelaan;
- 157) Overwegende dat de inrichting moet worden ontworpen om de doorlaatbaarheid van de bodem en de aanwezigheid van vegetatie te maximaliseren; dat de verschillende bodemdiktes op het plan zijn aangegeven; dat de zone met volle grond die vegetatie toelaten beperkt zijn; dat er echter een buffer en infiltratiebekken voor afvloeiingswater in het project zijn opgenomen (zie de hydraulische nota);
- 158) Overwegende dat, wat het geïntegreerde regenwaterbeheer betreft, de dimensionering gebaseerd is op een neerslag met een terugkeertijd van 20 jaar en niet van 100 jaar, zoals gepromoot door Brussel Mobiliteit in de gewestelijke openbare ruimten en beslist door de Regering in het gewestelijk Waterbeheerplan (WBP); dat beplante oppervlakten met een grotere oppervlakte zouden kunnen bijdragen tot de doelstelling;
- 159) Overwegende dat de ES op dat moment geen mobiliteitsproblemen in de wijk identificeerde die zouden worden veroorzaakt door de veranderingen in de verkeersstroom op het Liedtsplein en door het eenrichtingsverkeer in de Groenstraat en de Brabantstraat;
- 160) Overwegende dat er echter een nieuwe mobiliteitsstudie is uitgevoerd en in januari 2024 is afgerond voor het Liedtsplein en de omgeving daarvan, aangezien de beperkingen voor het autoverkeer toenemen in het licht van andere projecten en ontwikkelingen in de zone; dat het verkeersplan dat uit het project voortvloeit buitensporig restrictief is wat betreft het verlaten van de Brabantwijk naar het noorden; dat de verplichting om rechts af te slaan bij het verlaten van de Groenstraat zal leiden tot overbelasting van de Rogierstraat; dat bovendien het gebruik van het laatste deel van de Groenstraat als wijkuitgang nauwelijks verenigbaar is met het statuut van 'Fiets Comfort' van deze route, in overeenstemming met de multimodale specialisatie van wegen zoals vastgelegd door het GMP;
- 161) Overwegende dat deze studie dus niet heeft geleid tot een definitieve conclusie ten gunste van het ene scenario boven het andere; dat de voorgestelde scenario's begeleidende maatregelen impliceren die verder gaan dan de perimeter van deze aanvraag; dat deze maatregelen niet door deze aanvraag kunnen worden gewaarborgd; dat de inrichtingen moeten worden herzien om de keuze van eenrichtingsstraten in de Brabantstraat en de Groenstraat in dit stadium niet te beperken; dat bijgevolg de voor het plein geplande tramhaltes moeten worden verplaatst naar hun huidige positie verderop in de Koninginnelaan en dat een rijbaan moet worden aangelegd op het gedeelte van het plein tussen de Brabantstraat en de Groenstraat;
- 162) Overwegende dat de Koninginnelaan een ontmoetingszone blijft in het kader van deze vergunningsaanvraag, zoals blijkt uit de inrichtingsplannen;
- 163) Overwegende dat het behoud van de tramhaltes aan de Koninginnelaan, zoals het nu is georganiseerd, niet grondig is onderzocht op de mogelijkheden die het zou kunnen bieden voor de inrichting van het Liedtsplein;
- 164) Overwegende dat het kruispunt Paleis/Gallait integraal deel moet uitmaken van het project, om de volgende redenen:
- voor de metro zal de huidige tramlijn 55 een technische verbinding zijn geworden; het heeft dus geen zin meer om de eigenlijke site aan het begin van de Gallaitstraat te behouden en de oostelijke rijbaan zou kunnen worden versmald om de oversteekbaarheid te verbeteren en de trottoirs te verbreden, zoals was gepland in het oorspronkelijke project;
 - bovendien moeten de bewegingen linksaf op de as naar het Paleis op dit kruispunt worden vergemakkelijkt door (korte) voorselecteerstroken aan te leggen;
- 165) Overwegende dat met de meeste stationstoegangen gegroepeerd aan de noordkant van het plein en een enkel liftbouwwerk in het midden van het plein, tweerichtingsverkeer voor voetgangers en fietsers over het plein duidelijk zou kunnen worden gewaarborgd om de belangrijkste winkelas vrij te maken, mits enkele aanpassingen;
- 166) Overwegende dat de centrale ruimte, die als voetgangersknooppunt tussen de twee winkelgedeelten van de Brabantstraat en de Gallaitstraat fungeert, relatief onbelemmerd is; dat de continuïteit van de voetgangersroutes en de kwaliteit van de kruisingen van de wegen en het plein echter niet zijn gerealiseerd; dat het ontwerp van bepaalde oversteekplaatsen voor voetgangers tekortschiet; dat er geen extra obstakels (palen, reclame, enz.) mogen worden aangebracht; dat de cabines moeten worden ingegraven en dat de paaltjes niet op het niveau van de oversteekplaatsen of voor de liften mogen worden geplaatst;
- 167) Overwegende dat de continuïteit van fietsroutes en veilige fietsoversteekplaatsen op het plein niet zijn gerealiseerd; dat fietsers niet weten hoe of waar ze het plein moeten oversteken en er daarom omheen moeten over hetzelfde wegdek als auto's en dat fietspaden niet zijn ontworpen;

- 168) Overwegende dat niet is gekozen voor de aanleg van een vrijliggend fietspad op de toegang naar de Paleisstraat vanwege het ontbreken van voldoende afstand nabij het bouwwerk (de scheiding zou een vrije ruimte van 2,50 m tussen de rijbaan en het bouwwerk hebben vereist); dat om deze reden het fietspad op de rijbaan in opwaartse richting gemarkeerd blijft;
 - 169) Overwegende dat de nieuwe voetgangersoversteekplaats gepland is op de noordoostelijke hoek van het Liedtsplein en de Paleisstraat; dat deze over de tramsporen en de tweebaansweg loopt; dat voetgangers bij het passeren van de tram geblokkeerd raken op de rijbaan, wat niet erg veilig is; dat de inrichting van deze voetgangersoversteekplaats daarom moet worden herzien om een te lange oversteekplaats te voorkomen (aanleg van een vluchtstrook bijvoorbeeld);
 - 170) Overwegend dat de routes tussen de Gallaitstraat en de Brabantstraat duidelijker en directer zijn dan in de vorige versie van het project; dat dit een positief element is dat een goede verbinding tussen de winkels in de twee straten bevordert; dat de architectuur van het bouwwerk echter zodanig ontworpen zou kunnen worden dat de invloed ervan op de zichtbaarheid van de winkels voor het winkelend publiek geminimaliseerd wordt;
 - 171) Overwegende dat de leveringszone is verplaatst naar Brabantstraat 258 naar Brabantstraat 262, op de parkeerplaats in de straat en op hetzelfde niveau als het trottoir, om het laden en lossen te vergemakkelijken;
 - 172) Overwegende dat er een bunker onder het Liedtsplein ligt en dat dit gedocumenteerd moet worden; dat de positie van de bunker op de plattegrond is aangegeven;
 - 173) Overwegende dat de locatie van de bunker in strijd is met het voorgestelde project; dat de huidige aanvraag derhalve de sloop van de bunker omvat; dat een bezoek van de Directie Cultureel Erfgoed (DCE) moet worden gepland wanneer de bunker wordt geopend voor historische documentatiedoeleinden;
 - 174) Overwegende dat het project niet voorziet in de plaatsing van banken, terwijl dit plein wel als verblijfsruimte wordt gebruikt; dat de boombakken een plek bieden om te zitten, maar dat de gekozen indeling van de fietsbogen/drop-zone het gebruik ervan als rustpunten belemmert; dat de genoemde bakken niet zijn voorzien van rugleuningen en armleuningen; dat rustpunten (banken, bankjes en zitjes) belangrijk zijn voor mensen die vanwege hun leeftijd en/of fysieke gesteldheid hun verplaatsingen moeten opsplitsen;
- Station
- 175) Overwegende dat uit de effectenstudie is gebleken dat de historische perspectieven behouden moeten blijven; dat het vergezicht van de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken begint op het Liedtsplein en dat dit zo goed mogelijk bewaard moet blijven;
 - 176) Overwegende dat het hoofdbouwwerk bestaat uit een paviljoen met een hellend glazen dak met verschillende gevelhoogtes langs de as van de Brabantstraat- Gallaitstraat, met een metalen structuur die de golvingen van het glazen dak volgt;
 - 177) Overwegende dat de invoeging van het bouwwerk in het plein met het ontwerp van de hellingen niet correct is getekend; dat er zeer aanzienlijke niveauverschillen zijn met bulten en hellingen van meer dan 15% in de lengte- en dwarsdoorsneden van het plein; dat er een niveauverschil van 40 cm is aangegeven tussen de bovenste en onderste ingang van het bouwwerk; dat de vloer van het bouwwerk echter vlak is en dit niveauverschil ergens zal moeten worden opgevangen, maar dat het niet mogelijk is om te weten hoe of waar (helling? treden?); dat bovendien de gedocumenteerde profielen afkomstig zijn uit de oude versie van de vergunning (index E);
 - 178) Overwegende dat het nodig is om het project en de plandocumentatie te herzien door dwarsdoorsneden te maken van wegprofielen van gevel tot gevel met de ontworpen vloerbedekkingen en meubels;
 - 179) Overwegende dat het bouwwerk op het Liedtsplein uitsteekt in de as van het perspectief van het 'koninklijke tracé', en als het niet mogelijk is om deze te verplaatsen, moet de architectuur van dit bouwwerk in overeenstemming zijn met dit perspectief en de toeschouwer een uitzonderlijk stuk architectuur bieden dat een rol zal spelen als zijdelings oriëntatiepunt/relais in de scenografie van het 'koninklijke tracé';
 - 180) Overwegende dat er aanvullende informatie moet worden verstrekt om ervoor te zorgen dat de impact van het bouwwerk op het 'koninklijke tracé' aanvaardbaar is; dat het daarom noodzakelijk is om een analyse te verstrekken van het stedelijke landschap dat door het nieuwe bouwwerk wordt gecreëerd om een advies te kunnen geven over de impact ervan op het 'koninklijke tracé';
 - 181) Overwegende dat, afhankelijk van de conclusies van de analyse van de stedelijke scenografie, het nodig zal zijn om het volume en de materialiteit van het bouwwerk aan te passen zodat deze past in de omliggende stedelijke omgeving, om ook rekening te houden met de status van het bouwwerk als oriëntatiepunt op de as Brabant-Gallait (belangrijke handelsas) en om het beplantingsplan dienovereenkomstig aan te passen; dat, waar nodig, de afwerking van het bouwwerk met de lift ook zal moeten worden aangepast zodat deze consistent is met het hoofdbouwwerk;

- 182) Overwegende dat dit tweede bouwwerk, dat alleen voor de liften dient, in het midden van het plein staat; dat het dak ontworpen is om een semi-intensief substraat te herbergen, waardoor de temporisatie op deze specifieke locatie toeneemt;
- 183) Overwegende dat de architectuur van de bouwwerken zoveel mogelijk van de technieken samenbrengt die aan de oppervlakte nodig zijn (ventilatie- en rookafvoerkanalen); dat er elders op het plein geen techniek (luik, koker, rooster, enz.) zichtbaar is, met uitzondering op het plein van het rooster voor de kelder/warmtepompruimte, dat niet in detail is weergegeven op de plannen van de kelderverdieping;
- 184) Overwegende dat deze warmtepomp in de grafische documenten moet worden weergegeven en dat er een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd op basis van de nieuwe locatie om te controleren of de maximale drempels die niet mogen worden overschreden (33 dBA) worden nageleefd en om, indien nodig, te voorzien in de uitvoering van eventuele maatregelen die worden aanbevolen om dit te bereiken;
- 185) Overwegende dat er een tank is gepland ten noorden van het station om dakwater te recupereren; dat deze nergens voorkomt in de ondergrondse delen; dat deze moet worden getoond (met de technische modules - pompen, enz.) om te bevestigen dat deze in de kelder kan worden geplaatst; dat er een externe kraan kan worden gepland en aangegeven op de plannen;
- 186) Overwegende dat in de aanvulling op de ES staat dat het nieuwe dak zal leiden tot een lichte toename van de inzamelingsbehoeften;
- 187) Overwegende dat de tank van 37 m³ die in het oorspronkelijke project was gepland, te klein is;
- 188) Overwegende dat het regenwater dat door de tank wordt opgevangen, kan worden gebruikt om de omliggende beplanting te besproeien en de openbare weg schoon te maken; dat de plaats van de pomp moet worden gespecificeerd, evenals de eventuele overlast die deze kan veroorzaken;
- 189) Overwegende dat er een infiltratiebekken is gepland om te voorkomen dat de tank overloopt; dat het zich onder de weg bevindt op het kruispunt Gallait/Vandeweyer, maar dat er geen dwarsdoorsnede is waarmee de integratie met de ondergrond kan worden gecontroleerd;
- 190) 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;
- 191) Overwegende dat de inrichting van een toegang automatisch echter een aanzienlijke bewegwijzering vereist;

D. Colignon

Algemeen

- 192) Overwegende dat het Colignonplein deel uitmaakt 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;
- 193) Overwegende dat het plein reeds in 1887 werd aangelegd en uitgebreid om het in overeenstemming te brengen met de afmetingen van het gemeentehuis van Schaarbeek 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;
- 194) 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-nouveauhuizen ten noorden van het plein geklasseerde monumenten zijn; dat de erfgoeduitdaging op dit plein bijgevolg zeer belangrijk is;
- 195) Overwegende dat er zich op dit traject twee beschermde monumenten bevinden, waaronder het gemeentehuis, waar het nieuwe station tegenover zal komen te liggen;
- 196) Gelet op het risico van differentiële zetting als gevolg van ingrepen onder/bij het gebouw; dat ook in het gebouw zelf indicatoren/sensoren moeten worden geïnstalleerd;
- 197) Overwegende dat voor de bouw van een verticale wand ter afsluiting van het station er moet worden bevestigd dat geen ingreep is gepland vanuit de kelders van het gemeentehuis;
- 198) Overwegende dat er zoveel mogelijk ruimte is vrijgemaakt langs de as Koninklijke Sinte-Mariastraat/voorgevel van het gemeentehuis, door het plein weg te werken; dat de metrotoegangen zich buiten deze as bevinden en dat de keuze van de struiken voor de beplanting van het plein geen inbreuk maakt op dit perspectief, waardoor rekening wordt gehouden met het erfgoedaspect van het plein;

Openbare ruimte

- 199) Overwegende dat de paarse perimeter op de plannen ('oorspronkelijke staat+') het deel van het Colignonplein bepaalt dat zal worden heraangelegd; dat deze perimeter kleiner is dan de oorspronkelijke omtrek van de aanvraag (groene perimeter); dat de noordzijde van het plein niet zal worden heraangelegd; dat op zijn minst de verharding rond het gemeentehuis opnieuw moet worden uitgevoerd, met inbegrip van het trottoir naast de noordgevel; dat de perimeter van de studie en van de werkzaamheden moet worden uitgebreid tot het hele Colignonplein, met inbegrip van het voorplein, de zijwegen (aan weerszijden van het gemeentehuis) en de achterkant van het plein, zodat een globaal inrichtingsproject kan worden ontwikkeld;
- 200) Overwegende dat de conclusies van de studie Lokaal Mobiliteitscontract 'Colignon-Josafat' zijn opgenomen in de principes voor de inrichting en structurering van de openbare ruimte;
- 201) Overwegende dat het gewijzigde project voorziet in een toename van het aantal oversteekplaatsen voor voetgangers; dat er oversteekplaatsen voor voetgangers zijn aangebracht in de Koninklijke Sinte-Maria-, Verhas-, Floris- en Verwéestraat om de toegankelijkheid van het plein via de verschillende straten te verbeteren; dat de markeringen voor het fietspad zijn gehandhaafd; dat er echter geen doorlopend fietspad in het project is opgenomen, waarbij de aanvrager rechtvaardigt dat dankzij de inrichting van het plateau en de snelheidsbeperking van 20 km/u de integratie van het fietsverkeer met de overige vervoermiddelen is gewaarborgd; dat de invoering van een ontmoetingszone en de aanleg van markeringen voor oversteekplaatsen voor voetgangers echter niet verenigbaar zijn; dat het project dienovereenkomstig moet worden aangepast door te voorzien in een inrichting die overeenkomt met die van een zone 30, met geschikte comfortabele en veilige fietspaden;
- 202) Overwegende dat de podotactiele voorzieningen (zowel op de grond als in de stations) moeten voldoen aan de aanbevelingen in het Cahier voetgangerstoegankelijkheid; dat de plannen moeten worden aangevuld en in overeenstemming gebracht met de universele toegankelijkheidseisen; dat de roestvrijstalen spijkers die in een verharde omgeving worden gebruikt, moeilijk te detecteren zijn met een wandelstok; dat ze moeten worden vervangen door podotactiele antisliptegels;
- 203) Overwegende dat het project rond het plein uitstekende afboordingen voorstelt die het parkeren moeten tegengaan; dat deze voorziening moeilijk te detecteren is door slechtzienden en afwijkt van titel VII van het GSV; dat deze moeten worden vervangen door voorzieningen die aan de eisen voldoen (bijvoorbeeld paaltjes);
- 204) Overwegende dat de aanvrager verklaart dat de installaties die nodig zijn voor de 'Vivaqua-aansluiting' en de elektrische aansluitingspalen in het gewijzigde project zijn voorzien; dat deze elementen echter niet in de plannen zijn opgenomen; dat het noodzakelijk is om in de plannen de elementen op te nemen die ervoor zorgen dat de water- en elektriciteitsaansluitingen voor de installaties, evenementen en fontein en op het plein functioneel zijn en om deze in de plannen weer te geven;
- 205) Overwegende dat de gekozen materialen overeenkomen met die in de omgeving; dat de beplanting overeenkomt met die van de nabijgelegen straten (in het bijzonder de gekozen soorten, die ook zijn besproken met de DCE en de gemeentelijke diensten);
- 206) Overwegende dat de draaiing van 90° van de twee liftschachten is opgenomen om het plein open te stellen voor voetgangers; dat het uitzicht vanaf de Koninklijke Sinte-Mariastraat/gevel van het gemeentehuis hierdoor duidelijker is; dat de trappen en roltrappen naar het midden van het plein zijn verplaatst om de verkeersdoorstroming te verbeteren; dat echter de mogelijkheid moet worden onderzocht om deze verplaatsing te vergroten om meer openbare ruimte vrij te maken rond het gemeentehuis;
- 207) Overwegende dat het project voorziet in de installatie van fietsenstallingen die te dicht gelegen zijn bij de podotactiele voorzieningen en langs de gevels van het gemeentehuis; dat deze gewoonlijk dienen als natuurlijke geleidelijnen voor slechtzienden; dat de installatie van straatmeubilair een voetgangerspad vrij van obstakels moet garanderen (met betrekking tot bestaande en te verwachten stromen), wat niet het geval is; dat het daarom noodzakelijk is de positie van het meubilair te herzien om het voetgangerspad (inclusief dat van slechtzienden) niet te belemmeren;
- 208) Overwegende dat de fietsbogen en paaltjes moeten voldoen aan de aanbevelingen uit het Cahier voetgangerstoegankelijkheid; dat bijvoorbeeld het model van antiparkeervoorziening niet hoog genoeg is en dat het gekozen boogmodel geen extra horizontale balk heeft (die zich op maximaal 30 cm van de grond bevindt) om een betere detectie door slechtzienden mogelijk te maken;
- 209) Overwegende dat het gewijzigde project voorziet in het achteruit plaatsen van de lantaarnpalen ten opzichte van de gevel van het gemeentehuis; dat de plannen zijn aangepast om de lantaarnpalen op te nemen die zijn voorzien in de

bouwvergunning met referentie 15/PFD/1832324, waarvan op 24 mei 2022 kennisgeving is gedaan door de afgevaardigde ambtenaar;

- 210) Overwegende dat in het gewijzigde project straatmeubilair (banken, vuilnisbakken enz.) is opgenomen van modellen die zijn aanbevolen door de gemeente Schaarbeek, wat in overeenstemming is met het vademecum voor straatmeubilair dat in de gemeente bestaat op het moment dat het project wordt uitgevoerd;
- 211) Overwegende dat de bestrating van de trottoirs moet voldoen aan de GSV, de aanbevelingen van het Cahier voetgangerstoegankelijkheid en de norm die vereist is voor het netwerk 'voetgangers COMFORT' door het GMP;
- 212) Overwegende dat de voetgangersnetwerken 'PLUS' en 'CONFORT' hoge eisen stellen op het gebied van toegankelijkheid en gebruikscomfort, zowel wat betreft de inrichting (afmetingen, helling, enz.) als de keuze van materialen en de plaatsing ervan, in overeenstemming met het op 28 november 2019 door de gewestelijke regering goedgekeurde handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen;
- 213) Overwegende dat het project, om het gemeentehuis op te waarderen, voor een groot deel het gebruik van vierkante zandstenen straatstenen (15x15) op het Colignonplein inhoudt; dat dit materiaal, naast zijn esthetische aantrekkingskracht, de mogelijkheid heeft om zonne-energie te reflecteren, wat het fenomeen van stedelijke hitte-eilanden vermindert;
- 214) Overwegende echter dat natuurstenen straatstenen, als ze niet op de juiste manier worden gelegd, niet aan deze normen zullen voldoen; dat het, gezien de erfgoedcontext in kwestie, nodig zal zijn om een voorbeeldige installatie te implementeren om het comfort en de veiligheid van voetgangers te garanderen;
- 215) Overwegende dat het gewijzigde project een betonnen verharding voorstelt rond het Colignonplein in plaats van gezaagde straatstenen; dat dit materiaal het fenomeen van stedelijke hitte-eilanden minimaliseert, in tegenstelling tot asfalt; dat dit materiaal bovendien minder lawaaierig is, wat waardevol is met het oog op het verwachte verkeer en de passage van bussen;
- 216) Overwegende dat er een grafische aanpassing van de plannen van de oppervlakte-inrichting van het station Colignon is uitgevoerd om de vloeiendheid en leesbaarheid van de paden tussen het Colignonplein en de bushaltes te tonen; dat het gewijzigde project voorziet in de verplaatsing van de bushalte naar de Koninklijke Sinte-Mariastraat, waardoor de ruimte beter leesbaar wordt en een symmetrische multimodale organisatie mogelijk wordt, wat resulteert in een vloeiend en leesbaar pad tussen het Colignonplein en de bushaltes;
- 217) Overwegende dat het Villo!-station dat oorspronkelijk gepland was aan het begin van het gedeelte van de Koninklijke Sinte-Mariastraat verplaatst is langs een van de zijanten van het gemeentehuis en vervangen is door een halte voor het openbaar vervoer; dat de toepassing van artikel 191 van de BWRO echter vereist dat de bomen in de Koninklijke Sinte-Mariastraat behouden blijven; dat deze bomen dus behouden moeten blijven en geïntegreerd moeten worden in de halte voor het openbaar vervoer;
- 218) Overwegende dat bij de heraanleg van het Colignonplein de Villo!-plaatsen hoogstwaarschijnlijk niet meer nodig zullen zijn, aangezien de overeenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en JCDecaux in 2026 wellicht afloopt; dat deze Villo!-plaatsen bijgevolg moeten worden vervangen door een langspaarkeervak om met name het verlies van talrijke parkeerplaatsen na de heraanleg van het voorplein van het plein te compenseren;
- 219) Overwegende dat het gewijzigde project rekening houdt met de versmalling van de rijbaan om de doorgang van de gelede bussen van de maatschappij De Lijn te garanderen; dat hiervoor een grafische aanpassing van de inrichtingsplannen van het station Colignon is uitgevoerd om de bustrajecten en hun technische haalbaarheid te tonen;
- 220) Overwegende dat een grafische aanpassing van de inrichtingsplannen van het station van Colignon is uitgevoerd om de leveringszone ten westen van het gemeentehuis weer te geven, evenals de toegang tot het gebouw vanaf de koetspoorten;
- 221) Overwegende dat de beplanting, het onderhoud en de bescherming van de bomen in overeenstemming zijn met de regels voor goede praktijken van het Handboek Openbare Ruimte met betrekking tot de keuze van de soorten en variëteiten, de beplantingsmethoden, de indeling van de beplanting in de straat, de openstelling van de rijweg en de installaties op het terrein; dat de besproeiing van de geplande groene ruimten bij voorkeur moet worden uitgevoerd met water dat wordt teruggewonnen uit het station;
- 222) Overwegende dat het gewijzigde project daartoe voorziet in de injectie van een deel van het dakwater in het besproeiingscircuit, afhankelijk van de installatie van een specifiek regenwateropvangsysteem per station; dat bovendien elk ander type systeem dat het waterbeheersysteem van het station aanvult, is opgenomen in de inrichtingsplannen die in het dossier zijn opgenomen;

- 223) Overwegende dat, om te voldoen aan de waterbehoeften van de bomen, de aanbevelingen van de ES de keuze hebben gelaten aan besproeiingsbassins of elk ander type irrigatiesysteem (bijvoorbeeld via afvoerkanalen) dat in het project kan worden geïntegreerd; dat de aanplantingen, net als de andere groene ruimten, profiteren van besproeiing door teruggewonnen water binnen het station;
- 224) Overwegende dat alle maatregelen moeten worden genomen om de bomen en hun wortels te behouden en te verplaatsen; dat, indien instandhouding niet mogelijk is, volwassen bomen met een vergelijkbare kroon en omvang moeten worden herplant en het planten van bomen in bakken vermeden moet worden; dat indien beplanting in volle grond niet mogelijk is, regenwater moet worden gebruikt voor het besproeien en moet worden gezorgd voor bakken met waterreserves om het verbruik te beperken en van voldoende hoogte om de bescherming van de bomen te waarborgen;
- 225) Overwegende dat met betrekking tot de specifieke kenmerken die verwacht worden van de bomen die geplant zullen worden voor het station Colignon, het advies van de Dienst Openbare Netheid en Groene Ruimten van de gemeente Schaarbeek, gevalideerd door de DCE, als volgt luidt: '*Afwisselend 2 soorten (om verspreiding te beperken in geval van ziekte) van geringe hoogte om het geklasseerde uitzicht op de gevels niet te belemmeren (max. 6-8 m hoog)*'; dat de inrichtingsplannen, overeenkomstig dit advies, de verschillende aan te planten soorten tonen, in het bijzonder de soorten die de platanen op het plein vervangen; dat, om een goede integratie van de soorten en hun aanplanting in optimale omstandigheden te bevorderen, een onderzoek van de beschikbare bodemdiktes wordt uitgevoerd binnen de interventieperimeter van het station van Colignon;
- 226) Overwegende dat het gewijzigde project het minerale karakter van het plein wil verminderen door de toevoeging van struiken in het zuiden van het plein en een rij bomen aan weerszijden van het gemeentehuis, symmetrisch gerangschikt; dat de nieuwe inrichting van het plein echter bijzonder mineraal blijft; dat het passend zou zijn het minerale karakter te verminderen door middel van een landschapsplan, met behoud van deze doorlaatbaarheid van de ruimte voor verschillende vervoerswijzen, en meer in het bijzonder actieve vervoerswijzen;
- 227) Overwegende dat bovendien een plan met de dikte van de beschikbare grond voor beplanting in volle grond aan het gewijzigde dossier is toegevoegd; dat de inrichting van het Colignonplein is opgesteld overeenkomstig de aanbevelingen van de gemeente Schaarbeek en de DCE en met inachtneming van het principe '*oorspronkelijke staat+*' en het uitzicht op het gemeentehuis;
- 228) Overwegende dat in het gewijzigde project wordt voorgesteld nieuwe bomen te planten langs de zijanten van het gemeentehuis, in het verlengde van de bomenrijen in de Koninklijke Sinte-Mariastraat (die zelf bewaard blijven), waardoor de erfgoeddimensie van het Colignonplein wordt benadrukt en tegelijkertijd meer vegetatie wordt opgenomen; dat het ontwerp van de plantperken in overeenstemming is met de GSV;
- 229) Overwegende echter dat de inplanting van de bomen op het plan ten westen van het plein (langs de gevels) niet overeenkomt met de aanwijzingen (locatie van de bomen) op de doorsnede; dat sommige bomen op het plan in de volle grond boven de plaats van het station zijn geplant, waar de beschikbare grond minder dan 1 m dik is, d.w.z. rechts van de koker van de rookafzuiginstallatie, terwijl ze op de doorsnede in bakken zijn geplant die te dicht bij de rookafzuiginstallatie staan; dat het daarom nodig is plannen en doorsneden te leveren die consistent zijn met de voorgestelde indeling door de werkelijke schaal van de boomkronen weer te geven;
- 230) Overwegende dat de twee bomen die de toegang tot het bordes van het gemeentehuis blokkeren, echter moeten worden verwijderd om de binnenkant van het plein toegankelijk te maken voor voertuigen voor gemeentelijke evenementen en bruiloften;
- 231) Overwegende dat de documenten (doorsnedetekeningen) van het gewijzigde project inconsistent zijn wat betreft de beplanting, die soms in de volle grond is getekend (wat niet realistisch is boven de koker), en soms in plantenbakken is getekend waarvan de inrichting niet realistisch is naast de rookafvoervolumes; dat het daarom noodzakelijk is tekeningen te verstrekken die een passende inrichting voor de beplanting laten zien;
- 232) Overwegende bovendien dat het dossier de materialiteit van deze plantenbakken - met inbegrip van die waarin de rookafvoerkanalen zijn geïntegreerd - niet specificiert; dat het noodzakelijk is om details te verstrekken over de afwerkingen van deze plantenbakken, in het bijzonder hun materialiteit; dat het, gezien de omringende erfgoedcontext, noodzakelijk zal zijn om bijzondere aandacht te besteden aan de kwaliteit van deze afwerkingen;
- 233) Overwegende ten slotte dat ermee rekening moet worden gehouden dat, als het gewijzigde project deze plantenbakken behoudt en aanpast om realistische bodemvolumes en vergelijkbare ontwikkelingsomstandigheden voor alle bomen in de plantenbakken te verkrijgen, deze plantenbakken voldoende hoog moeten zijn om de bomen te beschermen en er waterreservoirsystemen moeten worden voorzien om het waterverbruik te beperken;

Station

- 234) Overwegende dat de huidige planning voorziet in een opruiming van het plein die de integriteit ervan versterkt; dat het bodemdikteplan de mogelijkheid aangeeft om te voorzien in een meerjarige beplante inrichting in volle grond ter hoogte van het Colignonplein, wat een toekomstige inrichtingsoptie blijft;
- 235) Overwegende dat de podotactiele begeleiding in stations moet worden herzien, in overeenstemming met het Cahier voetgangerstoegankelijkheid dat is gepubliceerd door Brussel Mobiliteit;

E. Verboekhoven

Algemeen

- 236) Overwegende dat de aanvrager verklaart dat optimalisatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd met betrekking tot het volume van het station, de verkeersstromen en de integratie van vegetatie om de hinder die binnen het huizenblok kan worden veroorzaakt door de technische installaties te beperken; dat het uitstekende volume in de oppervlakte is beperkt en de beplante gebieden zijn geïntensiveerd; dat lichtvervuiling en opwarming van de lucht binnen het blok worden beheerst door de emissies van de verlichtingsinstallaties van het station te beperken;
- 237) Overwegende dat de middelen die zijn aangewend om de door de technische installaties veroorzaakte geluidshinder te verminderen, zijn gespecificeerd; dat deze echter uitsluitend zijn gebaseerd op de materialen op de grond en op de toegenomen beplanting; dat het werkelijke effect van dit laatste aspect niet is aangetoond; dat alle maatregelen moeten worden genomen om de hinder zo nodig te beperken;
- 238) Gelet op het Masterplan 'Waelhem' en de studie die de gemeente Schaarbeek heeft uitgevoerd om een gemeentelijke voorziening voor economie/werkgelegenheid/opleiding te definiëren; overwegende dat de conclusies van deze studie meermaals werden meegedeeld aan Beliris en de MIVB; dat de nodige studies en onderhandelingen moeten worden voortgezet om de bouw van de installatie in de hoogte te verzekeren, en in het bijzonder om binnen een redelijke termijn de nodige samenwerkingsmodaliteiten te verduidelijken tussen de MIVB, Beliris en de gemeente om zowel de geïntegreerde ontwikkeling van het station en de installatie als de gelijktijdige bouw van de overbouwde installatie in het station te verzekeren, in overeenstemming met de aanbeveling van de ES;
- 239) Overwegende dat de gemeentelijke terrein van Schaarbeek in de Waelhemstraat, dat momenteel gebruikt wordt door het sorteercentrum van de Dienst wegen en de Dienst Openbare Netheid en Groene Ruimten, in gebruik zal worden genomen door de bouwplaats van de metro; dat de installatie van de bouwplaats afhankelijk is van de verplaatsing van deze installaties naar elders in het Gewest; dat er tot op heden geen bevredigende oplossing is gevonden;
- 240) Overwegende dat Beliris en de MIVB, om de organisatie van de verplaatsing van de lopende activiteiten te vergemakkelijken, de gemeente binnen een redelijke termijn op de hoogte moeten brengen;
- 241) Overwegende dat de conclusies van het Masterplan 'Waelhem' en de studie voor het definiëren van een gemeentelijke voorziening voor economie/tewerkstelling/opleiding in aanmerking moeten worden genomen bij alle toekomstige ontwikkelingen in de perimeter van deze studie en dat het bijgevolg wenselijk zou zijn om de uitvoering van dit Masterplan in samenwerking met de gemeente voort te zetten;
- 242) Overwegende dat er geen landschapsinrichting wordt voorgesteld aan het einde van de bouwplaats van de metro op de rest van het gemeentelijk perceel dat zich, ter herinnering, uitstrekt van de Helmetsesteenweg tot het metrostation (nr. 69b van de Waelhemstraat); dat deze aanvraag reeds was opgenomen in de aanbevelingen van de ES en in de vorige adviezen van het College van burgemeester en schepenen van de gemeente Schaarbeek; dat de heraanleg van dit terrein na de voltooiing van het metroproject, in overeenstemming met de andere in het Masterplan 'Waelhem' voorgestelde ontwikkelingen, vereist is;
- 243) Overwegende eveneens dat op het perceel naast het project het gemeentelijk seniorencentrumproject in uitvoering is en dat de voorwaarden voor het betrekken van het perceel van de tuin van dit gemeentelijke project zullen moeten worden gespecificeerd; dat voorzorgsmaatregelen voor de bewoners van het gebouw tijdens de bouwfase zullen moeten worden genomen op dezelfde wijze als de voorwaarden tijdens de bouwfase en uiteindelijk in overleg met de gemeente en in lijn met het project dat wordt bestudeerd door de BGHM en de conclusies van het Masterplan 'Waelhem';

Openbare ruimte

- 244) Overwegende dat het gewijzigde project binnen de interventieperimeter valt zoals gepland toen het oorspronkelijk werd ingediend; dat de openbare ruimte rond het station Verboekhoven binnen deze hele perimeter is ontworpen, waardoor de samenhang van de geplande interventies kan worden gewaarborgd;
- 245) Overwegende dat de modellen van straatmeubilair die zijn opgenomen in het gewijzigde project voor dit station overeenkomen met de geldende gemeentelijke modellen en voldoen aan de aanbevelingen van de GSV;

- 246) Overwegende dat het infiltratiebekken in de open lucht dat oorspronkelijk gepland was voor het perceel aan de Waelhemstraat 86-92, met uitzicht op de weg, verplaatst is naar achteraan in het perceel;
- 247) Overwegende dat een gemakkelijk toegankelijk waterpunt, verbonden met de tank voor de recuperatie van regenwater, gepland is in het huizenblok;
- 248) Overwegende dat de inrichting van de groene ruimte binnen het huizenblok zo is ontworpen dat de voorwaarden voor het planten van boomsoorten zijn aangepast aan de individuen en de locatie;
- 249) Overwegende dat de materialen voor de openbare ruimten zijn gespecificeerd; dat de twee pleinen moeten worden gemaakt van grijze betonstraatstenen; dat de afmetingen ervan echter niet zijn gespecificeerd; dat betonstraatstenen met een maximale afmeting van 15x15 cm moeten worden gebruikt;
- 250) Overwegende dat de landschapsinrichting die gepland is voor de achterkant van het perceel Waelhem in de documenten is gespecificeerd; dat de verscheidenheid aan bodembedekkers aan de voet van de bomen is vergroot;
- 251) Overwegende dat de '*prunus padus*' die in de bocht van de toegangsweg voor de hulpdiensten is geplant, is verplaatst; dat de nieuwe beplanting aanvaardbaar is; dat de '*betula nigra*' (allergene soort) is vervangen door de soort '*corylus avellana*';
- 252) Overwegende dat een van de twee '*prunus padus*' bij de ingang van het zuidelijke volume van het station geen voldoende hoog substraat heeft om zich goed te kunnen ontwikkelen (hij bevindt zich net boven de plaats van het station); dat de locatie ervan moet worden herzien;
- 253) Overwegende dat er drie individuele bomen zijn geplant op of in de directe nabijheid (minder dan 10 cm) van een infiltratiebekken, ten zuidwesten van het zuidelijke volume van het station; dat de haalbaarheid van dit systeem moet worden gecontroleerd (met name met betrekking tot de vereiste diepte van het substraat);
- 254) Overwegende dat de breedte van de voetgangersoversteekplaats aan de kant van de Lambermontlaan die langs de metro-ingang loopt 9 m is; dat de boomperken op het tramplatform van de halte Demolder voorzien zijn van roosters om de doorgang op een zeer smal platform te vergemakkelijken en tegelijk de bomen te beschermen;
- 255) Overwegende dat het aantal schuilhokjes aan de halte Demolder met twee verhoogd is; dat ze zich bevinden op het perron richting Heizel; dat de aanvrager in zijn nota vermeldt dat hij drie schuilhokjes plant aan weerszijden van het perron; dat het aantal schuilhokjes op elk perron van de halte Demolder aan de Lambermontlaan dus verhoogd moet worden tot drie;
- 256) Overwegende dat de breedte van het plateau op de Lambermontlaan ter hoogte van nr. 111 is teruggebracht om het 'snelheidsremmende' effect op de kruising te verbeteren; dat het niet mogelijk is om het plateau uit te breiden tot de parkeerplaats voor PBM, aangezien dit buiten de perimeter van het project valt;
- 257) Overwegende dat de voetgangersoversteekplaats in dit gebied is uitgelijnd met de metro-ingang, maar dat de markering van de oversteekplaats op het plateau moet worden toegevoegd;
- 258) Overwegende dat de boomperken zijn aangepast om te voldoen aan de GSV;
- 259) Overwegende dat ervoor moet worden gezorgd dat de kroon van de '*magnolia kobus*' nabij het noordelijke volume van het station correct moet worden weergegeven (kroondiameter van ongeveer 10 m op volwassen leeftijd) en dat hun plaatsing oordeelkundig is met betrekking tot deze nieuwe parameter;

Station

- 260) Overwegende dat de loopbrug die het station met de Voltairelaan verbindt, uit het project is verwijderd; dat de inrichting van de openbare ruimte binnen de inname van het perceel dienovereenkomstig is aangepast, voornamelijk om een beplante zone en een kleine verblijfruimte te creëren; dat bij de inrichting van het station en de omgeving ervan binnen het gewijzigde project rekening is gehouden met de vraag van de gemeente om in het kader van de toekomstige ontwikkeling van gemeentelijke projecten te voorzien in een lifttoegang tot de bovenste verdiepingen;
- 261) Overwegende dat er bepaalde aanpassingen zijn aangebracht aan het zuidelijke bouwwerk, met name de toevoeging van specifieke bewegwijzering bij de ingang van het metrostation; dat deze aanpassingen er echter niet voor zorgen dat het zuidelijke bouwwerk opgaat in de omgeving of dat de gevel wordt geactiveerd; dat de gevels van het zuidelijke bouwwerk opnieuw moeten worden bewerkt om ze te activeren;
- 262) Overwegende bovendien dat het zuidelijke bouwwerk twee ruimten bevat die bestemd zijn voor de toegang tot de toekomstige gemeentelijke voorziening; dat deze ruimten kunnen helpen om de gevels aan de kant van de Waelhemstraat te activeren; dat de verdeling van deze twee ruimten moet worden herzien door een deel ervan te bestemmen voor een gemeenschapsvoorziening, zodat er een dialoog met de openbare ruimte kan ontstaan; dat bovendien de binnenruimte van het noordelijke bouwwerk te klein is om een voorzieningsruimte te huisvesten en dat de Lambermontlaan een betere sociale controle mogelijk maakt;

- 263) Overwegende dat, met betrekking tot de mogelijkheid om een dakopbouw in het zuidelijke bouwwerk onder te brengen, de aanvrager verklaart dat een technische nota bij dit dossier is gevoegd; dat deze nota echter niet is opgenomen in het dossier van het gewijzigde project; dat deze nota moet worden bijgevoegd en de gebruikte bouwdetails moet specificeren (technische kokers, toegang, enz.);
- 264) Overwegende dat een verdubbeling van het aantal liften in het zuidelijke bouwwerk van het station een te grote impact zou hebben, zowel op de uitbreiding van het volume als op de inrichting van het oppervlak; dat het gewijzigde project bovendien tegemoetkomt aan de eis dat elk perron bediend wordt door twee liften die toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit, zodat de reizigers direct bij elke uitgang kunnen uitstappen, en dus zonder lastonderbreking;
- 265) Overwegende dat het gewijzigde project voorziet in de overdekking van de fietsenstalling die zich op de oude parkeerplaats bevindt en waarvan het adres uitkijkt op de Waelhemstraat; dat deze ook is uitgerust met hekken en 250 parkeerplaatsen biedt;
- 266) Overwegende dat het ontwerp voorziet in de inrichting van een toegang tot het station via de Lambermontlaan nr. 115-117;
- 267) Overwegende dat 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);
- 268) Overwegende dat de inrichting van een toegang automatisch echter een aanzienlijke bewegwijzering vereist;
- 269) Overwegende dat in de grafische documenten details ontbreken met betrekking tot de materialen en decoratieve elementen van de gevel van Lambermontlaan nrs. 115 en 117; dat het noodzakelijk is deze informatie te specificeren en tegelijkertijd te voorzien in gebogen houten ramen met lijstwerk die de oorspronkelijke indeling respecteren en de bestaande balustrades en elementen van het ijzerwerk behouden;
- 270) Overwegende dat het verwijderen van gevelversieringen kan leiden tot een afwijking van art. 7 van titel I van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) van de gemeente Schaarbeek (gevelerfgoedelementen);
- 271) Overwegende bovendien dat het raam op de begane grond van nr. 115 niet in overeenstemming is met het gebruik of het type gebouw; dat een beter geïntegreerd raam moet worden voorgesteld;

F. Riga

Openbare ruimte

- 272) Overwegende dat de openbare ruimte rond het station Riga wordt heringericht binnen de perimeter van de vergunningsaanvraag; dat de plannen een weergave bevatten van de bestaande inrichtingen buiten de perimeter van de vergunning om hun continuïteit te tonen;
- 273) Overwegende dat het project bestaat uit het creëren van een plateau in het centrale deel van het plein en op de zijwegen van de Heilige-Familiekerk, tot aan de Helmetsesteenweg;
- 274) Overwegende dat gemotoriseerd verkeer momenteel gebruik maakt van de wegen rond het Rigasquare en de Huart Hamoirlaan, die deze laatste kruist; dat dit verkeersplan wordt gehandhaafd in het project;
- 275) Overwegende dat het autoverkeer echter uitsluitend zou kunnen plaatsvinden in de vorm van een lus tegen de klok in op de wegen rond de square;
- 276) Overwegende dat de wegen die door de square lopen enerzijds kunnen worden ingericht om te voldoen aan de behoeften van actieve vervoerswijzen en anderzijds als recreatiegebied dat integraal deel uitmaakt van de square;
- 277) Overwegende dat een dergelijke inrichting de continuïteit van de ruimte en het gebruik op het plein zou waarborgen, de subjectieve en objectieve veiligheid zou verbeteren en het plein gebruiksvriendelijker zou maken;
- 278) Overwegende dat het echter mogelijk is om dit gebied uitzonderlijk berijdbaar te houden voor de organisatie van de markt door verwijderbare paaltjes te plaatsen;
- 279) Overwegende dat de twee zijkanten van de kerk, evenals het voorplein, in de ontmoetingszone moeten worden opgenomen; dat de plannen voor de zijwegen niet de principes van de inrichting van een ontmoetingszone weerspiegelen (verkeersbord F12a, markering van parkeerplaatsen met vakken en/of gedifferentieerde verharding, enz.); dat de plannen dienovereenkomstig moeten worden aangepast;
- 280) Overwegende dat de plantperken langs deze zijwegen niet voldoen aan de GSV;
- 281) Overwegende dat de breedte van de middenberm teruggebracht is tot de huidige breedte; dat het rookafzuigrooster naar het midden is verschoven zodat de grenzen van de middenberm van het plein op één lijn liggen met de randen van de middenberm van de Huart Hamoirlaan;
- 282) Overwegende dat het plan voorziet in een inrichting in de stijl van de square, met 6 bomen in een rij in het centrale deel, waardoor het zicht vanaf de Huart Hamoirlaan wordt benadrukt; dat de 3D-simulatie echter een bebost gebied

toont dat het zicht op het station van Schaarbeek belemmert; dat het noodzakelijk is om de samenhang tussen de verschillende documenten te garanderen en visualisaties te voorzien die een realistische situatie weergeven met betrekking tot de plannen;

- 283) 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;
- 284) Overwegende dat in de ES wordt vermeld dat de volgroeide bomen dicht bij de nieuwe inrichtingen staan, zijn hun wortelsystemen met elkaar verweven;
- 285) 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 maal de hoogte van de boom, en dus veel meer dan de verplaatste wortelkluit;
- 286) 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;
- 287) 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 kroonometrek 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 afbakent;
- 288) Overwegende dat het vellen van bomen die niet kunnen worden behouden, moet worden gecompenseerd door nieuwe aanplantingen;
- 289) Overwegende dat de fytosanitaire studie met betrekking tot de gezondheidstoestand van de bestaande bomen binnen de inname van het project bij de gewijzigde aanvraag is gevoegd, overeenkomstig aanbeveling R.5.7 en voorwaarde nr. 4 van de afgevaardigde ambtenaar;
- 290) Overwegende dat uit dit fytosanitaire onderzoek van de bomen op het Rigasquare het volgende naar voren kwam:
- voor de 46 te kappen bomen
 - er moest al 1 boom worden geveld in het kader van het gemeentelijk beheer van de site,
 - 6 bomen zijn al vergevorderd aan het afsterven, wat betekent dat ze op korte termijn ten dode zijn opgeschreven,
 - 5 bomen hebben mechanische zwakheden,
 - 34 bomen vertonen geen bijzondere symptomen of pathologie;
 - voor de 89 behouden bomen:
 - er zijn al 5 bomen geveld en er moet ook nog 1 dode kersenboom worden verwijderd,
 - 11 bomen hebben pathologieën waardoor ze op korte termijn (binnen 5 jaar) kunnen afsterven;
- 291) Overwegende dat de fytosanitaire studie de noodzaak benadrukt om beschermende maatregelen te implementeren tijdens de bouwwerkzaamheden voor alle behouden bomen;
- 292) Overwegende dat een veiligheidsperimeter met een straal van 8 m nodig is om hen tijdens de werkzaamheden te beschermen;
- 293) Overwegende dat er een nieuwe inventarisatie van bestaande bomen moet worden uitgevoerd en dat bomen in verval moeten worden vervangen door bomen met een omtrek van ten minste 16/18 als onderdeel van een algehele herziening van de landschapskwaliteit van de Rigasquare als geheel;
- 294) Overwegende dat de aanplantingen moeten plaatsvinden door te zorgen voor een plantgrondkwaliteit die voldoet aan de in het typebestek 2018 vastgestelde parameters, met een maximaal plantkaliber van 18/20 met kluiten van evenredige afmetingen; dat, ter herinnering, de plantperiode beperkt is tussen november en februari;
- 295) Overwegende dat de dikte van de bodem in het centrale deel van de square laag is (1 tot 2 m); dat de haalbaarheid van het planten van de 6 bomen en hun levensvatbaarheid moet worden geverifieerd;
- 296) Overwegende dat de geplande modellen van straatmeubilair niet overeenstemmen met de specifieke verzoeken van de gemeente Schaarbeek; dat het nodig is om het meubilair aan te passen aan het door de gemeente aanbevolen meubilair in samenhang met de rest van het geplande meubilair op de erfgoedas;

- 297) Overwegende dat de twee liftschachten zo zijn uitgelijnd dat voetgangers er rechtstreeks en ongehinderd tussen kunnen lopen;
- 298) Overwegende dat een deel van het afvloeiingswater rechtstreeks in de grond indringt in de groene ruimten en dat het residu wordt opgevangen en geïnfiltreerd in de ondergrondse bekkens (cf. hydraulische nota); dat de mogelijkheid van infiltratie in een openluchtsysteem werd geanalyseerd maar niet werd weerhouden omwille van het erfgoedaspect van de square (onmogelijkheid om de niveaus van het terrein en het landschapsaspect te wijzigen);
- 299) Overwegende dat de infiltratiebekkens zich in het bovenste en onderste deel van de square bevinden, maar dat er geen dwarsdoorsnede is waarmee hun integratie met de ondergrond kan worden geverifieerd;
- 300) Overwegende dat het parkeren op het voorplein van de kerk is geschrapd om het aantrekkelijker te maken;
- 301) Overwegende dat er 2 PBM-parkeerplaatsen zijn gepland vlak bij de liften, in het noordwesten van de square;
- 302) Overwegende dat de leveringszone voor het station is geschrapd; dat een leveringszone voor de winkels van het station is gecreëerd in de onmiddellijke nabijheid van de liften en goederenliften in het noordwesten van de square;
- 303) Overwegende dat de wijzigingen aan het waterafvoernetwerk na de installatie van het station zichtbaar zijn op de plannen;
- 304) Overwegende dat de toegangsluiken in het voetpad liggen, met name tegenover F. Rigasquare nummer 8; dat ze moeten worden verplaatst;

Station

- 305) Overwegende dat de daken van de twee liftbouwwerken semi-intensief beplant zullen worden;
- 306) Overwegende dat het draaigebied tussen de twee roltrappen op niveau -1 moet worden verbreed; dat daartoe de steilheid van de twee roltrappen die van de begane grond naar niveau -1 leiden tot de aanvaardbare limiet is verhoogd;
dat geen enkele andere aanpassing (verplaatsen van de liften, veranderen van de niveaus) technisch haalbaar was om het draaigebied tussen de twee roltrappen te vergroten; dat de nieuwe breedte van het draaigebied 5,5 m is;
- 307) Overwegende dat twee openbare toiletten die toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit zijn geïntegreerd op niveau -2 van het station, vóór de gecontroleerde zone;
- 308) Overwegende dat de beveiligde ruimte voor fietsen in het station is uitgebreid; dat er 156 plaatsen zijn, waaronder 12 voor bakfietsen;
- 309) Overwegende dat de ruimten die oorspronkelijk waren gepland voor winkels op niveau -2 zijn geherdefinieerd als ruimten die zijn gereserveerd voor voorzieningen van openbaar belang of openbare dienstverlening;
- 310) Overwegende dat de goede werking van de voorzieningsruimte op niveau -2 van het station weinig geloofwaardig is door de verborgen ligging ten opzichte van de stroom pendelaars; dat het de voorkeur verdient om deze ruimte te integreren als uitbreiding van de fietsruimte op niveau -1 of om deze af te sluiten en te gebruiken als technische ruimte;

G. Linde

Openbare ruimte

- 311) Overwegende dat het gewijzigde project binnen de interventieperimeter valt zoals gepland toen het oorspronkelijk werd ingediend; dat de openbare ruimte rond het station Linde binnen de hele perimeter is ontworpen, waardoor de samenhang van de geplande ingrepen kan worden gewaarborgd, met name de samenhang met het project dat is gepland in de vergunning met referentie 06/PFD/1744721 en waarvan de afgevaardigde ambtenaar op 24 juni 2021 kennisgeving heeft gedaan en dat betrekking heeft op de aanleg van een plateau op de kruising van Frans Verdonckstraat en Picardiëstraat;
- 312) Overwegende echter dat de herinrichting van de Verdonckstraat beperkt is tot het begin van de straat; dat het noodzakelijk is om de hele Verdonckstraat te herinrichten om de continuïteit van de rijweg te behouden, om voldoende parkeergelegenheid te behouden en om de fietsbaarheid en de voetgangersroutes te verbeteren;
- 313) Overwegende dat er een dropzone is gepland in de buurt van het station, naast het Villo!-station; dat het gewijzigde project ook een voetgangersoversteekplaats omvat tegenover Verdonckstraat nr. 23, langs het plateau;
- 314) Overwegende dat de rijbaan is verbreed tot 6 m en dat er 9 langspaarkeerplaatsen zijn toegevoegd aan de oneven zijde (waaronder twee taxiplaatsen en een PBM-parkeerplaats); dat het echter, gezien de breedte van het voorplein van het station, mogelijk is om het parkeren aan de stationszijde te handhaven, of ten minste plaatsen voor deelauto's, taxi's of oplaadpunten voor elektrische voertuigen of kiss & ride;
- 315) Overwegende dat de fietsparkeerplaatsen in de straat verbeterd zijn door de toevoeging van een dak; dat de glasbollen op de hoek van de Verdonckstraat en de Henri Van Hammestraat ondergronds zijn;

- 316) Overwegende dat het project de waterdoorlatende oppervlakken vergroot door een grotere oppervlakte van grasplaten rond het station voor te stellen; dat de plantperken met bomen langs de Verdonckstraat echter vergroot en met elkaar verbonden zouden kunnen worden; dat dit het bovendien mogelijk zou maken om bepaalde paaltjes te vervangen door een kwalitatieve inrichting;
- 317) Overwegende bovendien dat er binnen de perimeter van het project waterdoorlatende verhardingen aangebracht kunnen worden;
- 318) Overwegende dat de volkstuinpercelen van de openbare ruimte worden gescheiden door hagen; dat de inrichting van volkstuinpercelen achter het station Linde, die niet zichtbaar zijn vanaf de straat, een situatie van onveiligheid creëert;
- 319) Overwegende dat de plaatsen van de lichtmasten zijn herzien en opnieuw ontworpen om het comfort en de veiligheid van de hele openbare ruimte te garanderen, en in het bijzonder van oversteekplaatsen voor voetgangers;
- 320) Overwegende dat de bovengrondse installaties een regenwatertank omvatten die het water van het dak van het station opvangt; dat het geplande gebruik van het water uit deze tank de sanitaire voorzieningen van het station, het reinigen van de wegen en het besproeien van de omliggende moestuinen en groene ruimten omvat;

Station

- 321) Overwegende dat de transparantie van de begane grond van het station ten opzichte van de buitenmoestuin is verbeterd door de LT 8029 van de zuidoostzijde van het station te verplaatsen; dat op deze manier de relatie tussen de technische elementen die delen van de gevel in beslag nemen en de delen van de gevel die transparantie behouden harmonieuzer is;
- 322) Overwegende dat de trappen die naar de perrons leiden zijn vervangen door roltrappen, waardoor 2 m vrije ruimte op de perrons wordt bespaard en het verkeer beter kan doorstromen;
- 323) Overwegende dat de veiligheid van de omgeving optimaal is, in die zin dat de uitgang van de liften in het station en aan de oppervlakte goed vrij is en sociale controle ervan mogelijk maakt; dat er een hoog hek is geplaatst om de zone te beveiligen die een potentiële bron van overlast is tussen het station en het einde van het perceel van de Van Hammestraat, waardoor deze doorgang alleen toegankelijk is voor de brandweer en leden van het onderhoudspersoneel voor het schoonmaken van de ramen;

H. Vrede

Openbare ruimte

- 324) Overwegende dat het gewijzigde project binnen de interventieperimeter valt zoals gepland toen het oorspronkelijk werd ingediend; dat de plannen een weergave bevatten van een deel van de bestaande inrichtingen buiten de perimeter van de vergunning om de continuïteit ervan aan te tonen;
- 325) Overwegende dat bepaalde toegangsluiken en rookafvoerschouwen zich in het pad van voetgangers bevinden, met name bij de oversteekplaats van de Parijsstraat; dat deze verplaatst moeten worden;
- 326) Overwegende dat er een dropzone is gepland in de onmiddellijke nabijheid van de ingang van het station voor free floating voertuigen;
- 327) Overwegende dat er een semi-intensief groendak is gepland boven de fietsenstallingen aan de achterzijde van het station, op straatniveau; dat dit dak het mogelijk maakt om een beveiligde ruimte te creëren voor 114 fietsen; dat het project ook voorziet in de installatie van extra fietsbogen op het Vredeplein;
- 328) Overwegende dat het project inhoudt dat de oorspronkelijk geplande parkeerzone wordt vergroot, dat de lengte ervan wordt verdubbeld; dat er ook een parkeerplaats voor taxi's is gepland direct naast het station;
- 329) Overwegende dat er binnen de perimeter van het project waterdoorlatende verhardingen aangebracht kunnen worden;
- 330) Overwegende dat de plaatsen van de lichtmasten zijn herzien en opnieuw ontworpen om het comfort en de veiligheid van de hele openbare ruimte te garanderen, en in het bijzonder van oversteekplaatsen voor voetgangers;

Station

- 331) Overwegende dat de omgeving van het station veiliger is gemaakt; dat de restruimte tussen het gebouw en de grensmuur van de tuin van het naburige huis (Stuckensstraat 141) is omheind met een hoog hek; dat er anti-rampalen zijn geïnstalleerd langs de Stuckensstraat; dat er betere verlichting van de openbare ruimte is gepland ten westen van de overstaphal van het station; dat er videobewakingscamera's zijn geïnstalleerd in de groene ruimte aan de achterkant van het gebouw;
- 332) Overwegende dat er een semi-intensief groendak (25 tot 30 cm dik) geïnstalleerd is op de fietsenstalling aan de achterkant van het station; dat dit plaats biedt aan in totaal 114 fietsen;

- 333) Overwegende dat de tweede leveringszone gehandhaafd blijft voor handelaars op het Vredeplein; dat deze zones het weg- of tramverkeer of de toegang tot het station niet hinderen;
- 334) Overwegende dat er fietsbogen gepland zijn op het Vredeplein;
- 335) Overwegende dat er een ruimte voor taxi's is aangewezen binnen de perimeter '*oorspronkelijke staat*+' van het station Vrede;
- 336) Overwegende dat de technische ruimte op het dak van het station op de voorgevel van het station is geplaatst, zichtbaar vanuit de openbare ruimte, terwijl de esthetiek ervan niet in harmonie is met het ontwerp van het station noch geïntegreerd is in de stedelijke kenmerken van de omliggende stedelijke omgeving;
- 337) Overwegende dat het minstens 3 m van de voorgevel kan worden teruggezet of dat de trap die toegang geeft tot het dak, kan worden verplaatst naar lokaal LT_3013 en de omvormerkamer meer centraal in het gebouw kan worden geplaatst om niet op te vallen vanuit de openbare ruimte zonder in te grijpen in de horizontale lijnen van de voorgestelde gevel, waardoor een bepaald element (metrostation) kan worden onderscheiden in het sterk geordende en verticale perceelplan van de straat;

I. Bordet

Algemeen

- 338) Overwegende dat de gewijzigde toelichtende nota vermeldt dat de plannen voor het station Bordet zijn aangepast om een openbare sanitaire voorziening buiten de controlezones op te nemen en dat de lijst van oppervlakten vermeldt dat 12,64 m² is toegewezen aan openbare sanitaire voorzieningen (ZP_1031) en 30 m² aan sanitaire voorzieningen van de MIVB (LP_2032); dat de plannen en de legende echter verwijzen naar de toewijzing van een '*niet-openbare sanitaire voorziening*' voor de sanitaire ruimte met referentie ZP_1031; dat het door deze tegenstrijdigheid nodig is om de integratie van een openbare sanitaire voorziening die toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit te verzekeren voor de ruimte met referentie 'ZP_1031' en die zich op niveau + 45.50 bevindt;
- 339) Overwegende dat het oorspronkelijke project voorzag in 85 fietsparkeerplaatsen (buiten Villo!); dat het gewijzigde project voorziet in 167 fietsparkeerplaatsen op de weg, inclusief voor bakfietsen;
- 340) Overwegende dat het gewijzigde project een standaardparkeerplaats voor MIVB-voertuigen omvat aan de even zijde van de Jules Bordetlaan;
- 341) Overwegende dat het gewijzigde project voorziet in de aanleg van een infiltratiebekken voor regenwater en een waterbekken; dat in de toelichtende nota wordt vermeld dat dit bekken in de open lucht zal worden aangelegd; dat op de gewijzigde plannen deze bekkens echter enkel ondergronds zijn weergegeven; dat het bekken in de open lucht bijgevolg niet zichtbaar is op de oppervlaktetekeningen;

Openbare ruimte

- 342) Overwegende dat de plannen de aanwezigheid van een voorgesteld fietspad in de buurt van de rotonde Bordet/Schiphol tonen; dat de plannen niet de verbinding met de bestaande situatie tonen, d.w.z. gemarkeerde fietspaden langs het stuk van de Bordetlaan tot en na de rotonde; dat het passend zou zijn om de plannen aan te passen zodat de fietsinrichtingen aansluiten op de bestaande paden om de continuïteit te behouden;
- 343) Overwegende dat het gewijzigde project een gemarkeerd fietspad omvat rond de rotonde Bordet/Schiphol; dat de aangrenzende wegen voorgestelde fietspaden hebben; dat de toegang voor fietsers echter problematisch blijft omdat de markeringen onvoldoende aandacht vestigen op de toegang en de uitgang voor fietsers, met name bij oversteekplaatsen voor voetgangers; dat het passend zou zijn om de toegang en de uitgang voor fietsers aan te geven door middel van een slemlaag;
- 344) Overwegende dat de fietsmarkeringen aan de rand van de rotonde van de Bordetlaan moeten worden verwijderd omdat ze een hoog risico op aanrijdingen met zich meebrengen (dode hoeken, geaccentueerd door busverkeer); dat er veilige eilanden met podotactiele voorzieningen moeten worden aangebracht voor voetgangers die op deze rotonde oversteken;
- 345) Overwegende dat het gewijzigde project voorziet in de aanplanting van 3 bomen, waarvan de soorten één '*acer pseudoplatanus*' en twee '*quercus palustris*' zijn; dat er ook een '*wadi*' zal worden gepland; dat deze inrichtingen de kwaliteit van de openbare ruimte zullen verbeteren en zullen bijdragen aan de verbetering van het landschapsreflectie;
- 346) Overwegende dat in de plannen van het gewijzigde project podotactiele tegels zijn opgenomen in de buurt van de kruisingen van de rotonde Schiphol/Bordet en dat ze allemaal naar de geleidelijn van de gevels of beplante gebieden wijzen; dat op de kruising van de wegen en de rotonde Bordet/Schiphol ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers plateaus zijn aangebracht; dat deze inrichting automobilisten aanmoedigt om hun snelheid te

verminderen bij het op- en afrijden van de rotonde; dat echter ook een plateau zou kunnen worden aangebracht bij het oprijden van de rotonde vanaf de Schiphollaan;

- 347) Overwegende dat de voorzieningen in de omgeving van het station Bordet in het gewijzigde project bestaan uit verhoogde fietspaden op het trottoir; dat deze aansluiten op de bestaande fietsvoorzieningen op de Jules Bordetlaan en de Leopold III-laan;
- 348) Overwegende dat in het gewijzigde project er een dropzone voor scooters in free-floating is opgenomen in de buurt van de Haachtsesteenweg, bij de bushalte en langs de spoorwegperrons;
- 349) Overwegende dat er twee parkeerplaatsen voor taxi's en een 'Kiss and Ride'-zone worden voorzien aan de even zijde van de Jules Bordetlaan, op dezelfde hoogte als de parkeerplaats gereserveerd voor de MIVB;
- 350) Overwegende dat de plannen zijn gewijzigd om rekening te houden met de opmerkingen van de vereniging Plain-pied; dat, in het geval van de podotactiele tegels in de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers, de natuurlijke geleidelijnen allemaal leiden naar de gevels van bouwwerken van de metro en hun ingangen; dat de ingangen van de bouwwerken ook zijn uitgerust met geleidelijnen om op natuurlijke wijze naar de roltrappen te leiden;
- 351) Overwegende dat in het gewijzigde project een van het trottoir gescheiden fietspad is opgenomen; dat dit pad zich bevindt tussen het trottoir en het privéperceel in de Bordetlaan, tussen de Haachtsesteenweg en de Leopold III-laan; dat deze ontwikkeling in overeenstemming is met de bestaande inrichting aan de Leopold III-laan;
- 352) Overwegende dat deze inrichting zich splitst en niet gunstig is voor voetgangers vanwege de verschillende oversteekplaatsen en onderbrekingen die door dit fietspad worden gecreëerd; dat voetgangers en mensen met beperkte mobiliteit veiliger moeten worden gemaakt door oversteekplaatsen voor voetgangers te markeren met podotactiele tegels;
- 353) Overwegende dat deze regeling kan worden aangevuld met het aanbrengen van een rode slemlaag op het tweerichtingsfietspad bij de toegangsweg van Decathlon om het veiliger te maken voor fietsers;
- 354) Overwegende dat de markering van oversteekplaatsen voor voetgangers ter hoogte van vrijliggende fietspaden moet worden voltooid; dat sommige van deze oversteekplaatsen te lang en/of te gevaarlijk zijn en/of geen veilig eiland hebben of onvoldoende groot zijn; dat de oversteekplaatsen ter hoogte van spoorwegovergangen veiliger moeten worden gemaakt; dat oversteekplaatsen voor fietsers of voetgangers veiliger en comfortabeler moeten worden gemaakt;
- 355) Overwegende dat het project niet voorziet in parkeerplaatsen voor PBM's; dat er minstens twee voorzien moeten worden;
- 356) Overwegende dat er in het nieuwe plan voor het metrostation Bordet een tweerichtingsfietspad in 'klassiek' oker is voorzien in de richting van de treinsporen, in de richting van het braakliggende terrein Josaphat; dat de ruimte die is aangeduid als tweerichtingsfietspad langs de treinsporen vanaf de Haachtsesteenweg een 'fiets PLUS'-route is; dat dit volgens de multimodale wegenspecialisatie (MWS) ook een 'voetgangers COMFORT'-route is; dat deze ruimte daarom zo moet worden ontworpen dat alle actieve vervoerswijzen (fietsers en voetgangers) er gebruik van kunnen maken, met een voldoende brede breedte (minimaal 3 m en idealiter 4 m);
- 357) Overwegende dat in het gewijzigde project een plan is opgenomen dat voorziet in verschillende locaties voor verlichtingsinrichtingen op masten; dat de masten 4,50 m of 6,30 m hoog zullen zijn; dat het gekozen model een 'Milewide' ledverlichtingssysteem is;
- 358) Overwegende dat, gezien het inplantingsplan voor de armaturen, de voetgangersbrug echter niet lijkt te zijn voorzien van verlichting die een gevoel van veiligheid geeft, met name in de winter; dat moet worden gespecificeerd welke soorten apparaten zullen worden geïnstalleerd om voor verlichting te zorgen;
- 359) Overwegende dat in het project infiltratiegreppels zijn opgenomen in de groenruimten langs de Haachtsesteenweg; dat in de toelichtende nota wordt vermeld dat de inrichting geen systemen in open lucht toelaat; dat in totaal een infiltratiebekken en drie greppels zullen worden voorzien om afvloeiingswater te bufferen en te infiltreren;
- 360) Overwegende dat het project ambitieuzer zou kunnen zijn op het vlak van begroeiing en beschaduwing door bomen (minerale esplanadegevels); dat het een discontinuïteit vormt in het landschap en de ecologische verbindingen, bijdraagt tot het fenomeen van stedelijke hitte-eilanden, enz.; dat het project onvoldoende rekening houdt met beplanting en het geïntegreerde regenwaterbeheer; dat bomen zouden kunnen worden geplant langs haltes van het openbaar vervoer, in overeenstemming met de nota '*Bomen en haltes*' van de Brusselse regering;
- 361) Overwegende dat de zones aan de voet van de bestaande bomen op de Haachtsesteenweg moeten worden uitgebreid, op voorwaarde dat ze het pad van slechtienden niet belemmeren;

Station

- 362) Overwegende dat de looppaden naar de liften zijn geanalyseerd en aangepast om ze zo veilig mogelijk te maken; dat de looppaden meer ruimte hebben om de circulatie voor voetgangers en personen met beperkte mobiliteit te verbeteren;
- 363) Overwegende dat de inrichting van de fietsenstalling is herzien om de toegankelijkheid ervan te verbeteren; dat het aantal beveiligde stallingsplaatsen is verhoogd tot 324 voor gewone fietsen en 20 speciale fietsen (longtail, bakfietsen, enz.); dat deze voorwaarde voldoet aan de aanbevelingen van de ES en de voorwaarde die hierover is uitgevaardigd;
Spoorwegstation
- 364) Overwegende dat in de toelichtende nota melding gemaakt wordt van de opname in het plan van informatiezuilen, -totems en -panelen; dat in het plan informatiepalen voor bussen/trams, 'mupi's' (aparte reclamekasten), NMBS-totems en bedienpalen voor liften opgenomen zijn;
- 365) Overwegende dat in de toelichtende nota bij het gewijzigde project wordt vermeld dat de afsluiting van de toegangen tot de perrons wordt gegarandeerd dankzij veiligheidsluiken;
- 366) Overwegende dat het project de indeling en inrichting van de perrons herzien heeft om ze comfortabeler te maken en obstakels voor voetgangers en PBM's weg te nemen; dat gebruikers nu een directe route naar de spoorwegperrons kunnen nemen vanuit de openbare ruimte;
- 367) Overwegende dat met het oog hierop hellingen voorzien zullen worden die voldoen aan de toegankelijkheidsnormen voor PBM en de huidige wetgeving (GSV), in die zin dat ze niet meer dan 5% bedragen en regelmatige overlopen hebben om rustmomenten mogelijk te maken;
- 368) Overwegende dat het project voor advies is voorgelegd aan de deskundigen van Plain-Pied; dat het project het ook mogelijk maakt om, door het aanbrengen van podotactiele tegels, personen met beperkte mobiliteit goed te begeleiden naar de spoorwegperrons;
- 369) Overwegende dat in de toelichtende nota wordt vermeld dat later een grondige verlichtingsstudie zal worden uitgevoerd om de lux-waarde en de lichtsterkte te meten; dat het project echter niet voorziet in verlichtingsapparatuur voor de voetgangersbrug; dat dit punt moet worden vastgesteld om het verlichtingssysteem langs de spoorwegperrons zo goed mogelijk te coördineren;
- 370) Overwegende dat de breedte van het perron zoveel mogelijk werd verbreed tot 4 m; dat het echter niet mogelijk is om het perron breder te maken dan 3 m in door de hellingen voor de PBM; dat deze configuratie werd gevalideerd door de NMBS; dat dit, gezien de verbetering van de toegankelijkheid van de PBM en het gebruik van het station, aanvaardbaar is;
- 371) Overwegende dat dit project niet voorziet in de installatie van een afdak; dat deze aanvraag het voorwerp zal uitmaken van een latere aanvraag van de NMBS;
- 372) Overwegende dat de loopbrug voldoet op het vlak van hoogte, uitrusting, vrije hoogte, relingen en stevigheid; dat het advies van Infrabel hierover geen opmerkingen maakt;
Eindhalte bus
- 373) Overwegende dat, volgens de aanvrager, de MIVB bevestigt dat de inrichting van een eindhalte voor bussen niet nodig is; dat er niettemin een bushalte gepland is langs de Jules Bordetlaan; dat dit toelaat om drie bussen te parkeren aan de even zijde en één aan de oneven zijde;
- J. Haren**
Algemeen
- 374) Overwegende dat de stelplaats in Haren ligt tussen de Tweedekkerstraat, de Houtweg en de Van Kerckstraat;
- 375) Overwegende dat het project, specifiek voor deze locatie, tot doel heeft een stelplaats in te richten die dienst doet als plaats voor het onderhoud en de opslag van treinstellen; dat de activiteiten van de MIVB dus op deze locatie worden voortgezet en uitgebreid;
- 376) Overwegende dat deze locatie een belangrijke rol speelt bij de bouwplaats van het metroproject, aangezien een van de drie toegangspullen (P0) zich daar bevindt; dat de tunnelboormachine geïnstalleerd zal worden in P0 en in de toegangshelling, die beide gebouwd worden in de toekomstige stelplaats van Haren; dat put P0 het startpunt is voor de tunnelboormachine; dat de interne afmetingen van 16 m x 20 m het mogelijk maken dat de tunnelboormachine op de bodem van de put wordt geassembleerd en dat de segmenten worden getransporteerd en het uitgegraven materiaal wordt afgevoerd via twee trechters in de toegangshelling (ten noorden van de stelplaats), die voor dit doel open blijft gedurende de hele boorfase;

- 377) Overwegende dat de put P0 wordt gebouwd op het terrein van de toekomstige stelplaats van Haren; dat daarom een gefaseerde aanpak is gepland, waarbij eerst de put wordt gebouwd, vervolgens het administratieve gebouw, gevolgd door de aanleg van de stelplaats en tot slot de landschapsinrichting van het terrein;
- 378) Overwegende dat het grootste deel van de oppervlakte van de site zich bevindt in een uitrustingszone van collectief belang of openbare dienst volgens het GBP; dat de implementatie van de stelplaats van de MIVB in deze zone is gepland;
- 379) Overwegende dat een deel van de betrokken percelen in een groene zone ligt; dat het project de ontwikkeling van een openbaar park op deze plaats voorstelt, dat als bufferzone dient tussen de infrastructuur van de MIVB en de bestaande woningen aan de kant van de Tweedekkerstraat en de Houtweg;
- 380) Overwegende dat voor de stelplaats Haren in kader VI van bijlage I is bepaald dat de oppervlakte van het terrein 126.476 m² bedraagt; dat een klein deel van het betreffende terrein is ingericht als sportveld en derhalve kan worden aangemerkt als een beplant perceel van meer dan 3.000 m² (toepassing van voorschrift 0.5 van de GBP);
- 381) Overwegende dat de ontwikkeling van een openbaar park is gepland op de site, om ervoor te zorgen dat de 'groene' kwaliteit van de site niet verloren gaat;
- 382) Overwegende dat het project de volledige afbraak van de bestaande architectonische gehelen en de bouw van een nieuwe MIVB-infrastructuur omvat, hetgeen een wijziging van de stedenbouwkundige kenmerken van de gebouwen op de site impliceert; dat deze wijziging passend wordt geacht gezien de wijziging van de bestemming van het terrein;
- 383) Overwegende dat het geplande programma voldoet aan de vereisten van de groene zone en de zone met voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten van het GBP;
- 384) Overwegende dat alle bestaande gebouwen worden gesloopt; dat ook de omgevingswerken werden geschrapt; dat slechts een deel van de parkeerplaats aan de noordkant wordt behouden;
- 385) Overwegende dat het nieuwe gebouw dus de vier bestaande gebouwen vervangt, elk met zijn eigen gevelbekleding en bijgebouwen, en meer specifiek:
- het logistieke centrum aan de Houtweg 23 op het terrein van de Europese Commissie (gelijkvloers + 1 verdieping);
 - het flatgebouw in de Tweedekkerstraat 101-102 (gelijkvloers + 1 verdieping);
 - het gebouw van de kinderopvang in het midden van de site (begane grond);
 - het opleidingscentrum van de MIVB in de Tweedekkerstraat 45 en 75 (gelijkvloers + 2 verdiepingen);
- 386) Overwegende dat de bestaande gebouwen een verouderde infrastructuur betreffen die begin jaren '80 werd gebouwd; dat de aangrenzende sportvelden ook in dezelfde periode werden gebouwd; dat deze velden geen uitzonderlijke natuurlijke biodiversiteit vertonen (grastype);
- 387) Overwegende dat een groot deel van de bestaande site al gemineraliseerd is, meer bepaald in het noorden voor een openluchtparking en in het zuiden als opleidingsgebied voor buschauffeurs en voor de toegang tot het logistieke centrum;
- 388) Overwegende dat de 'groene' kwaliteit van de site en de kwaliteit van de bestaande gebouwen zeer beperkt zijn; dat de aanleg van een openbaar park met beplanting in volle grond lokaal de natuurlijke omgeving verbetert;
- 389) Overwegende dat de sloopwerkzaamheden worden uitgevoerd met het oog op de uitvoering van een grootschalig project van algemeen belang;
- 390) Overwegende dat de sloop en volledige herinrichting van de site passend worden geacht;
- Gebouwen
- 391) Overwegende dat een groot architectonisch complex wordt voorgesteld in het midden van de site; dat dit complex bestaat uit een loods (de stelplaats wordt gebruikt als opslagplaats) en een administratief gebouw; dat een kleiner gebouw is gepland en wordt gebruikt als werkplaats; dat dit volume wordt geflankeerd door twee luifels;
- 392) Overwegende dat het administratieve gebouw een plattegrond van een gelijkvloers + 1 verdieping heeft met een verhoogde sokkel; dat de kroonlijsthoogte 11,67 m is;
- 393) Overwegende dat de stelplaats slechts één niveau heeft, maar een iets grotere hoogte die varieert van 11,08 m (deel van het dak) tot 13,86 m (deel van het bovenlicht);
- 394) Overwegende dat de werkplaats een plattegrond van een gelijkvloers + 1 verdieping heeft en ongeveer 8,82 m hoog is; dat de luifels ongeveer 5 m hoog zijn;
- 395) Overwegende dat er een voetgangersbrug gepland is over het spoor om de ingang van het administratiegebouw te verbinden met de parkeerplaats; dat deze constructie ongeveer 6,40 m hoog is;

- 396) Overwegende dat het vloeroppervlak van alle bovengrondse verdiepingen iets is toegenomen, van 15.058 tot 18.747 m²;
- 397) Overwegende dat de voetafdruk van het gebouw groter is dan de bestaande situatie en toeneemt van 7.883 tot 17.406 m²; dat de oppervlakte toeneemt van 39.573 tot 77.281 m²;
- 398) Overwegende dat als compensatie een totale oppervlakte van het groendak van 8.807,67 m² gepland is;
- 399) Overwegende ook dat een regenwatertank van 45 m³ en een stormbekken van 1.329 m³ gepland zijn;
- Afwijkingen
- 400) Overwegende dat de aanvraag aanleiding geeft tot een afwijking van art. 7 §2 van titel I van de GSV in die zin dat de constructie in de kelder ofwel bedekt is met een laag teelaarde van ten minste 0,60 m over de gehele oppervlakte die niet bovengronds is gebouwd, ofwel als terras is aangelegd;
- 401) Overwegende dat de afwijking van artikel 7, lid 2 minimaal en aanvaardbaar is;
- 402) Overwegende dat de aanvraag een afwijking van artikel 8 van Titel I van de GSV met zich brengt, aangezien de hoogte van het voorgestelde gebouw iets hoger is dan de gemiddelde hoogte van gebouwen op de terreinen rondom het perceel in kwestie;
- 403) Overwegende dat in de Tweedekkerstraat de gebouwen een gemiddelde hoogte hebben van een gelijkvloers + 2 verdiepingen; dat in de Houtweg er voornamelijk industriële gebouwen zijn (gelijkvloers + 1 verdieping) en enkele rijwoningen (gelijkvloers + 1 verdieping + dak) en dat in de Van Kerckstraat er verschillende gebouwen (en hun bijgebouwen) langs het terrein staan, met afmetingen die sterk variëren van een enkel gelijkvloers tot gelijkvloers + 3 verdiepingen.
- 404) Overwegende dat het project voornamelijk een gebouw van één verdieping betreft; dat de feitelijke hoogte van deze loods niet onevenredig is met de betrokken buurt; dat deze in overeenstemming is met de hoogten van omliggende panden (iets hoger);
- 405) Overwegende dat de afstand tot aangrenzende gebouwen aanzienlijk is en dat deze zone is aangelegd met beplanting in volle grond, waardoor de zichtbaarheid van het nieuwe gebouw sterk wordt beperkt;
- 406) Overwegende dat de hoogte het gevolg is van de noodzaak om een functionele loods op te richten voor de behoeften van de MIVB;
- 407) Overwegende dat de afwijking van artikel 8 gerechtvaardigd en aanvaardbaar is;
- 408) Overwegende dat de aanvraag afwijkingen genereert van de artikelen 11 en 12 van Titel I van de GSV in die zin dat de achteruitbouwstrook en de zijdelingse inspringstrook niet zijn ingericht als tuin en beplant zijn in de volle grond, maar zijn ingericht als een openluchtparkeerterrein;
- 409) Overwegende dat de parkeerplaats naast het voorgestelde gebouw wordt gebouwd, dicht bij de hoofdingang van het project;
- 410) Overwegende dat er een tweede parkeerplaats gepland is als uitbreiding van de bestaande parkeerplaats en zich aan de andere kant van de toegangshelling bevindt;
- 411) Overwegende dat er een voetgangersbrug gepland is om conflicten met de lager gelegen spoorrails te vermijden;
- 412) Overwegende dat het logisch wordt geacht om op deze plek op het terrein een parkeerterrein aan te leggen; dat deze goed bereikbaar is vanaf de straat; dat het een voortzetting is van een bestaand parkeerterrein en dat er gebruik wordt gemaakt van de bestaande bestrating;
- 413) Overwegende bovendien dat het project zoveel mogelijk groene ruimte wil creëren om de groene kwaliteit van de site te behouden;
- 14. Conclusie**
- 414) Overwegende dat een reeks bezwaren betrekking heeft op de vorige (initiële en gewijzigde) projecten; dat het huidige openbaar onderzoek en het huidige advies zich toespitsen op de wijzigingen die de aanvrager heeft aangebracht naar aanleiding van de voorwaarden die de afgevaardigde ambtenaar heeft opgelegd overeenkomstig art. 191 van het BWRO; dat deze bezwaren bijgevolg buiten het kader van de huidige Overlegcommissie vallen; dat een reeks verbeteringen die in het project zijn voorzien reeds door de vorige Overlegcommissie zijn goedgekeurd en dat bepaalde bezwaren bijgevolg in het vorige advies zijn beantwoord;
- 415) Overwegende dat het project talrijke parkeerplaatsen aan de stations van Colignon en Riga schrappt; dat voor Colignon de parkeerplaatsen op het plein en in de bogen geschrapt zijn; dat voor Riga de parkeerplaatsen voor het voorplein van de kerk en aan de twee zijkanten van de square geschrapt zijn; dat de gemeente Schaarbeek in haar vorige advies al gevraagd had om de aanbeveling van het ES op te volgen om compensatiestudies voor het parkeren van elk station uit te voeren;

- 416) Overwegende dat, bij wijze van herinnering, elke exploitant in de openbare ruimte vóór de werkzaamheden een verplichte melding moet doen van elke opheffing van parkeerplaatsen in de openbare ruimte; dat, op basis van deze meldingen, het Gewestelijk Parkeeragentschap parking.brussels de reële behoefte aan compensatie buiten de openbare weg duidelijk zal kunnen berekenen;
- 417) Overwegende dat als uit de conclusies van deze studies blijkt dat het niet mogelijk is om het verlies van parkeerplaatsen te compenseren met parkeerruimte buiten de straat en dat de parkeerdruk te groot is, moet het project worden bijgewerkt en moet het aantal parkeerplaatsen bij deze twee stations worden geoptimaliseerd;
- 418) Gelet op de bestaande vraag naar openbaar vervoer binnen de perimeter van de aanvraag, de verwachte groei van de vraag binnen diezelfde perimeter, de timing voor de ingebruikname van de metro, de studies die momenteel worden uitgevoerd door Brussel Mobiliteit en de MIVB over de verbetering van het aanbod van bovengrondse mobiliteit voor de verbindingen tussen de Noordwijk en de Bordetwijk;
- 419) Overwegende dat, gezien het bovenstaande, het wenselijk is dat er een nota komt waarin de visie op de reorganisatie van het openbaar bovengronds vervoer wordt toegelicht en, in de operationele fase, in aanvulling daarop;
- 420) Overwegende dat, overeenkomstig de ordonnantie van 17 maart 2023 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en de uitvoeringsbesluiten ervan, wegverbeteringen op een weg van de categorie 'PLUS' voor openbaar vervoer, auto's of vrachtwagens volgens de MWS van het GMP 'Good Move' moeten worden onderworpen aan een verkeersveiligheidsaudit (contact: infra_sr@sprb.brussels);
- 421) Overwegende dat, tot besluit, de doelstelling van het project wenselijk wordt geacht; dat het project in zijn geheel past in de context van de aanleg van metrolijn 3 en bijgevolg deel uitmaakt van een breder perspectief van verbetering van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest; dat het project harmonieus past in zijn bebouwde context;
- 422) Overwegende dat, gelet op het bovenstaande en op voorwaarde dat aan de onderstaande voorwaarden wordt voldaan, het project in overeenstemming is met de stedelijke kenmerken van de omliggende stedelijke omgeving en niet in strijd is met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening;

GUNSTIG ADVIES met meerderheid van stemmen ONDER DE VOLGENDE VOORWAARDEN:

Algemeen:

1. Een specifieke nota verstrekken waarin de toegepaste technieken worden beschreven die de beheersing van de opgelopen risico's bewijzen, en de stabiliteit garanderen voor alle gebouwen die rechtstreeks worden beïnvloed door het huidige project, met bijzondere aandacht voor de gebouwen die zich in de buurt van de bouwplaatsen van de stations bevinden, en de link leggen met de relevante elementen (geotechnische kaarten, piëzometrische metingen, enz.);
2. Op een mogelijke verlenging van de metrolijn anticiperen;
3. De nota verstrekken waarin de visie op de reorganisatie van het openbaar bovengronds vervoer wordt toegelicht en, in de operationele fase, in aanvulling daarop;
4. Een meer gedetailleerde studie uitvoeren naar de installatie van fietsvoorzieningen in of in de buurt van de stations Liedts en Colignon; indien nodig de redenen die de installatie van dergelijke voorzieningen in de stations verhinderen meer specifiek toelichten en in het bijzonder de nota's van de DBDMH overleggen die gekant zijn tegen het gebruik van elektrische voertuigen in de stations;
5. Het type voorzieningen in de stations Liedts en Colignon preciseren en fietsenstallingen bevorderen;
6. Het aantal fietsparkeerplekken, indien mogelijk overdekt, vergroten;
7. Goten langs trappen integreren die vanuit de openbare ruimte toegang geven tot metroperrons voor tweewielige voertuigen in alle stations;
8. Zorgen voor openbare toiletten die toegankelijk zijn voor PBM's in de stations Vrede en Linde, buiten de gecontroleerde zones;
9. De toiletten in de stations Liedts en Colignon en in de stelplaats van Haren in overeenstemming met de GSV en de positie preciseren van de wasbakken om ervoor te zorgen dat ze de overstapruimte naar het toilet niet belemmeren;
10. Het aantal paaltjes tot een strikt minimum beperken; waar mogelijk ze vervangen door meubilair dat geïntegreerd is in het ontwerp (bankjes, afvalbakken, beplante zone, enz.);
11. Geen signalisatieborden (behalve verkeersborden) plaatsen die niet in dit dossier zijn opgenomen;
12. De plannen na deze aanpassingen laten valideren door een expert op het gebied van toegankelijkheid van stations;

13. De plannen preciseren en aanpassen met de dikte van de beschikbare grond voor elk station en de stelplaats, en zorgen voor een minimale substraatdikte van 1,20 m voor hoogstambomen, met perken met daaraan aangepaste afmetingen;
14. De gekozen soorten voor de groendaken van elk station preciseren;
15. De lijnen van de podotactiele tegels aanvullen, spijkers op straatstenen verbieden en alle oversteekplaatsen aanpassen zodat ze waterpas liggen;
16. De uitgangen van de noodtrappen in detail documenteren met de precieze afwerkingen voor hun uitvoering en hun directe omgeving (stoepranden, aansluitingen op trottoirs) en ervoor zorgen dat deze uitgangen zich op hetzelfde niveau bevinden als de omliggende voetgangersruimten.
17. Plannen, doorsneden en aanzichten met legendes over de afwerkingsmaterialen voor de rookafvoerkokers verstrekken en de wanden van deze kokers uitvoeren in een architecturale stijl die de omringende context respecteert (specifieke materialen en afwerkingen);
18. Het departement Archeologisch Erfgoed van de Directie Cultureel Erfgoed (DCE) 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 of archeologie@urban.brussels).
19. Het geïntegreerde regenwaterbeheer verbeteren om de doelstelling van het beheer van honderdjarige neerslag te bereiken door directe infiltratie aan te moedigen, en op de plannen duidelijk en correct gelabeld de verschillende overwogen oppervlakken en de geplande systemen en structuren voor dit geïntegreerde regenwaterbeheer weergeven;
20. Zorgen voor meubilair in een kleur die contrasteert met de grond en uit de weg is van de voetgangersstromen;
21. Een model van fietsboog van het U-type voorzien met dubbele horizontale stangen om fietsen veiliger vast te zetten en een extra horizontale stang toevoegen (max. 30 cm vanaf de grond) aan de eerste en laatste bogen in een doorlopende reeks;
22. Een verkeersveiligheidsaudit plannen voor de wegen in de categorieën 'COMFORT' en 'PLUS' met Brussel Mobiliteit;
23. Een inventarisatie maken van de rijwegen vóór de werken en alle herstelwerkzaamheden uitvoeren die nodig zijn als gevolg van eventuele schade;
24. De aandachtspunten uit de adviezen van de DBDMH herhalen over het gewijzigde project;
25. Het type verlichting aanpassen in overeenstemming met de verlichtingsplannen van de betrokken gemeenten;
26. Afwerkingen voor elk liftbouwwerk aanbieden die passen bij de omringende stedelijke omgeving;
27. Zorgen voor meer banken met minstens 25% rugleuningen en armleuningen;

Tijdens de fase van de werkzaamheden:

28. Alle nodige maatregelen nemen om de gevolgen voor omwonenden en handelaars tijdens de bouwperiode tot een minimum te beperken;
29. De toegang tot en het gebruik van het gemeentehuis tijdens de hele bouwperiode garanderen;
30. De doorgang van de tunnelboormachine monitoren om in realtime eventuele trillingen en zettingen in gebouwen boven het traject te controleren. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de gebouwen die in de effectenstudie (ES) naar voren komen. De werking van de tunnelboormachine wordt in realtime aangepast aan de gemonitorde waarden en de door de ES aanbevolen grenswaarden voor zettingen en trillingen (BMN 2016 en DIN 4150-3);
31. Een monitoring van lawaai en trillingen bij de werkzaamheden aan de stations uitvoeren, afhankelijk van de lopende werkzaamheden en de naburige gebouwen die het meest invloed kunnen ondervinden;
32. Zorgen voor een passende communicatie met de buurtbewoners naargelang de geluids- of trillingsimpact van de lopende werkzaamheden;
33. Werkzaamheden in open lucht moeten de uurroosters respecteren die zijn vastgelegd in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), Titel III;
34. De in de effectenstudie aangegeven goede praktijken moeten worden toegepast om het ontstaan en de verspreiding van lawaai en trillingen te beperken;
35. Zorgen voor het behoud van de gehandhaafde bomen door het aanbrengen van een beschermingszone met een fysieke barrière die de bouwplaats afbakent, zodat er geen verdichtingen, opslag of stortingen plaatsvinden in de vitale zone van de bomen (2 m voorbij de kroon), in het bijzonder op het Rigasquare;

36. De goede snoeipraktijken (Europese norm van 2021) respecteren, het silhouet van de behouden bomen naleven en ervoor zorgen dat ze water krijgen als dat nodig is, vooral op de Rigasquare;

Tijdens de exploitatiefase,

Wat de metro betreft:

37. De exploitatie van de metro zal moeten voldoen aan de doelstellingen van de milieuovereenkomst inzake geluidshinder en trillingen;
38. Aan het begin van de exploitatie een monitoring uitvoeren in de omgeving van stations om eventuele overlast door metroverkeer te beoordelen. Indien nodig moeten er corrigerende maatregelen worden genomen (snelheidsverlaging, enz.);
39. Zorgen voor trillingsdempende voorzieningen op toestellen op de weg;

Met betrekking tot de stelplaats:

40. De aanbevelingen van de effectenstudie uitvoeren om de productie en de verspreiding van lawaai van de stelplaats naar buiten toe te beperken, met name een monitoring uitvoeren aan het begin van de exploitatiefase;
41. Ten minste de laatste 20 meter van de tunnel voor de uitgang akoestische absorbers installeren om de nagalm en de geluidsvoortplanting naar buiten te verminderen;

Wat de stations betreft:

42. Al het mogelijke in de stations doen om ervoor te zorgen dat de berichten die worden uitgezonden naar de gebruikers goed hoorbaar zijn en tegelijkertijd de geluidsniveaus beperken (het aantal luidsprekers verhogen, akoestische absorbers toevoegen, enz.);
43. Stations moeten worden ontworpen om het akoestisch comfort van de gebruikers te garanderen: op het niveau van de perrons moeten akoestische absorbers worden geïnstalleerd;
44. De uitgangen 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 (plaatsing, keuze van materialen, enz.);

Waterzuiveringsinstallatie:

45. Het dak van de waterzuiveringsinstallatie begroeien met een laag substraat van minstens 30 cm dik en gemiddeld 55 cm dik voor de inrichting van een intensief groendak om te voldoen aan het algemeen voorschrift 4 2° van BBP nr. 19;
46. Anticiperen op de toekomstige aansluiting van de waterzuiveringsinstallatie op het regenwaternetwerk op het Solvayplein op het niveau van de waterzuiveringsinstallatie zelf en de studies voor aansluiting op het hydrografische netwerk voortzetten met de andere belanghebbenden in het gebied (CCN Development, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, enz.).

Liedts:

47. De inrichting en het verkeersplan van het plein herzien, rekening houdend met de conclusies van de mobiliteitsstudie uitgevoerd door Brussel Mobiliteit, om:
- verkeersrichtingen niet vast te leggen, met name door een inrichting te plannen die het verkeer tussen de Brabantstraat en de Groenstraat laat doorstromen;
 - de halte Liedts te behouden aan de Koninginnelaan op zijn huidige plaats;
 - de eigenlijke site aan het begin van de Gallaitstraat af te schaffen en de rijbaan te versmallen om het oversteken voor voetgangers te vergemakkelijken en de trottoirs verbreden, zoals voorgesteld in het oorspronkelijke project;
 - de bewegingen linksaf op de as naar het Paleis op dit kruispunt te vergemakkelijken door (korte) voorselecteerstroken aan te leggen;
 - de inrichting van de nieuwe voetgangersoversteekplaats op de noordoostelijke hoek van het Liedtsplein en de Paleisstraat te herzien om een te lange oversteekplaats te voorkomen (bijvoorbeeld door een vluchtheuvel aan te leggen);
 - de fietstoegang tot het plein te verbeteren vanaf de Brabantstraat richting de Gallaitstraat;
 - de toegang voor voetgangers te vergemakkelijken vanaf het bouwwerk naar de trottoirs, vooral naar het noorden;
 - de werking van het kruispunt Paleis/Gallait te preciseren (verkeerslichten, verkeerslichtfasen, opties om af te slaan, enz.);
48. Duidelijkheid verschaffen over de onmogelijkheid om het bouwwerk te verplaatsen om de obstakelvrije breedte van 20 m van het 'koninklijke tracé' te behouden;
49. De architectuur van het bouwwerk herzien zodat het zijn rol kan spelen als oriëntatiepunt/relais in de scenografie van het 'koninklijk tracé' en het volume en de materialiteit van het bouwwerk aanpassen zodat deze past in de

omliggende stedelijke omgeving; rekening houden met de status van het bouwwerk als oriëntatiepunt op de as Brabant-Gallait (belangrijke handelsas) en het beplantingsplan dienovereenkomstig aanpassen; waar nodig, de afwerking van het bouwwerk met de lift aanpassen zodat deze consistent is met het hoofdbouwwerk;

50. Een analyse maken van de stedelijke scenografie die door het nieuwe bouwwerk wordt gecreëerd om de impact ervan op het 'koninklijke tracé' te beoordelen;
51. De locatie van luchtinlaten en -uitlaten in de directe omgeving van het liftbouwwerk herzien om mogelijke verontreiniging van de frisse lucht te voorkomen;
52. De paaltjes bij de oversteekplaatsen en bij de bovenleidingpalen verwijderen;
53. Elektriciteitscabines over de hele perimeter ondergronds plaatsen;
54. De locatie van de warmtepomp weergeven op de grafische documenten en de technische fiche verstrekken; indien van toepassing, als de pomp zich niet ondergronds bevindt of risico's van geluidsverspreiding met zich meebrengt, een akoestisch onderzoek uitvoeren, opgesteld door een akoestisch expert, om aan te tonen dat wordt voldaan aan de geluidsnormen van het besluit betreffende de strijd tegen het buurtlawaaï;
55. Op de plannen de locatie van de ondergrondse tank en het bekken en de kenmerken van de hydrofooreenheid preciseren;
56. Het rookafvoerkanaal bij het station Liedts in de Brabantstraat verplaatsen naar een locatie die minder hinderlijk is voor voetgangers, of naar een gebouw buiten de weg;
57. Geen extra obstakels plannen (palen, reclame, enz.);
58. De beplanting intensiveren door ruimtes in volle grond te creëren in overeenstemming met de inrichting van het plein; deze oppervlakken in volle grond en het aantal bomen vergroten en de beplanting diversifiëren, allemaal in overeenstemming met de erfgoedaspecten van het 'koninklijke tracé';
59. Bij de opening van de bunker een bezoek van de directie Cultureel Erfgoed (DCE) plannen om de geschiedenis van de locatie te documenteren;

Colignon:

60. Alle nodige voorzorgsmaatregelen treffen om ervoor te zorgen dat het gemeentehuis van Schaarbeek in perfecte staat blijft: een bijkomend technisch rapport overleggen over de impact van de gekozen technische oplossing op de stabiliteit van het gemeentehuis tijdens en na de werken; indien nodig een alternatief bouwprincipe en/of bijkomende uit te voeren maatregelen en/of een vervangende oplossing bepalen waarbij het station verplaatst wordt naar een nabijgelegen wijk; voorzien in de installatie van verklikkers/sensoren in het gebouw van het gemeentehuis om het risico op differentiële zettingen in verband met de interventies op te volgen; bevestigen dat er geen enkele interventie gepland is vanuit de kelders van het gemeentehuis;
61. Zorgen voor plannen en doorsneden die consistent zijn met de voorgestelde inrichting van de roosters voor de rookafvoer, de wanden van deze kokers uitvoeren in een architectuur die het erfgoed respecteert en de kruinen van de bomen tonen op een reële schaal;
62. Terugkeren naar de perimeter die aanvankelijk was voorzien voor de inrichting van het Colignonplein, met inbegrip van het voorplein, de zijstraten (aan weerszijden van het stadhuis) en de achterzijde van het plein, om er een globaal ontwikkelingsproject uit te werken; afstemmen met de gemeente voor het inrichtingsproject;
63. Het te minerale karakter van het plein verminderen en het beplantingsplan dienovereenkomstig herzien, de zones in volle grond herzien en zorgen voor een soepele, directe verkeersstroom voor alle vervoerswijzen;
64. Een inrichting van het Colignonplein voorzien die overeenkomt met die van een zone 30, met comfortabele en veilige fietspaden;
65. Maatregelen ontwikkelen om de bomen en hun wortels te behouden en te verplaatsen en het planten van bomen in bakken vermijden; zo nodig 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;
66. De bomen in de Koninklijke Sinte-Mariastraat bij de nieuwe halte van het openbaar vervoer behouden of, indien nodig, uitleggen waarom ze gekapt moeten worden;
67. De twee bomen die de toegang tot het bordes van het gemeentehuis blokkeren, verwijderen; de binnenkant van het plein toegankelijk te maken voor voertuigen voor gemeentelijke evenementen en bruiloften;
68. Ervoor zorgen dat de bomen langs de gevels van de woningen zich op een vergelijkbare manier ontwikkelen, zodat aan beide zijden van het plein een vergelijkbare wortelontwikkeling wordt gegarandeerd, ondanks de rookafvoerschoustenen;
69. Bijdragen tot de verfraaiing van het gemeentehuis, met name door bijzondere aandacht te besteden aan de kwaliteit van de materialen en de uitvoering ervan;

70. De positie van fietsbogen langs gevels herzien om voetgangerspaden vrij te maken (vooral voor slechtzienden);
71. Ervoor zorgen dat podotactiele inrichtingen (zowel op het wegdek als in stations) voldoen aan de aanbevelingen in het Cahier voetgangerstoegankelijkheid en roestvrijstalen noppen vervangen door aangepaste podotactiele inrichtingen;
72. Elementen opnemen in de plannen om ervoor te zorgen dat de water- en elektriciteitsaansluitingen voor installaties, evenementen en fontein en op het plein functioneel zijn, en ze op de plannen tonen;
73. De geplande uitstekende stoepranden die het parkeren moeten tegengaan, vervangen door een voorziening die voldoet aan de GSV en die de doorstroming van actieve vervoersmiddelen niet belemmert;
74. Nooduitgangen plaatsen uit de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers;
75. Zorgen voor extra leerruimte voor winkels, met name aan de kant van Colignonplein 15-19;
76. Het Villo!-station vervangen door parkeerplaatsen voor auto's;
77. De uitgangen van trappen en roltrappen heroriënteren naar het midden van het plein, zodat de weggedeelten kunnen worden vergroot;

Verboekhoven:

78. De verdeling van de twee toegangszones tot de toekomstige gemeentelijke voorziening in het zuidelijke bouwwerk herzien en een deel ervan bestemmen voor een voorziening van collectief nut, zodat er een dialoog kan zijn met de openbare ruimte, zelfs op tijdelijke basis in afwachting van de voltooiing van de uitbreiding in de hoogte: de gevels (met name de straatgevel) van het zuidelijke bouwwerk herwerken om de esthetiek en architecturale kwaliteit ervan te verbeteren, om de monotonie van de blinde muur te doorbreken en zo de sociale controle binnen het station te verbeteren;
79. Een nota bijvoegen die aantoont dat het zuidelijke bouwwerk structureel geschikt is voor een dakopbouw en de gebruikte constructiedetails erin preciseren (met name de technische kokers en toegangen);
80. Het formaat van de gebruikte straatstenen bepalen en kiezen voor een model van maximaal 15x15 cm;
81. Markeringen toevoegen voor de oversteekplaats van de zijweg van de Lambermontlaan;
82. Het aantal schuilhokjes op elk perron van de halte *Demolder* op de Lambermontlaan verhogen tot drie;
83. Ervoor zorgen dat de beplanting consistent is met de dikte van het substraat, vooral wat betreft de ontwikkeling van soorten voor de drie individuele bomen aan de voet van het infiltratiebekken;
84. De positie van de *Magnolia Kobus* die gepland staan bij het noordelijke volume van het station herzien, rekening houdend met de grootte van hun kronen wanneer ze volwassen zijn, en ervoor zorgen dat er geen obstakels zijn voor hun ontwikkeling;
85. De gevels van Lambermontlaan 115-117 hertekenen, meer bepaald op het niveau van de erkers, de details van de gevels en de balkons: de materialen en decoratieve elementen van de gevels preciseren en tegelijkertijd voorzien in gebogen houten ramen met lijstwerk die de oorspronkelijke indeling respecteren en de bestaande balustrades en elementen van het ijzerwerk behouden;
86. Op de begane grond van nr. 115 een raamkozijn voorstellen dat beter past bij de typologie van de gevel en bij het voorgestelde gebruik;
87. Alle maatregelen nemen om geluidsoverlast te beperken;

Riga:

88. De zijwegen van de Heilige Familiekerk plannen als ontmoetingszone, de plannen dienovereenkomstig aanpassen (verkeersbord F12a, markering van parkeerplaatsen met vakken en/of gedifferentieerde bestrating, enz.) en de daar gelegen plantperken aanpassen om te voldoen aan de GSV;
89. De twee wegen die door de Rigasquare lopen aan de Huart Hamoiriaan alleen toegankelijk houden voor actieve vervoersmiddelen; inschuifbare blokken plaatsen zodat deze wegen nog steeds plaats bieden aan de wekelijkse markt; de inrichting aanpassen aan de vervoersmiddelen die er zullen blijven en zorgen voor ruimtelijke continuïteit en continuïteit in het gebruik met de andere delen van de square;
90. Zorgen voor 3D-visualisaties die overeenkomen met de plannen;
91. De locatie van de bekkens aangeven op de plannen en de doorsneden van de ondergrond;
92. De positie van toegangsluiken in het voetgangerspad herzien;
93. De vragen van de Dienst wegen en de Dienst Openbare Netheid en Groene Ruimten van de gemeente Schaarbeek en van de DCE inwilligen wat betreft de beplantingsplannen en de keuze van de soorten (soorten kiezen die beter aangepast zijn aan de huidige klimatologische beperkingen en de vereisten van elke soort);
94. Een herbeplantingsplan opstellen in coördinatie met de DCE ;
95. De levensvatbaarheid van de bomen verzekeren gezien de ondiepte van de grond;

96. Bepalen dat bomen waarvan in het fytosanitair onderzoek is vastgesteld dat ze 'in verval' zijn, moeten worden geveld en dat ze moeten worden gecompenseerd;
97. Het meubilair aanpassen aan het meubilair dat wordt aanbevolen door de gemeente Schaarbeek, in overeenstemming met de rest van het meubilair dat is gepland voor de erfgoedas;
98. Het uitrustingslokaal op niveau -2 integreren als een uitbreiding van het fietslokaal op niveau -1 of het afsluiten en gebruiken als technisch lokaal;

Linde:

99. De hele Verdonckstraat herinrichten om de continuïteit van de rijweg te behouden, om voldoende parkeergelegenheid te behouden en om de fietsbaarheid en de voetgangersroutes te verbeteren;
100. Zorgen voor meer beplanting in de hele perimeter, met name door de plantperken langs de Verdonckstraat te vergroten en waar mogelijk met elkaar te verbinden om het aantal paaltjes te verminderen;
101. De parkeergelegenheid handhaven aan de kant van het station of, op zijn minst, plaatsen voor gedeelde voertuigen, taxi's, oplaadpunten voor elektrische voertuigen of Kiss & Ride;
102. Zorgen voor waterdoorlatende bestrating in de perimeter van het project;
103. De beplante zone achter het station Linde ontoegankelijk maken en er drie hoogstambomen planten;
104. Zorgen voor meer verlichting op het voorplein van het station bij de ingang;

Vrede:

105. De integratie van het technische volume op het dak verbeteren zodat het opgaat in het ontwerp van de gevel of onzichtbaar is vanuit de openbare ruimte;
106. Zorgen voor waterdoorlatende bestrating in de perimeter van het project;
107. Aangeven hoe de toegankelijkheid van het bestaande parkeerterrein wordt gewaarborgd na de herinrichting van de openbare ruimte met het oog op de perrons van het openbaar vervoer op deze locatie;
108. De positie van de toegangsluiken en de rookafvoerschroeven in het voetgangerspad herzien;
109. De materialen die gebruikt worden op de PMB-plaats herzien;

Bordet:

110. De bestemming herzien van het openbaar toilet dat toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit in de zone met referentie ZP_1031 in overeenstemming met de toelichtende nota en de lijst van oppervlakken;
111. De fietsverbindingen aanvullen en verbeteren en de knooppunten van fietspaden herzien om alle fietsbewegingen te dekken;
112. Fietsvoorzieningen plannen op het kruispunt Haacht/Bordet/Van Cutsem om de veiligheid op de fietsroutes te verbeteren;
113. De veiligheid voor voetgangers en mensen met een beperkte mobiliteit verbeteren door oversteekplaatsen voor voetgangers met podotactiele tegels te markeren op fietspaden, met name bij de toegangen tot de Jules Bordetlaan nr. 1;
114. Een rode slemlaag aanbrengen op het tweerichtingsfietspad bij de toegangsweg naar Decathlon;
115. De veiligheid en het comfort verbeteren van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers binnen de perimeter van het project;
116. Aangeven welke maatregelen zijn genomen om de veiligheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers naast de perimeter waarop de aanvraag betrekking heeft te waarborgen, gezien de toename van het verkeer dat door het project wordt gegenereerd;
117. De methoden en middelen voor de verlichting van de voetgangersbrug preciseren;
118. PBM-parkeerplaatsen (minstens twee plaatsen) en taxiparkeerplaatsen toevoegen;
119. Het aantal bomen verhogen;
120. Het ontwerp van het tweerichtingsfietspad in 'klassiek' oker, dat in de richting van de treinsporen loopt, in de richting van het braakliggende Josaphat, herzien om ervoor te zorgen dat het breed genoeg is voor alle actieve vervoerswijzen (fietsers en voetgangers) (minimumbreedte 3 m, idealiter 4 m);
121. Het fietspad aan de rand van de rotonde verwijderen en het door markeringen in het midden van de rijbaan op de rotonde vervangen of zorgen voor een fietspad afgezonderd van de rotonde;
122. Zorgen voor een inrichting van de Schiphollaan (privéweg die eigendom is van Citydev) die continuïteit biedt met het deel van de laan buiten het project;
123. Ook op de Schiphollaan vertragende infrastructuur voorzien vóór oversteekplaatsen voor voetgangers;
124. De plannen aanpassen zodat de voorgestelde fietsvoorzieningen aansluiten op de bestaande voorzieningen langs de Jules Bordetlaan, d.w.z. een gemarkeerd fietspad in plaats van een voorgesteld fietspad, met gepaste invoegingen;

125. Het voor fietsers veiliger maken om de rotonde Bordet/Schiphol op te gaan of te verlaten door de fietsinrichting door te trekken tot aan de rotonde, met name op de knelpunten, om de aandacht van automobilisten te trekken;

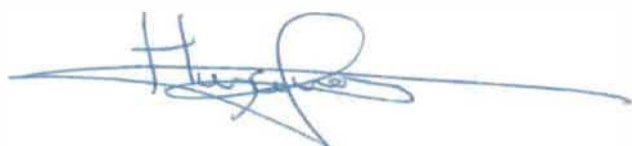
Onthouding: Stad Brussel (de heer François ROLAND)

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

(s) M. Kris HUYSMANS (BUP – Urbanisme), Président ; (s) Mmes Mégane GEEROMS (Commune de Schaerbeek) et Catherine DE GREEF (BUP – Patrimoine Culturel) et MM Frédéric NIMAL (Echevin, Commune de Schaerbeek), David CORDONNIER (Echevin, Commune d'Evere), Michael DAELMAN (Commune d'Evere), François ROLAND (Bruxelles-Ville), Eric DE LEEUW (Commune de Schaerbeek), Martial RESIBOIS (BUP – Urbanisme) et Pierre SERVAIS (Bruxelles Environnement), membres ; (s) M. Guy VAN REEPINGEN, Secrétaire.

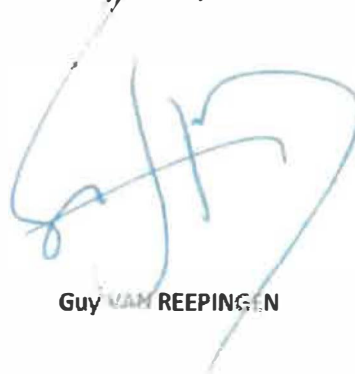
Pour copie conforme :

Le Président,



Kris HUYSMANS

Le Secrétaire,



Guy VAN REEPINGEN

Kris HUYSMANS, *Voorzitter - Vertegenwoordiger van Brussel Stedenbouw en Erfgoed - Directie Stedenbouw,*

Frédéric NIMAL, *vertegenwoordiger van de gemeente Schaarbeek,*

Eric DE LEEUW, *vertegenwoordiger van de gemeente Schaarbeek,*

Mégane GEEROMS, *vertegenwoordigster van de gemeente Schaarbeek,*

David CORDONNIER, *vertegenwoordiger van de gemeente Evere,*

Michael DAELMAN, *vertegenwoordiger van de gemeente Evere,*

François ROLAND, *vertegenwoordiger van de Stad Brussel,*

Martial RESIBOIS, *vertegenwoordiger van Brussel Stedenbouw en Erfgoed - Directie Stedenbouw,*

Catherine DE GREEF, *Vertegenwoordigster van Brussel Stedenbouw en Erfgoed - Directie Stedenbouw,*

Pierre SERVAIS, *Vertegenwoordiger van het Leefmilieu Brussel,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secretaris,*