

Bomen en openbaarvervoerhaltes

> Inplantingsmodaliteiten



GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



.brussels 



Bomen en openbaarvervoerhaltes

> Inplantingsmodaliteiten

Maart 2016



INHOUDSTAFEL

1	DOELSTELLINGEN VAN DE NOTA	6
2	INLEIDING	7
3	WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN	9
4	DIVERSE BENADERINGSWIJZEN VAN DE PROBLEMATIEK	12
4.1	STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPSGERICHTE BENADERING	12
4.1.1	INLEIDING	12
4.1.2	HISTORIEK	12
4.1.3	BESCHRIJVING VAN DE WEG	13
4.1.4	TYPOLOGIE VAN DE BOMENRIJEN	13
4.1.5	'LANDSCHAPPELIJKE EENHEDEN' OF 'LANDSCHAPSPERCELEN'	13
4.1.6	LEVENSVERWACHTING VAN BESTAANDE BOMEN EN BOMENRIJEN	15
4.1.7	VERVANGING VAN LANDSCHAPSEENHEDEN	15
4.2	DE GEBRUIKERS VAN HET OPENBAAR VERVOER	15
4.3	HET BEHEER VAN DE OPENBARE WEG	17
4.3.1	ADVIES OVER DE BOOM	17
4.3.2	ADVIES OVER DE BOMENRIJ	17
5	BESLISSING OM BOMEN TE KAPPEN, TE BEHOUDEN OF TE VERVANGEN	19
5.1	INLEIDING	19
5.2	INPLANTING	19
5.2.1	INPLANTING VAN DE HALTE EN VAN DE TOEGANGEN	19
5.2.2	INPLANTING VAN DE BOMEN	20
5.2.3	INPLANTING VAN HET MEUBILAIR	20
5.3	VOLUMES DIE NODIG ZIJN VOOR DE BOOM	20
5.3.1	BOVENGRONDS VOLUME	20
5.3.2	ONDERGRONDS VOLUME	20
5.4	OPPERVLAKTE VAN PLANTPUTTEN	21
5.5	OVERZICHT VAN DE TE RESPECTEREN VOORWAARDEN	22

6	STEDENBOUWKUNDIGE PROCEDURES	23
6.1	VRIJSTELLING VAN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING	24
6.2	BOUWVERGUNNING VAN MINIMAAL BELANG	24
6.3	BOUWVERGUNNING MET VOLLEDIGE PROCEDURE	24
7	STUDIE VAN DE MEEST VOORKOMENDE GEVALLEN	25
7.1	BESTAANDE OF NIEUW AAN TE LEGGEN HALTES MET CENTRALE OF LATERALE BERM, MET EEN MINIMALE BREEDTE VAN 3 M	25
7.1.1	BESTAANDE BOMEN OP DE INSTAPZONE VAN 1,50 M VAN DE HALTE	25
7.1.1.1	Halte met jonge bomen (< 40 cm omtrek) waarvan de boord van de begaanbare zone ligt op minder dan 1,50 m van de boord van de opstapzone	25
7.1.1.2	Halte in een bomenrij die niet kon vervangen worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone	25
7.1.1.3	Halte in een oude bomenrij die vervangen moet worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone	26
7.1.2	BESTAANDE BOMEN IN DE ZONE ACHTER DE HALTE	26
7.1.2.1	Halte met jonge bomen (< 40 cm omtrek) waarvan de rand van de begaanbare zone ligt op minder dan 1,50 m van de boord van de instapzone	26
7.1.2.2	Halte in een bomenrij die niet kon vervangen worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone	26
7.1.2.3	Halte in een oude bomenrij die vervangen moet worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone	27
7.2	BESTAANDE HALTE OF AAN TE LEGGEN HALTE OP HET TROTTOIR	27
7.3	HALTE MET EEN BREEDTE VAN MINDER DAN 3 M	28
8	UITVOERING VAN DEZE NOTA	29
8.1	BESLISSINGSSCHEMA VAN DE AANLEGPROCEDURE	29
8.2	BESLISSINGSSCHEMA VAN DE BEPLANTINGSPROCEDURE	30
8.3	BESLISSINGSSCHEMA VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE PROCEDURE	30
9	HANDBOEK VAN DE BRUSSELSE OPENBARE RUITEN (ED. IRIS, 1995)	33

1. DOELSTELLINGEN VAN DE NOTA

Deze nota heeft tot doel de planontwerpen aan te vullen voor de tram- en bushaltes van het openbaarvervoersnet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) met objectieve argumenten (beslissingsschema's) om bomen te onderhouden, te vervangen of te kappen. Deze nota somt ook criteria en technische minima voor de inplantingen op voor de verantwoordelijken van de heraanleg.

Het einddoel bestaat erin te voorzien in haltes met bomen:

1. die beantwoorden aan de verwachtingen van de burger inzake kwaliteit van de leefomgeving;
2. die geen enkele belemmering vormen voor de mobiliteit, de kwaliteit van het voetgangersverkeer en de veiligheid van alle weggebruikers;
3. die in harmonie zijn met de leefbaarheid en de toename van de huidige en toekomstige bomen.

De nota wil:

1. een beeld geven van de globale context waarbinnen deze specifieke problematiek zich situeert;
2. de meest voorkomende configuraties in kaart brengen;
3. aparte richtlijnen formuleren per specifieke situatie;
4. denkpistes voor de benadering van de bijzondere gevallen aanreiken.

Deze nota zou kunnen worden aangevuld door een beschrijving van de gebruikte heraanlegtechnieken ter bevordering van een optimale ontwikkeling van de bomen die ter hoogte van de haltes ingeplant zijn. Deze nota kan ook geamendeerd, gewijzigd of geactualiseerd worden op basis van een normale evolutie naar het voorgestelde doel van deze nota en de context hiervan.

2. INLEIDING

Sinds meerdere jaren bestaat er een probleem met de bomen rond de haltes van het bovengrondse net. Het mediatieke karakter hiervan is een potentiële kweekvijver voor belangrijke problemen met de omwonenden en verschillende vrijwilligersinitiatieven van verenigingen en burgercomités. Daarom vrezende projectactoren dat er aangestuurd kan worden op een verwijdering of vervanging van bestaande bomen en er dus een andere inplanting in overweging moet genomen worden. De verschillende bevoegde overheden kunnen geneigd zijn om in te gaan op de wensen van de grootste meerderheid. Ze kunnen onmogelijk alle betrokken actoren tevreden stellen en zijn daarom zeer voorzichtig in dit soort materie. Buiten deze emotionele en mediatieke aspecten, is het behoud van de landschapsecologische samenhang van lange bomenrijen van patrimoniaal belang voor de Brusselaars van vandaag en morgen.

Het bomenbestand dient echter behouden te blijven in de stad, en zelfs uit te breiden (cfr. het Natuurplan van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat 100.000 bomen wil planten tussen nu en 2020), terwijl de aanleg van de haltes voldoende toegankelijkheid biedt voor iedereen alsook de hogere frequenties van het openbaar vervoer moet aankunnen. De frequentie zou in de komende jaren op aanzienlijke wijze moeten toenemen. Dit heeft als gevolg dat de projectpartners en de hoofdaannemers rekening moeten houden met incompatibele belemmeringen en dus geneigd zijn om in te boeten op wat initieel was voorzien. Dit leidt vaak tot absurde en gevaarlijke situaties zoals volgend voorbeeld illustreert.

Op 23 augustus 2010 valt een kastanjeboom aan tramhalte Legrand (Louizalaan) op de rails. De materiële schade is

groot, maar gelukkig wordt er niemand verwond.

Als gevolg van dit ongeval werd er een werkgroep opgericht om de oorzaken van dit incident te bestuderen en om oplossingen te formuleren voor dit soort problemen. Deze werkgroep bestond uit afgevaardigden van de MIVB, van de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen en de Directie Projecten en Werken van Brussel Mobiliteit (BM) en van Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO).

Uit het onderzoek bleek dat de halte werd heraangelegd met behoud van de honderdjarige kastanjabomen. Tijdens de werkzaamheden werd een boom beschadigd aan de wortels, waardoor deze later zou omvallen (foto's 1 en 2).

De keuze voor de handhaving van deze kastanjabomen bleek op meerdere vlakken een miskleun te zijn:

- de veiligheid, de toegankelijkheid en het comfort van de gebruikers liet te wensen over want er bleef te weinig plaats over om nog op een veilige manier op te kunnen stappen op de tram;
- de veiligheid van de publieke ruimte, waarbij het merendeel van de bomen aan het aftakelen is wegens werken en dus gevaarlijk is;
- de afnemende kwaliteit van het landschap door de verdwijning van de dichtheid van de bomenrijen, zo werden de bomen aan de halte Legrand uiteindelijk gekapt wegens veiligheidsredenen in augustus 2012.

Ook al waren er geen gewonden bij dit ongeval, toch blijft het aantal infrastructuurwerken aan openbaarvervoerhaltes in Brussel de mogelijkheid van een dodelijk ongeval in de hand werken.

De bomen moesten hier snel gekapt worden, evenwel

Bomen en openbaarvervoerhaltes

zonder een samenhangend ontwerp voor het herstel van de esthetische en biologische kwaliteiten van hun levenskader. Het omhakken van deze bomen kwam zeer misplaatst over bij de omwonenden. Zij waren zeer ontdaan, want het was voorzien om de bomen te behouden. Er volgde een polemiek in de pers, hetgeen de lokale overheden in een negatief daglicht stelde. De administratie slaagde er evenmin in om constructief te communiceren.



Foto's 1 en 2: Kastanjeboom gevallen aan de halte Legrand (Louisa, 23/08/2010))

3. WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN

Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) eist dat de wegen en lijnen van het openbaar vervoer zowel de reissnelheid van het openbaar vervoer als het comfort van de gebruikers en de esthetiek van de openbare ruimte verbeteren.

GBP

Voorschrift 25.3. : ... handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van de inrichting van wegen en lijnen van het openbaar vervoer :

ten eerste: dienen bij te dragen tot het verbeteren van de commerciële snelheid en de stiptheid van het openbaar vervoersnet en het verhogen van het comfort en de veiligheid van de reizigers aan de haltes, stopplaatsen en stations ;

2° dragen bij tot de esthetische waarde van de publieke ruimte en aan de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden ;

6° het voorzien in eindhaltes voor het openbaar vervoersnet, voldoende comfortabele en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers opdat het goed verloop van de omliggende activiteiten niet in het gedrang komt ;

Voorschrift 25.4. De handelingen en werkzaamheden ter wijziging van de aanleg van een weggedeelte waarlangs een bovengrondse tram circuleert, de GEN-bus of tenminste 10 bussen per uur voorbij komen tijdens het piek uur per rijrichting:

1° bijdragen tot de verbetering van de commerciële snelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer ;

2° dienen ervoor te zorgen dat er op elke stopplaats,

behalve wanneer de lokale omstandigheden dit niet toelaten, een ten opzichte van het wegdek verhoogde instapplaats wordt voorzien, uitgerust met een schuilhuisje/wachthokje ;

3° Er dient voorzien te worden in voldoende veilige oversteekplaatsen voor voetgangers teneinde een goede aansluiting te bieden tussen de 2 overkanten van de reisweg en ook om de toegankelijkheid van de haltes en stopplaatsen te garanderen.

In de structurerende ruimten primeert de verbetering van de kwaliteit van het stedelijke landschap dat prat gat op de aanwezigheid van bomen.

GBP

Voorschrift 24. structurerende ruimten

de handelingen en werkzaamheden die een wijziging tot gevolg hebben van de bestaande feitelijke toestand van deze ruimten en van hun naaste omgeving, zichtbaar vanaf de door het publiek toegankelijke ruimten, hebben tot doel de kwaliteit van het stedelijk landschap te behouden en verbeteren.

Bovendien moeten de structurerende ruimten op een continue en regelmatige wijze met bomen worden beplant.

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan Iris 2, met regelgevende bevoegdheid, bepaalt dat elke inrichting van een halte moet gebeuren conform het *Cahier voetgangerstoegankelijkheid - Richtlijnen voor de inrichting van een voor iedereen toegankelijke openbare ruimte*. Het begrip (obstakel)vrije doorgang wordt besproken in het Voetgangersplan dat van toepassing is als aanvullend plan. De

verzekering van een goede wederzijdse zichtbaarheid tussen gebruikers ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen wordt met name besproken in de operationele doelstellingen 5.2, 5.5 en 5.8 van het actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020. Deze maatregel wordt omgezet naar een verplichting in titel VII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) voor wat betreft de terugbouwzones van 5 meter van de parkeerzones ten opzichte van de oversteekplaatsen voor voetgangers. Deze maatregel is van kracht voor de inrichtingen aan de zijde van de tram, zowel aan de kant van de rijstrook als aan deze van de parkeerstrook.

Gewestelijk Mobiliteitsplan IRIS 2 (titel 4.1.1)

De bovengrondse lijnen van de MIVB zullen worden behandeld volgens een aslogica met inachtnaam van het comfort voor mensen met een beperkte mobiliteit met betrekking tot het rollend materieel en de haltes.

Voetgangersplan

De minimale breedte van de vrije doorgang ligt op 1,50 meter.

Verkeersveiligheidsplan 2011-2020

O.O 5.2. *Ervoor zorgen dat weggebruikers elkaar goed kunnen zien op kruispunten, rotondes en oversteekplaatsen voor voetgangers.*

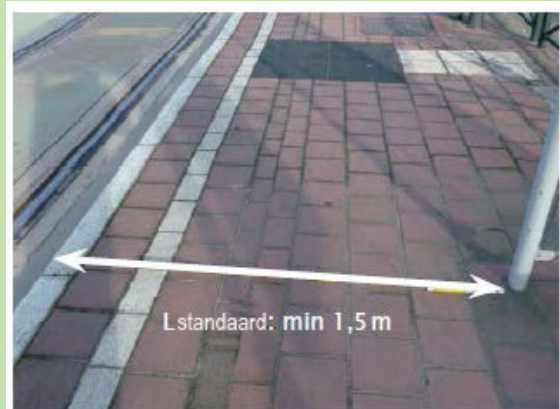
O.O 5.5. *Er wordt een optimaal veiligheidsniveau bereikt voor het geheel aan oversteekplaatsen voor voetgangers van het Gewest (...): door een goede zichtbaarheid, (...), de afwezigheid van overdreven obstakels die de voetganger er toe zouden aanzetten om risico's te nemen, (...), de afwezigheid van obstakels, een aangepaste geleiding en weginrichting voor de personen met een beperkte mobiliteit (PBM).*

O.O 5.8. *De inrichtingen die bestemd zijn voor voetgangers, fietsers of motorrijders die gevaarlijk of onaangepast zijn voor deze mensen zijn aangepast of verwijderd.*

Voetgangersvademeccum – Cahier voetgangerstoegankelijkheid

7.1.1.3 Obstakelvrije doorgangen

Het is nodig dat de doorgangen obstakelvrij zijn op een minimale breedte van 1,50 meter gemeten van de peronboord (L standaard) of idealiter vanaf het midden van de veiligheidslijn (L ideaal).



Standaard situatie



Ideale situatie met een optimale toegankelijkheid

GSV – Titel VII – Sectie 2 : Voetgangersverkeer

Art. 3 Doelstellingen inzake de aanleg van wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan:

§ 5 : *De aanleg verzekert de veiligheid van alle weggebruikers door het handhaven van een goed zicht en door het aanzetten tot meer oplettendheid vanwege alle weggebruikers.*

Art. 5 Voetgangersoversteekplaatsen : §2 *Wanneer op de rijbaan een permanente parkeerstrook langs het trottoir ligt, wordt het trottoir verbreed ten gunste van de voetgangers. De verbreding van de looproute wordt langer gemaakt, zodat de parkeerstrook in de rijrichting pas op minstens 5 m van de voetgangersoversteekplaats begint.*

Het beheerscontract MIVB 2013-2017 voorziet in het promoten van het openbaar vervoer in zijn globaliteit met een geoptimaliseerde toegankelijkheid voor het geheel

aan gebruikers (inclusief personen met een beperkte mobiliteit).

Beheersovereenkomst MIVB 2013-2017

Art. 39.2. Toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM): Specifieke verbeteringsprojecten. De projecten van heraanleg van de bovengrondse haltes en stations met het oog op het verbeteren van de toegankelijkheid van personen met beperkte mobiliteit (PBM).

Art. 41.2. Haltes: Specifieke verbeteringsprojecten

- verhoging van het aantal 'ideale haltes', die tegelijkertijd tegemoet komen aan de behoeften inzake toegankelijkheid voor de voetgangers en de personen met beperkte mobiliteit, met het geven van prioriteit aan de selectieve verbeteringswerken ten bate van de PBM (...).
- het waarborgen van de natuurlijke vrije doorgang van de voetgangers en het veilig maken van hun toegangen tot de haltes
- .

Art. 64. Verkeersveiligheid

- Er zal een bijzondere aandacht besteed worden aan de inrichting van de bovengrond met het oog op het verbeteren van de veiligheid van het geheel aan weggebruikers, in het bijzonder deze van de voetgangers, de voornaamste gebruikers van het openbaar vervoer. (...)
- De verbetering van de kwaliteit en inplanting van de haltes zal bijdragen tot de veiligheid van het traject van de gebruikers van de MIVB van en naar deze haltes en hun de mogelijkheid geven tot het in- en het uitstappen van de voertuigen in alle veiligheid.

De GSV legt de nadruk op de grote esthetische waarde van bomen langs de openbare weg die hoger zijn dan 6 meter en de belangrijke rol die ze vervullen ten aanzien van het behoud van de natuur in de stad. Ditzelfde GSV legt daarom ook de minimumvoorwaarden vast voor de inplanting en de bescherming van deze bomen opdat ze zich op een degelijke manier kunnen ontwikkelen.

GSV – Titel VII – Sectie 7 : Hoogstammige bomen

Art. 16 : Afstanden

§1: De minimumafstand tussen een boom en een gevel wordt aldus bepaald dat er een minimumafstand

van 2 meter overblijft tussen de gevel en de kruin van de volgroeide boom.

Art. 17 : Plantputten

De plantput heeft een volume van minstens 3,5 m³.

Art. 18 : Beschermingen

§ 1. Aan de voet van de boom wordt een waterdoorlatende zone voorzien met een oppervlakte van minstens 2,25 m².

§ 2. Deze waterdoorlatende zone wordt beschermd tegen betreding door een inrichting die op dezelfde hoogte geplaatst wordt als de voetgangersweg, daar waar intens voetgangersverkeer dit vereist.

Het Typebestek 2011 (TB 2011) bevat ook aanbevelingen ter garantie van het succes van het aanplanten van hoogstammige bomen in zijn hoofdstuk K: Beplanting en bezaaiing.

TB 2011 – Hoofdstuk K – K5 : Aanlegwerkzaamheden

K5.1.1 Hoogstammige boom

De diameter van de kluit zal op zijn minst: 0,80 m voor bomen met een omtrek van 20/25 cm - 1,00 m voor bomen met een omtrek van 25/35 cm - 1,20 m voor bomen met een omtrek van 35/45 cm - 1,50 m voor bomen met een omtrek van 45/60 cm.

Het volume van deze kluit moet volstaan om het herstel van de begroeiing te waarborgen.

K5.2.3 Het graven van de putten

De afmetingen van de ondergrond bedragen minimum 1 m x 1 m en de diepte 0,80 m. Voor het planten van bomen met een omtrek die hoger is dan 20/25 cm, dient de omtrek van de plantput, indien de lokale omstandigheden dit toelaten, het dubbel van de diameter van de kluit te bedragen. De ondergrond wordt tot op minimum 1.20 m diepte losgemaakt indien de lokale omstandigheden dit toelaten.

Indien de bomen goed ingeplant zijn, kunnen haltes en bomen prima gedijen. Deze vraag dient niet enkel rekening te houden met de exploitatievoorwaarden van de betrokken lijn van het openbaar vervoer, met de gemiddelde en te voorziene bezettingsgraad van de halte (hierbij rekening houdend met de potentiële of geplande verdichting van de wijk), maar ook van de landschappelijke benadering van de weg en het behouden van diens bomen in haalbare omstandigheden op vlak van gezondheid en veiligheid.

Het creëren van nieuwe haltes op plaatsen waar er al bomen stonden maakt ook deel uit van deze nota.

4. DIVERSE BENADERINGSWIJZEN VAN DE PROBLEMATIEK

4.1 STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPSGERICHTE BENADERING

4.1.1 INLEIDING

Het Handboek van de Brusselse openbare ruimten, 2de deel, hoofdstuk II (1995), de groene dreven, evenals de Groene Logica, van Brussel Mobiliteit en hun illustraties geven uitleg bij deze stedenbouwkundige benadering die vandaag nog steeds actueel is.

De landschappelijke benadering moet in zijn geheel bekeken worden. Net zoals een halte deel uitmaakt van een traject, is de beboste plek op die bewuste locatie ook een element van een geheel en geeft deze plek een noodzakelijke samenhang. Dit geldt vooral voor de historische grote assen van Brussel. Dit structurerende karakter wordt trouwens opgelegd door het GBP krachtens voorschrift 24 betreffende de structurerende ruimten: de boomrijke structurerende ruimten moeten doorlopend met bomen beplant zijn.

De landschappelijke benadering hangt af van de typologie van de wegen.

4.1.2 HISTORIEK

Het bestaan op zich en de afmetingen van een weg zijn het resultaat van een historische evolutie van de kleine gemeenteweg naar de grote lanen onder het koningschap van Leopold I.

De grote lanen werden voornamelijk gecreëerd om de ver-

stedelijking van de periferie (de huidige tweede en derde kronen) te bevorderen en om de stad te verbinden met het platteland (beplante wandelpaden die leiden naar nabijgelegen groene ruimten, zoals de Louizalaan naar het Terkamerenbos). Maar ze kwamen er ook voor het taxeren van de grond die werd verworven door het 'mecenaat', dat deze werkzaamheden had gefinancierd. Er werden mooie residenties opgetrokken langs deze lanen (Albertlaan, Pantheonlaan...) die zo het architecturale erfgoed van de stad verrijkten. Aanvankelijk vertoonden deze lanen een standaardprofiel met 2 of 4 bomenrijen, of soms zelfs meer (zoals de Gulden Vlieslaan), met wandelpaden voor voetgangers en ruiterspaden (rijstroken voor koetsen) aan weerszijden.

De koetsen werden vervangen door de auto. De gebruiken veranderden. De stad werd aangepast aan deze veranderende gebruiken. Alles moest wijken voor de auto. De hierdoor noodgedwongen afbraak van hele wijken tijdens de jaren 1950 tot 1970 leidde tot de vernietiging van veel kostbaar stedelijk erfgoed (bv. de Kleine Ring en de Louizalaan). Volledige bomenrijen werden vervangen door verkeersstroken en parkeerzones.

De huidige aanpak is erop gericht om de multifunctionaliteit terug te geven aan de publieke ruimte: mobiliteit, toegankelijkheid voor iedereen, verblijf, landschap, economie...

De kennis die de evolutie van de herinrichting met zich meebrengt helpt ons om de oorzaken en gevolgen van de conceptie van grootstedelijke infrastructuurprojecten beter

1. DEMEY, Thierry. *Chronique d'une capitale en chantier*. Bruxelles, Ed. Paul Legrain, 1990, 342 p.

te begrijpen en te kaderen. In het geval van oude bomenrijen is het vooral belangrijk te begrijpen wat de oorzaken zijn van de langzame achteruitgang van de (over)leefomstandigheden van deze bomen. De beschikbare bovengrondse oppervlakken en de beschikbare grondvolumes beslaan momenteel nog maar een vierde van hun initiële aanleg. Daarom zijn de technische minimumvereisten om nieuwe bomen te laten groeien tot de aanvankelijke hoogte vaak ver te zoeken.

4.1.3 BESCHRIJVING VAN DE WEG

Een weg wordt vaak gekenmerkt door:

- de route (recht, gebogen, kruispunten). Die legt vaak de nadruk op de knooppunten (de Triomfbogen van het Jubelpark, rotonde Montgomery, Basiliek van Koekelberg...);
- de architecturale kwaliteit. Een weg wordt versnipperd door zijn eigen indeling, aangetast door de voorzijdes van de gebouwen (bouwlijnen) of de uitlijning van de privétuinen. Architecturale kwaliteit en volume van gebouwen zijn dus variabel;
- de doorgangen voor voetgangers en hun prioriteiten: voetgangerswegen, ontmoetings- en verblijfplaatsen of gedeeltelijke heraanleg op het trottoir;
- gedeelde of afgescheiden fietspaden, in functie van de verdichting en de snelheid van het doorgaand autoverkeer;
- de impact van het openbaar vervoer (in eigen bedding of gemeenschappelijk; centraal of in de breedte);
- de impact van het autoverkeer in een of twee rijrichtingen;
- de impact van het parkeren, langs een of twee kanten, in de lengte of haaks;
- structurerende bomenrijen: vaak dubbel, soms initieel met vier rijen maar gehalveerd tot twee of zelfs afgeschafte tijdens het 'verbrusselen' van de wegen; gelegen op bermen of voetpaden;
- de materialen en kleuren van de gebouwen, bekledingen...

4.1.4 TYPOLOGIE VAN DE BOMENRIJEN

De bomenrijen worden gekenmerkt door:

- hun aantal en hun ligging (op bermen en trottoirs);

- de onderlinge afstand tussen de rijen en tussen elk individu binnen een rij die een open of gesloten karakter heeft (lijnbeplanting of transversaal). Bijvoorbeeld:
 - Franklin Rooseveltlaan: een dubbele rij lindes met open karakter tussen de bomenrijen (lege centrale berm) en de bomen (12 tot 22 m);
 - Albertlaan: dubbele rij kastanjabomen op een centrale berm met gesloten karakter tussen twee lijnen (6 m) en tussen de bomen (10 m).
- onderbrekingen ter hoogte van de kruispunten of andere oneffenheden;
- bomen van 1^{ste}, 2^{de} of 3^{de} grootteorde, waarbij de 1ste grootteorde overeenkomt met een potentiële hoogte van minstens 25 meter (platanen, kastanjabomen, lindebomen...);
- het gelijkjarige karakter, monospecifiek of mengeling van aanplanting en/of jaren. Bijvoorbeeld:
 - Tervurenlaan: opeenvolging van vaak monospecifieke en gelijkjarige percelen (zilverlindes, dan platanen en tenslotte kastanjabomen);
 - de Leopold III-laan: diversiteit qua soortensamenstelling en leeftijdsopbouw.

4.1.5 'LANDSCHAPPELIJKE EENHEDEN' OF 'LANDSCHAPSPERCELEN'

De keuze voor units of landschapssequenties wordt bepaald in functie van de typologie van de weg. Ze vertonen uniforme karakteristieken binnen het visuele bereik van de waarnemer. De landschappelijke elementen die horen bij de bomenrijen vloeien voort uit de typologie van deze inrichtingen.

Zo vertoont bijvoorbeeld de Tervurenlaan een gevarieerde opeenvolging van voorgevels:

- Tervurenlaan tot aan Montgomeryplein,
- van de Tervurenlaan tot aan het Montgomeryplein
- de Montgomerysquare (fontein, steenweg, circulaire riolering)
- van de Montgomerysquare tot aan het Leopold II-square
- Leopold II-square 44
- van het Leopold II-square tot aan de Julius Caesarlaan (platanen)
- van de Julius Caesarlaan tot aan de Woluwelaan (park van Woluwe met vijver in de vorm van een contrabas)

Bomen en openbaarvervoerhaltes

- het kruispunt van de Woluwelaan en de Vorstlaan
- een loopbrug van de groene wandeling tot aan de rand van het Zoniënwood (vierdubbele bomenrij)
- van aan de rand van het Zoniënwood tot aan de Tervurenlaan (dubbele bomenrij met rand van het woud)
- Tervurenlaan - Vierarmenkruispunt (geen bomenrij: sfeer van het woud).

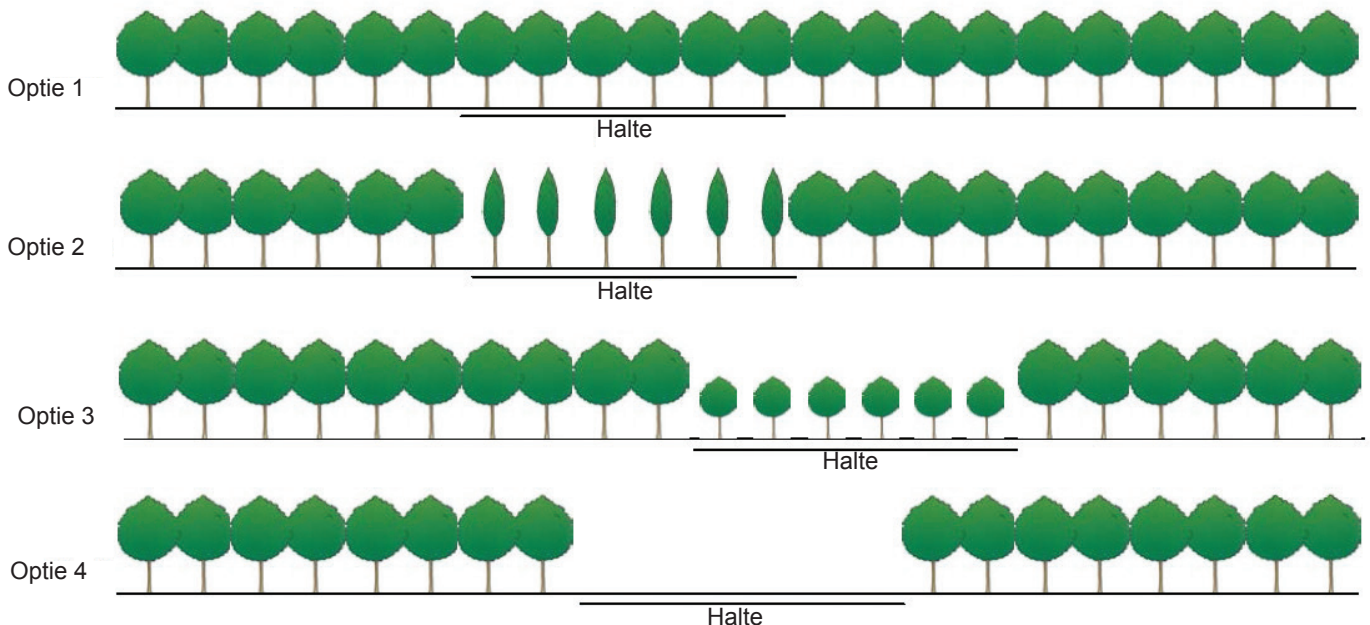
Het vervolg van deze fragmenten vormt een geheel. Elke aanleg van halte moet niet enkel in overeenstemming zijn met het fragment waartoe de halte behoort, maar moet ook bekeken worden in samenhang met het geheel en de planning van deze percelen.

Elke inrichting dient zich ook aan te passen aan het feit dat een doorlopende bomenrij het effect kan creëren van een gordijn. Dat is niet bevorderlijk voor de zichtbaarheid en heeft dus een negatieve invloed op de veiligheid bij het oversteken. De inrichting dient rekening te houden met het feit dat het gordijneffect erger wordt naarmate de stammen van de bomen volgroeid zijn en wanneer de weg een bocht maakt.

Het vellen van een aanzienlijk aantal grote bomen om

een grote opstapzone te kunnen vrijmaken, is een opoffering op het gebied van landschap en op biologisch vlak maar kan een echte meerwaarde zijn voor de mobiliteit. Daarom is het noodzakelijk om waar nodig te herstellen (slijtage, aantasting, veroudering...). Bij de inrichting van een 'ideale' halte moet het aantal gevelde bomen eventueel gecompenseerd worden door het aanplanten van inheemse bomen die in overeenstemming zijn met het landschapsperceel. De afmetingen van de halte dienen in overeenstemming te zijn, met hulp van technieken die het voor de bomen mogelijk maken hun optimale ontwikkeling te kunnen behalen. De specifieke inplanting van een inheemse bomensoort met minder omvang dan het bomenperceel waartoe deze behoort, is dus niet aangewezen en zeker niet in de structurerende ruimten van het GBP en bij opvallende bomenrijen. Deze inrichting zou de aard van de openbare weg wijzigen en moet dus onderworpen worden aan een openbaar onderzoek (art. 24 et 25.3. 2° van het GBP).

Het schema hieronder illustreert de homogeniteit van een landschapsperceel van een bomenrij. Om de beste situatie te kunnen garanderen, zal er altijd gestreefd worden



Schema 1: homogeniteit van een landschapsperceel met een bomenrij ter hoogte van een halte

Optie 1: homogene en gelijkjarige inplanting, moet voorrang krijgen bij structurerende ruimten en opvallende bomenrijen

Optie 2: bomen met afwisselend schuingroeiende bladeren: afgeraden

Optie 3: afgewisseld met kleinere bomen: zeer afgeraden

Optie 4: geen afwisseling door bomen (holle tand): laatste oplossing.

naar optie 1. Dit geval kan overeenstemmen met drie mogelijke situaties. In optie 1 worden de bestaande bomen in goede omstandigheden bewaard. In optie 2 wordt de halte ingericht op het moment van de renovatie van de bomenrij. De voorkeur zou naar opties 1 en 2 moeten uitgaan. In optie 3 worden de jonge bomen herplant in omstandigheden waardoor ze zo groot kunnen worden als de originele bomen. Het is dus aangewezen dat de boomsoort waarmee de halte herbeplant wordt, dezelfde is als de bestaande bomenrij. De optie om terug te vallen op andere boomvariëteiten (van de 2^{de} of zelfs 3^{de} grootte) is af te raden, maar valt te overwegen als er geen boom van initiële grootte kan geplant worden. Slechts in extreme gevallen zal optie 4 in aanmerking komen.

4.1.6 LEVENSVERWACHTING VAN BESTAANDE BOMEN EN BOMENRIJEN

Het inplanten van een bomenrij van de eerste grootteorde is een financieel en technisch zware operatie. Bovendien hebben de omwonenden net zoals de bomen behoefte aan een stabiele en structurerende leefomgeving. Een nieuwe inplanting er doorgaans voor grosso modo 80 à 100 (120) jaar, zonder verslechtering van de teeltomstandigheden. Op het einde van deze periode is de complete renovatie van de bomenrij een mooie gelegenheid voor heraanleg van de haltes in goede omstandigheden.

De heraanleg van de haltes moet rekening houden met de levensverwachting van de reeds aanwezige bomen op de halte (punctueel kader van de inrichting) maar ook met deze van de bomenrij (globaal kader).

Deze levensverwachting hangt af van:

- de boomsoort en diens karakteristieken;
- de aanwezige hoeveelheid aarde voor de ontwikkeling van het wortelsysteem;
- de gezondheidstoestand van de boom en de bomenrij;
- de lokale waterstress;
- het gevaar op onmiddellijke schade die veroorzaakt wordt door de werken (doorgesneden wortels) of op middellange termijn (verrotting van wortels en wortelhals);
- het voorkomen en de verspreiding van opkomende ziektes;
- de diagnose inzake de evolutie van de gezondheidstoestand op basis van het voorafgaande.

Het is belangrijk om de levensverwachting van de bomen in overweging te nemen, rekening houdend met alle eerder vermelde factoren om te kunnen beslissen over hun toekomst.

4.1.7 VERVANGING VAN LANDSCHAPSEENHEDEN

De begripsvorming omtrent landschapseenheid en de levensverwachting van bomen en/of bomenrijen kan leiden tot de conclusie dat het geheel aan bomen beter vervangen wordt. Vervanging ter bestendiging van het voortzetten van deze structurerende eenheden, idealiter in eenzelfde beweging, wat toelaat dit te combineren met de nodige infrastructuurwerken.

Bij bomenrijen die zich op het einde van hun levenscyclus bevinden en die binnen een termijn van tien jaar vervangen moeten worden, zal de beheerder van deze bomen niet alle gaten opvullen door kleine bomen naast de grote bomen te planten. In dit geval moet de studie over het renoveren van een openbare weg of landschapseenheid op korte termijn plaatsvinden. Met jonge bomen zou het immers niet meer mogelijk zijn om de bomenrij op harmonieuze wijze te vernieuwen. In dit geval kan de beheerder van de bomen de heraanleg van de openbaarvervoershaltes aangrijpen om (een gedeelte) van een landschapseenheid te renoveren en andersom.

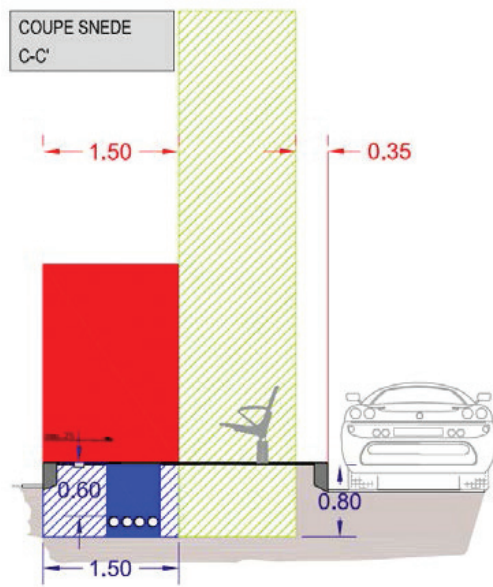
Indien dit onmogelijk blijkt, mag een geleidelijke vervanging van de bomen van de landschapseenheid in kwestie niet meer dan acht jaar in beslag nemen. Zo verdwijnt het zichtbare verschil van de afmetingen van de jonge bomen met het verstrijken van de tijd.

4.2 DE GEBRUIKERS VAN HET OPENBAAR VERVOER

De doelstellingen van het publieke vervoer komen grotendeels overeen met deze van het openbaar vervoer: de MIVB, De Lijn, TEC en de bestaande toeristische bussen...

De plannen voor *ideale tram- en bushaltes in eigen bedding en voetpad* geven een beeld van de kenmerken van de inrichting van deze haltes (zie figuur 1, en zie ook de MIVB-normen). Ze dienen overeen te stemmen met de reglementaire en informatieve aspecten terzake, met inbegrip van de beschrijvende documenten die hierover toelichting geven zoals de vademecums.

De inrichting van de haltes en de voetgangerswegen die ertoe leiden gebeurt in overeenstemming met het *Cahier voor de voetgangerstoegankelijkheid - Richtlijnen voor de inrichting van een openbare ruimte die toegankelijk is voor iedereen*.



Halte langs een eigen bedding met aangrenzend autoverkeer aan de achterzijde

- een zone aan de achterkant van de halte waar beplantingen, schuilhuisjes en ander meubilair worden voorzien. De typebepaling van de achterliggende zone moet met een zekere flexibiliteit worden opgevat, teneinde de bomen te kunnen integreren.

Deze instapzone van 1,50m breed is onontbeerlijk voor:

- de veiligheid van de gebruikers (om niet op de sporen te vallen, de zichtbaarheid van de bestuurder ten aanzien van de gebruikers);
- de toegankelijkheid van de gebruikers;
- het comfort van de gebruikers (de stormloop...).

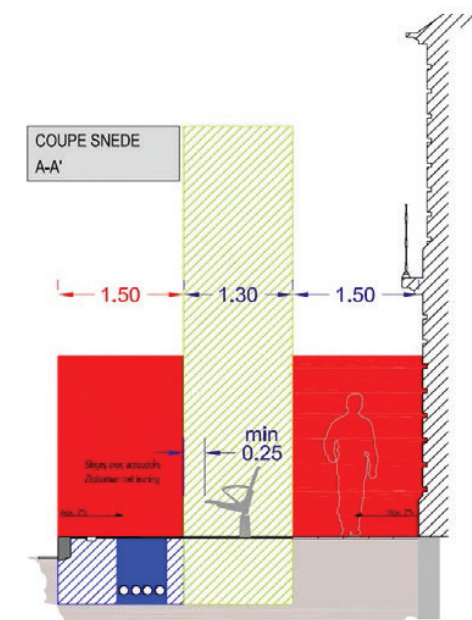
Deze instapzone dient dus vrijgemaakt te worden van elk obstakel, waarbij er voorrang wordt gegeven aan het elimineren van alles wat niet leeft, de levende obstakels worden achteraf verwijderd.

Het gaat hier om een standaardbreedte, bij de ideale inrichting worden de afmetingen afgestemd op het aantal gebruikers.

Deze elementen dragen bij tot de betrouwbaarheid van de lijn, dankzij de snelheid en het comfort waarmee open afgestapt kan worden en de gebruikers zich kunnen verspreiden over het perron.

Om de veiligheid van de voetgangers te garanderen tijdens het oversteken, moet er een afstand van minimum 5 m bestaan die gevrijwaard is van elk mogelijk visueel obstakel (meubilair, uitrustingsmateriaal of hoge beplanting). Zo is de gouden driehoek van de zichtbaarheid aanwezig

Foto 3: Inrichting ontoegankelijk en ongeschikt (Heilig Hart College)



Halte met stoepverbreiding voetgangersverkeer aan de achterzijde, langs de voorgevels

Afbeelding 1: Minimale breedtes van de inrichting van de 'standaardhalte' in eigen bedding en op de stoep

Deze plannen van standaardhalte geven aan:

- een vrije instapzone, vrij van elk obstakel van minimum 1,50 m breedte langs de kant van het voertuig, in de lengterichting over het geheel van de halte

en dit op basis van een omloopsnelheid die aangehouden wordt door 85% van de bestuurders (V85) op de openbare weg. Deze afstand van 5 m dient ook gewaarborgd te blijven bij het oversteken voor te parkeren (GSV, Titel VII, art. 3, §5 en art. 5, §2).

De uitvoerbaarheid van de instapzone heeft zijn implicaties op de afmetingen van de resterende publieke ruimte en de veiligheid van de plaatsen.

4.3 HET BEHEER VAN DE OPENBARE WEG

4.3.1 ADVIES OVER DE BOOM

De projectleider is ook de technisch verantwoordelijke. Hij vraagt om schriftelijk advies bij verschillende instanties, ook bij de wegbeheerder en de cellen die doorgaans geraadpleegd worden voor technisch advies.

De adviezen inzake de bomen behelzen twee domeinen.

a. Het gemotiveerd advies betreffende de staat van de boom, de impact van het project op de boom en diens behoud of het kappen.

Moet worden opgenomen in het in te dienen advies van de studie van het project:

- de fyto-sanitaire toestand van de boom
- de impact van het project op de boom
- het advies van behoud of kappen.
 - Indien het advies gebiedt de boom te vellen omdat diens fyto-sanitaire staat erop achteruit gegaan is, dan is dit advies bindend en dit enkel als dit advies uitgaat van de beheerder en gemotiveerd is.
 - Indien het advies bepaalt dat het onmogelijk is om de bomen te handhaven in functie van het project in dit stadium van de studie: dan dient het project in die zin aangepast te worden dat men het kappen kan vermijden, oftewel het vellen van de bomen kan verantwoorden, en dit bijgevolg ook ten uitvoer brengt. In dit laatste geval is het aangewezen dat de voorwaarden voor het aanplanten van de jonge boom deze in staat moeten stellen om de boom die geveld werd te vervangen om de coherentie van de bomenrij te vrijwaren.

b. Het advies inzake het soort van te planten boom

De keuze van de boom wordt eerst en vooral bepaald

in functie van de samenstelling van de bestaande bomenrij en de eventueel beschikbare historische studies. De keuze voor een andere soort moet gemotiveerd worden.

Er zijn twee situaties mogelijk.

- In afwezigheid van een beheersplan dat kan dienen als referentie voor de bomen, zal de projectleider de mogelijke opties bestuderen, voorstellen formuleren ten aanzien van de beheerder die zal bepalen welke soorten in overweging genomen worden op deze welbepaalde plek.
- Vanaf dan zal een beheersplan (opgesteld door de beheerder) de richtsnoeren bepalen inzake onderhoud, verjonging, vervanging en beveiliging van de bomenrijen. Dit beheersplan zal fungeren als basisreferentie. Indien hiervan wordt afgeweken, zal de projectleider de gemaakte keuzes moeten motiveren.

4.3.2 ADVIES OVER DE BOMENRIJ

In de uitwerking van projecten, op basis van de levensduur van de bestaande bomen en bomenrijen, zal de wegbeheerder een gemotiveerd advies overhandigen over de opportuniteit van het behouden of vervangen van een gedeelte van de bomen binnen een termijn van 10 jaar, alsook over de vervangingssoorten.

De wegbeheerder beheert de bestaande en toekomstige bomen. Hij erft de consequenties van werken waaraan hij zelf niet altijd aan de basis ligt. Zijn expertise is dus noodzakelijk voor de aanvang van de projecten alsook gedurende de uitvoering ervan.

Werken waarbij de wortels en/of takken moeten worden doorgezaagd kunnen de directe val of de geleidelijke verzwakking van de boom veroorzaken. Slecht uitgevoerde snoeiwerken of wortels die doorgesneden worden, ontnemen enerzijds de boom van zijn lucht of van de ondergrondse verankering die zorgt voor zijn stabiliteit, en anderzijds van een deel van zijn hulpbronnen en reserves (opname van water en mineralen, metabolistische reserves die in de wortels zitten).

Aanzienlijke verwondingen kunnen leiden tot progressieve verrotting van de wortels en van de binnenkant van de stam van de verzwakte boom, met een zichtbaar of on-

zichtbaar verval tot gevolg, soms jaren later. Nadien volgen risico's van onverwacht vallen van takken of het omvallen van de ganse boom, met gevolgen op vlak van de burgerlijke, strafrechtelijke en morele aansprakelijkheid van de administratie en haar personeelsleden. De administratie moet dan een beroep doen op een dure externe expertise om haar te helpen met het opvolgen van de fytosanitaire toestand van de bomen. Dit onderzoek vormt bovendien geen garantie voor de veiligheid. Daarom geldt het voorzorgsbeginsel dat een ernstig aangetaste boom ook gekapt wordt.

Ten slotte is het onderhoud van een mozaïek van zieke en gezonde bomen, van jonge en minder jonge bomen, van verschillende boomsoorten in strijd met het goed beheer van de publieke middelen (personeel, budget, programmatie...).

Foto's 4 en 5: Gevolgen op de wortels van de aanleg van eigen beddingen of herstelwerken aan het trottoir.



5. BESLISSING OM BOMEN TE KAPPEN, TE BEHOUDEN OF TE VERVANGEN

5.1 INLEIDING

De keuze om de bomen aan de haltes te behouden, te kappen of te vervangen hangt af van de voorgaande elementen, in een eenmalige operatie of binnen een grotere werf van vervanging van de bomenrijen.

Met het oog op een langetermijnstrategie voor het samengaan van de openbaarvervoerinfrastructuur met bomenrijen, moet de openbaarvervoermaatschappij de op de gewestwegen geplande projecten voor de volgende jaren voorstellen aan de wegbeheerder en aan de Directie Stedenbouw. Per betrokken weg zal de wegbeheerder een document overmaken met de stand van zaken van de bomenrij (typologie, gezondheids-toestand) en zijn beheerdoelstellingen over een termijn van 10 jaar (met al dan niet vervanging van bepaalde bomenrijen in functie van een reeds gedegradeerde situatie).

Het is beter om de laatste jaren van het leven van een boom op te offeren, zodat hij in goede omstandigheden vervangen kan worden. In dit geval zal de nieuwe halte vanaf haar concept zo aangelegd worden dat er betere omstandigheden ontstaan om nieuwe bomen goed te kunnen laten groeien.

Hiertoe moet het grootste deel van het ondergrondse volume van de halte voorzien worden van een zelfdragende interne structuur die kan gevuld worden met teelaarde of een mengeling van aarde en steen.

5.2 INPLANTING

5.2.1 INPLANTING VAN DE HALTE EN VAN DE TOEGANGEN

In het algemeen worden haltes zo dicht mogelijk bij kruispunten aangelegd. Haltes van lijnen in eigen beddingen, worden zo ingeplant dat ze een minimale impact hebben op de aanwezigheid van bomen in de bermen. Doel is om lange voetgangerspaden op de berm te vermijden omdat hun aanwezigheid niet noodzakelijk is om toegang tot de halte te verschaffen. Deze voetgangerspaden hebben een onmiskenbare impact op de mogelijkheden tot beplanting in de bermen.

Tegenover elkaar liggende haltes kunnen zoveel ruimte in beslag nemen dat het onmogelijk wordt om tot de integratie van een harmonieuze beplanting te komen op deze plekken. In dergelijke gevallen is het aangewezen om een alternatieve inplanting te zoeken voor deze haltes.

Haltes aan beide kanten van een kruispunt, maken het mogelijk om de beplantingen in beide richtingen te behouden of ten minste aan één kant indien blijkt dat een van de haltes te smal is. Er moet rekening gehouden worden met het element 'boom' bij de aanleg van de toegang tot de halte voor voetgangers. In geval van een nieuwe bomenrij, moet rekening gehouden worden met de natuurlijke wegen en de bestaande oversteekplaatsen voor voetgangers. De oversteekplaats moet zo geplaatst worden dat de wederzijdse zichtbaarheid van de

gebruikers, zonder de andere opties teniet te doen, behouden blijft binnen de logica van naar wens uitgestippelde voetgangerspaden. Er is niets dat een rechtlijnig pad verplicht, voor zover er bij de aanleg rekening gehouden wordt met de veiligheidsvoorschriften en dit werkelijk aan de behoeften van de voetgangers beantwoordt.

5.2.2 INPLANTING VAN DE BOMEN

Omdat een vrije ruimte van 1,50 meter langs de rand verplicht is, moeten bomen aan de achterkant van de halte geplant worden. Dat kan een plaatselijke verschuiving van de bomenrij veroorzaken. Deze verschuiving wijkt af van de norm op landschappelijk gebied, maar is aanvaardbaar zolang de continuïteit en de regelmatigheid van de bomenrij gewaarborgd blijft met voldoende tussenafstand. Deze verschuiving kan gecompenseerd worden tijdens de volgende renovatie van de bomenrij door een aanpassing van de inplanting en het aantal bomen van de halte.

5.2.3 INPLANTING VAN HET MEUBILAIR

Onder meubilair wordt verstaan: schuilplaatsen, haltepalen, verlichtingstoestellen, bovenleidingspalen, banken, andere zitplaatsen, vuilnisbakken, borstweringen, elektriciteitskasten en andere elementen.

Gans het meubilair moet ingeplant worden buiten de strook van 1,50 m en met de nodige flexibiliteit, rekening houdend met de technische beperkingen die nageleefd moeten worden binnen elk vakdomein:

- de eventuele ontubbeling van het wachthokje tussen de bomen indien dit noodzakelijk is;
- een lichte aanpassing van de inplanting van een boom binnen de bomenrij indien dit nodig is, maar met herstel van het veroorzaakte onevenwicht (in samenhang met de tegenover liggende bomenrij);
- een boom niet vervangen indien dit in laatste instantie echt niet mogelijk is.

Het is belangrijk dat het meubilair (terug) geplaatst wordt zoals het hoort, en dit vooraf of ten laatste op hetzelfde moment als de bomen zelf.

5.3 VOLUMES DIE NODIG ZIJN VOOR DE BOOM

5.3.1 BOVENGRONDS VOLUME

Wanneer een boom over een belangrijke weg of een openbaarvervoerslijn hangt, moet hij van een boomsoort van 1ste grootteorde zijn, dus met een potentiële hoogte van minstens 25 m op volwassen leeftijd. Een kritische minimumhoogte blijkt inderdaad noodzakelijk opdat een geleidelijke en evenwichtige snoeiing, uitgevoerd door vakmensen, de onderkant van de kroon kan verhogen ten opzichte van de transportkoker van het geheel aan voertuigen met grote omvang die de weg in kwestie bezetten: voertuigen van het openbaar vervoer (trams met bovenleidingen, bussen met achteruitkijkspiegels), konvoien van uitzonderlijk vervoer (breedte en hoogte) en hulpdiensten. Op deze wijze zal de boom zijn landschappelijke meerwaarde intact kunnen houden en zal tegelijkertijd de maximale functionaliteit van de transportkokers gehandhaafd blijven.

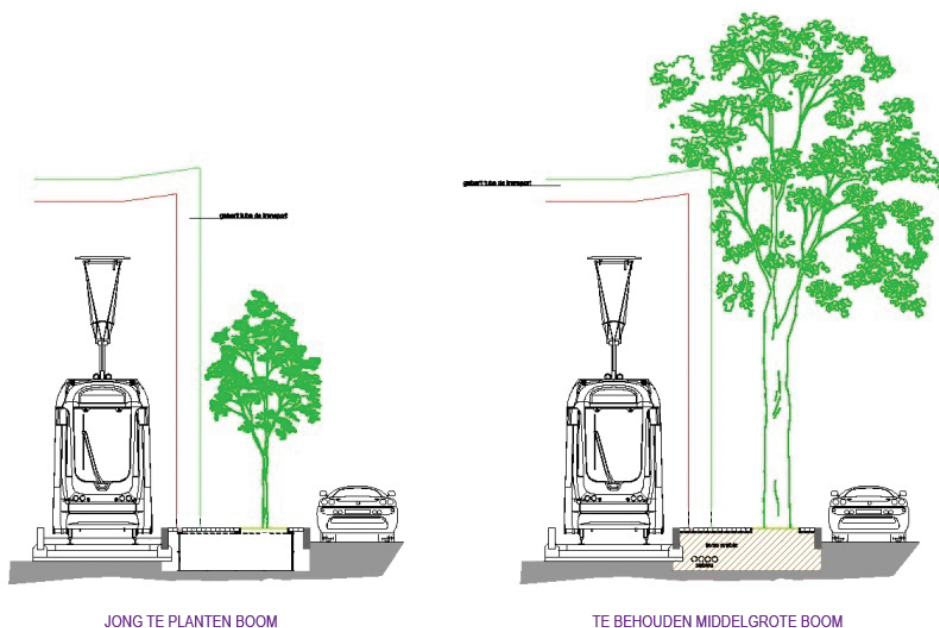
Als een boomsoort van 1ste grootteorde niet kan overwogen worden, gaat men dezelfde boomsoort een ander silhouet geven, waarvan de realisatie en het onderhoud worden uitbesteed.

5.3.2 ONDERGRONDS VOLUME

Om te kunnen groeien moet een boom kunnen beschikken over een maximaal volume van kwaliteitsvolle aarde. Dit zorgt bovendien voor een betere verankering en een grotere veerkracht tegen ziektes dankzij een betere gezondheid.

In de vrije natuur verspreidt een boom zijn wortels over een radius van ten minste 2 maal die van zijn kruin. 95% van zijn wortels zijn opgeslagen binnen de eerste 30 centimeter diepte, voor zijn verankering en zijn voeding door oppervlaktewater, de rest van de kleine wortels worden gebruikt voor de opname van voedingsstoffen en diep water. Dit plaatje klopt echter niet in de omgeving van de openbare weg, waar veel ondergrondse inrichtingen de bomen begrenzen tot een meer beperkte oppervlakte en volume.

Het exploiteerbare bodemvolume door de wortels moet,



Schema 2: Principe van het beplanten met of van het handhaven van bomen op de haltes

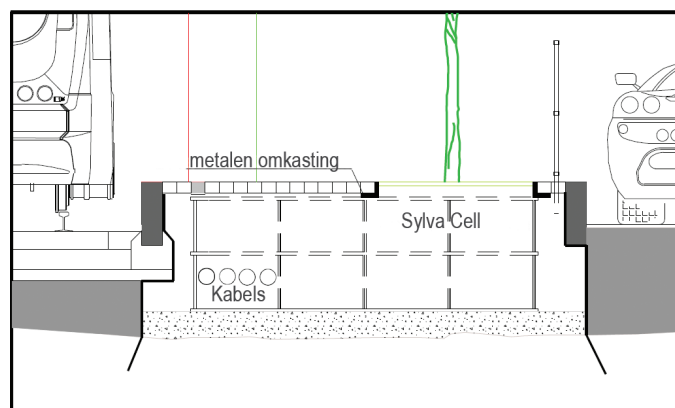
zelfs langs de wegen, voldoende zijn om de boom te laten volgroeien: minstens 20 m³ voor de boomsoorten van 1ste grootteorde zoals de linden, platanen, witte paardenkastanjes of esdoorns. Dit volume mag niet verward worden met het volume van de plantput in de stoep die beperkt is tot de opgraving (≥ 3,5 m³, art. 17 van Titel VII van de GSV).

Gans het volume van de openbaarvervoerhalte moet gebruikt kunnen worden door de wortels, en dus voorzien worden van akkeraarde. Dit is even essentieel als het feit dat de oppervlaktebedekking van de halte stabiel, vlak en comfortabel blijft met het verstrijken van de tijd. Het volume dat exploiteerbaar is wordt niet definitief in gebruik genomen door de verlenging van de berm, waarop een comfortabele bedekking aangebracht wordt voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

Men kan deze werkzaamheden uitvoeren tijdens de aanleg van een nieuwe halte of bij de totale heraanleg van een bestaande halte. Met een vrije open ruimte van 8 m tussen de bomen, een breedte van 3 m en hoogte van 80 cm, worden deze 20 m³ bijna bereikt. Dit komt volledig overeen met het interne volume van een standaard halte.

Bij de aanleg van haltes met bomen, zal er meer ruimte ingeboet worden om het exploiteerbaar volume voor de

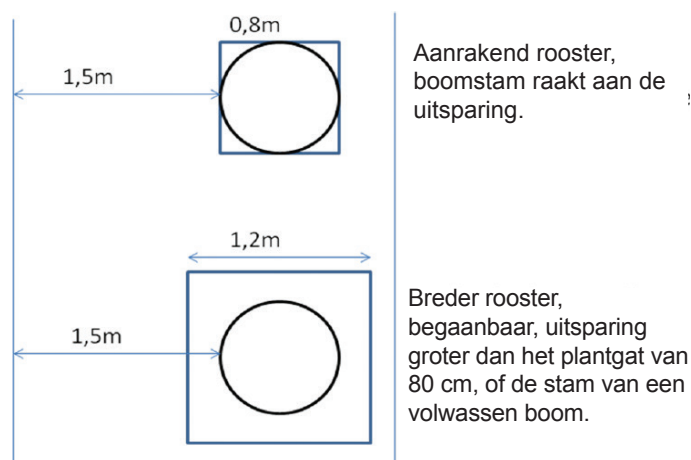
Principe van het aanplanten van bomen of van het behoud van haltes met borstwering, ondergronds exploiteerbaar volume voor de wortels en oppervlakte van de gedeeltelijk begaanbare put



wortels te integreren. De inkortingingen geven meer kans tot de toepassing van technische oplossingen die reeds op de markt bestaan (alveolaire structuren onder perron, mengeling aarde-steen, gekantelde zelfdragende tegels op de zijwanden...).

5.4 OPPERVLAKTE VAN PLANTPUTTEN

De GSV stipuleert dat de plantputten aan de voet van de bomen bedekt zijn met een doorlaatbare oppervlakte van minimum 2,25 m², of rechthoekig (titel VII, art. 18 §1). Het is echt ook van essentieel belang dat het volume aan aarde exploiteerbaar door het wortelsysteem in voldoende mate beschikbaar is en dat aanvoer van water overeenstemt met de behoeften van de boom (door percolatie of vervangend irrigatiesysteem).



de plantput gedeeltelijk te overdekken. Elke overdekking moet echter conform zijn aan het Cahier van de toegankelijkheid.

Schema 4: Principe dat toelaat over een begaanbare breedte van 1,50 m te beschikken met een plantput die voldoende breed is.

Indien de breedte van de put wordt ingeperkt, moet de lengte in dezelfde mate worden vermeerderd. De minimale breedte van de put wordt geproportioneerd volgens de afmetingen van de kluit van de te planten boom (cf. TB 2011).

Wetende dat de diameter van de stam van een volwassen boom slechts zelden de 80 cm overschrijdt, kan de plantput begaanbaar gemaakt worden (rooster, hars...) over de ganse oppervlakte rondom een cirkel van 80 cm diameter rond de stam zodat er een breedte van 1,50 m beschikbaar blijft voor de gebruikers.

5.5 OVERZICHT VAN DE TE RESPECTEREN VOORWAARDEN

- Een doorlaatbare zone van minimaal 2,25 m² moet voorzien worden aan de voet van de boom (GSV, titel VII, art. 18, §1).
- Het volume van de plantput dat de grens van de uitgraving vormt mag minimum 3,5 m³ bedragen (cf. GSV, titel VII, art. 17).
- Het volume aan aarde dat exploiteerbaar is voor de wortels dient minimum 20 m³ per boom te bedragen opdat een boomsoort van 1ste grootteorde (linde, plataan, kastanjeboom, esdoorn...) tot volledige ontwikkeling kan komen.
- Om het vrije gebied van 1,50 m zonder enig obstakel tussen de perronboord en de grens van de begaanbare zone af te bakenen kan overwogen worden om

6. STEDENBOUWKUNDIGE PROCEDURES

Het kappen van een hoogstammige boom op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning (art. 98 §1er, 8° van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening). Een hoogstammige boom is *een boom die minstens een hoogte bereikt van 4 m en waarvan de stam minstens 40 cm omtrek heeft op 1,50 m van de grond*, of bij jonge bomen een diameter van 13 cm. Het vellen van een boom die niet beantwoordt aan een van deze 2 noodzakelijke voorwaarden, is niet onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning.

Indien de vergunningsaanvraag alleen maar het kappen van hoogstammige bomen op de openbare weg omwille van veiligheidsredenen (dus zonder infrastructuurwerken) betreft, zal voor de beslissing over deze vergunning de procedure van minimaal belang² toegepast worden, en dit enkel in het geval van een afzonderlijke boom of bomen in kleine groepen. De maximumtermijn voor deze beslissing is 30 dagen (ontvangstbewijs van volledig dossier) + 45 dagen (beslissing). In het geval van aanleg van

paden of een halte rond de te kappen bomen, zullen er 30 extra dagen nodig zijn zodat Brussel Mobiliteit haar advies kan indienen.

Indien het vellen meer dan een segment van een bomenrij hoogstammige bomen betreft, valt dit onder de bepaling van *aanleg en de wijziging van beplante en minerale ruimten langs de wegen*. Dit houdt een wijziging van de inrichting van de openbare weg in, waarvoor 30 dagen van bijzondere bekendmakingsmaatregelen nodig zijn (voorschrift 25.1 en 25.3 van het GBP³). Het GBP slaat op het eerder vermelde besluit inzake werken van minimaal belang. Dezelfde redenering gaat ook op voor het vellen van een groot aantal afzonderlijke bomen, waarvan de hoeveelheid van die aard is dat dit valt onder de eerder vermelde regel betreffende *aanleg en wijziging van beplante en minerale ruimten langs de wegen*. Het is de stedenbouwkundig afgevaardigde ambtenaar die de reikwijdte en interpretatie van deze begrippen afweegt. De maximumtermijn met betrekking tot de beslissing van toekenning van stedenbouwkundige vergunning bedraagt

-
2. *Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13/11/2008 tot bepaling van de handelingen en werken die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning, van het advies van de gemachtigde ambtenaar, van de gemeente, van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, van de overlegcommissie evenals van de speciale regelen van openbaarmaking of van de medewerking van een architect; Voor zover ze niet afwijken van een bestemmingsplan, een stedenbouwkundige verordening of een verkavelingsvergunning, zijn de volgende handelingen en werken vrijgesteld van het advies van de gemachtigde ambtenaar of, in het geval van een aanvraag ingediend overeenkomstig artikel 175 van het BWRO, van het voorafgaand advies van het college van burgemeester en schepenen:
2° het vellen van hoogstammen dat krachtens [1 artikel 32, 1° en 2°]1 niet van stedenbouwkundige vergunning is vrijgesteld;*
 3. **GBP**
 - 25.1. *Handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van de inrichting van wegen en lijnen van het openbaar vervoer zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.*
 - 25.5. *De aanleg en de wijziging van beplante en minerale ruimten langs de wegen zijn toegelaten in het kader van inrichtingswerken aan de wegen. In het kader van inrichtingswerken aan de wegen en indien de plaatselijke omstandigheden ertoe verplichten, kunnen zij worden afgeschaft met inachtneming van het eerder genoemde voorschrift 25.3, 2° en zonder hun mogelijke sociale of recreatieve functie in het gedrang te brengen.*

hier 30 + 120 dagen (plus de schoolvakanties tijdens welke de publieke onderzoeken beperkt zijn tot maximum de helft van hun duur).

De adviezen die buiten deze termijnen worden gegeven zijn van gunstige aard (uiterste termijnen). Een vergunning wordt daarentegen nooit stilzwijgend afgeleverd indien het bestuur niet reageert (wettelijke termijnen).

Dit maakt de volgende procedures mogelijk:

6.1 VRIJSTELLING VAN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

De vrijstelling van een stedenbouwkundige vergunning kan door de afgevaardigde ambtenaar worden afgeleverd op basis van art. 98 §2 van BWRO, zoals gewijzigd door de ordonnantie houdende mobiliteit, indien er sprake is van de aanpassing of uitbreiding van een bestaande halte, zonder het kappen van hoogstammige bomen, met vervanging van bomen met een omtrek kleiner dan 40 cm door exemplaren die de vergelijking met het origineel kunnen doorstaan.

6.2 BOUWVERGUNNING VAN MINIMAAL BELANG

De bouwvergunning is van minimaal belang indien er sprake is van een herstelling of uitbreiding van een bestaande halte van de lijn/openbare weg, met het integraal kappen en vervangen van hoogstammige bomen over een maximale lengte van 50 m over een en hetzelfde project. Geen publiek onderzoek noch het advies van het college van burgemeester en schepenen is hier nodig, enkel het advies van Brussel Mobiliteit.

6.3 BOUWVERGUNNING MET VOLLEDIGE PROCEDURE

De procedure zal voltooid worden, ofwel met openbaar onderzoek, bemiddelingscomité, advies van Brussel Mobiliteit en het college van burgemeester en schepenen, in geval van:

- de aanleg van haltes, met of zonder het kappen van hoogstammige bomen;
- het kappen van hoogstammige bomen zonder vervanging van bomen met een hoge stam, ongeacht de duur van het kappen;

- het kappen van hoogstammige bomen over een lengte van meer dan 50 m binnen hetzelfde project;
- het kappen van hoogstammige bomen over verschillende segmenten van minder dan 50 m verspreid over verschillende haltes van de lijn/openbare weg.

7. STUDIE VAN DE MEEST VOORKOMENDE GEVALLEN

7.1 BESTAANDE OF NIEUW AAN TE LEGGEN HALTES MET CENTRALE OF LATERALE BERM, MET EEN MINIMALE BREEDTE VAN 3 M

7.1.1 BESTAANDE BOMEN OP DE INSTAPZONE VAN 1,50 M VAN DE HALTE

7.1.1.1 Halte met jonge bomen (< 40 cm omtrek) waarvan de boord van de begaanbare zone ligt op minder dan 1,50 m van de boord van de opstapzone.

De bestaande bomen zijn te verplaatsen (of te vervangen) naar de achterzijde van de halte.

Stedenbouwkundige procedure:

- indien herinrichting of uitbreiding van een bestaande halte: vrijstelling van een bouwvergunning (art. 7, 1° van het besluit van minimaal belang want het gaat hier om een levensvatbare verplaatsing van de bomen). Het vellen van bomen met minder dan 40 cm omtrek is niet onderworpen is aan een stedenbouwkundige vergunning;
- bij aanleg van een nieuwe halte: stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek want het besluit van minimaal belang voorziet niet in een vrijstelling voor een 'aanleg'.

NB: Elke verplaatste boom die sterft binnen de drie jaar nadat hij verplaatst werd, moet vervangen worden door

een gelijkaardig exemplaar.

7.1.1.2 Halte in een bomenrij die niet kon vervangen worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone.

De bestaande bomen zijn te kappen en te vervangen. De nieuwe bomen worden geplant aan de achterkant van de halte. Hun boomsoort is degene van het landschapspersceel waarin ze zich bevinden, om zo opnieuw een coherent geheel te vormen (dus niet noodzakelijk dezelfde boomsoort als die gekapt werd).

Stedenbouwkundige procedure:

- indien reparatie of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een lengte van maximum 50 m (standaard halte): stedenbouwkundige vergunning zonder openbaar onderzoek noch advies van het schepencollege, maar wel vergezeld door de wettelijk verplichte informatie om vervolgens over te maken aan de gemeente (enerzijds de kennisgeving aan de gemeente door de gemachtigde ambtenaar via de kopij van de afgeleverde stedenbouwkundige vergunning en anderzijds door de kennisgeving van de werfleider van de datum van aanvang der werken, minstens 8 dagen vooraf, aan de gemeente en de gemachtigde ambtenaar⁴);

4. BWRO:

Art. 178. §1. De beslissing van de gemachtigde ambtenaar tot verlening of weigering van de vergunning wordt gelijktijdig aan de aanvrager en aan de gemeente bij een ter post aangetekende brief ter kennis gebracht.

Art. 194/2 al 3: De houder van de vergunning moet het college van burgemeester en schepenen en de gemachtigde ambtenaar per aangetekend schrijven op de hoogte brengen van de aanvang van de toegestane werken of handelingen alsook van de in het eerste lid bedoelde aanplakking, ten minste acht dagen alvorens de werken aan te vatten.

- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een afstand van meer dan 50 m: bouwvergunning met openbaar onderzoek;
- indien aanleg van nieuwe halte: stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek ongeacht over welke afstand er gekapt zal worden.

7.1.1.3 Halte in een oude bomenrij die vervangen moet worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone.

De bestaande bomen dienen geveld en verplaatst te worden binnen het kader van een gemeenschappelijke aanpak om te oude bomenrijen te vervangen. Dit moet gebeuren in coördinatie met de wegbeheerder.

Ingevolge het gemotiveerde advies van de wegbeheerder, dient ofwel het integrale landschapsperceel vervangen te worden indien de termijn van diens behoud minder dan 10 jaar bedraagt, ofwel zullen er enkel nieuwe bomen op de haltes geplant worden in afwachting van het indienen van het toekomstige globaal project enkele jaren later. Opgelet, de inbreng van het toekomstig globaal project is in dit geval nodig voor de keuze van de nieuwe boomsoort. De nieuwe bomen worden geplant aan de achterkant van de halte.

Stedenbouwkundige procedure:

- indien globaal project (herstel of aanleg van een halte) en vervanging van integrale percelen bomenrijen: globale stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek;
- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een afstand van meer dan 50 m: stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek;
- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een afstand van maximum 50 m: stedenbouwkundige vergunning zonder openbaar onderzoek en zonder advies van het schepencollege;
- indien aanleg van een nieuwe halte: stedenbouw

kundige vergunning met openbaar onderzoek ongeacht over welke afstand er gekapt zal worden.

7.1.2 BESTAANDE BOMEN IN DE ZONE ACHTER DE HALTE

7.1.2.1 Halte met jonge bomen (< 40 cm omtrek) waarvan de rand van de begaanbare zone ligt op minder dan 1,50 m van de boord van de instapzone.

De bestaande bomen zijn te behouden of te verplaatsen binnen de achterliggende zone door verplaatsing of kappen en herplanten (op basis van het gemotiveerde advies van de wegbeheerder). Het volume van de halte wordt gevuld met teelaarde.

Stedenbouwkundige procedure:

- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte: vrijstelling van stedenbouwkundige vergunning;
- indien aanleg van een nieuwe halte: stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek want het besluit van minimaal belang voorziet niet in een vrijstelling voor een 'aanleg'.

7.1.2.2 Halte in een bomenrij die niet kon vervangen worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone.

Het lot van de bestaande bomen moet nog vastgesteld worden. Het doel is deze te behouden, maar als het gemotiveerde advies van de wegbeheerder bepaalt dat de uitvoering van de werkzaamheden in aanzienlijke mate de stabiliteit of de fytosanitaire staat van de betrokken bomen aantast, dan is het kappen en vervangen aanvaardbaar. Er moet wel extra moeite gedaan worden om de bomen te behouden, zowel bij de voorbereiding van het project als bij de uitvoering van de werkzaamheden.

- Indien de bomen behouden blijven, moeten de wortels rond de stam binnen een bepaalde zone voldoende groot gelaten worden om de overlevingskansen van de bomen te maximaliseren.
- Indien deze bomen geveld worden, worden hun vervangers aan de achterkant van de halte geplant. Hun boomsoort is degene van het landschapsperceel waarin ze zich bevinden, dit om opnieuw een cohe-

rent geheel te kunnen vormen (dus niet noodzakelijk met dezelfde boomsoort als degene die geveld werd).

Stedenbouwkundige procedure:

- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een afstand van meer dan 50 m: stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek;
- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een afstand van maximum 50 m (standaard halte): stedenbouwkundige vergunning zonder openbaar onderzoek en zonder advies van het schepencollege;
- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte zonder kappen: vrijstelling van stedenbouwkundige vergunning;
- indien aanleg van een nieuwe halte: stedenbouwkundige vergunningen met openbaar onderzoek, of er nu gekapt moet worden of niet, en ongeacht over welke lengte dit zal plaatsvinden.

7.1.2.3 Halte in een oude bomenrij die vervangen moet worden binnen een termijn van minder dan 10 jaar, deze halte bevat bomen (oud of jong, rottend of niet) waarvan de rand van de begaanbare zone zich op minder dan 1,50 m bevindt van de rand van de instapzone.

In het algemeen zijn de bestaande bomen te kappen en te vervangen binnen het kader van een gemeenschappelijke aanpak van het vervangen van de oude bomenrijen. Indien de bestaande bomen echter nog jong zijn, kunnen ze behouden blijven als ze compatibel zijn met het geheel aan voorziene beplantingen. Het gemotiveerde advies van de wegbeheerder zal bepalen of de termijn van minder dan 10 jaar voor het behouden van de bomenrij van toepassing is en ook het eventuele behouden van jonge bomen die reeds werden vervangen op de haltes.

Indien het kappen plaatsvindt: hetzij de totaliteit van het landschap perceel bij een handhavingstermijn die van korte duur is, ofwel worden er op de haltes enkel nieuwe bomen geplant, in afwachting van het indienen van een globaal toekomstig project enkele jaren later (opgelet, de keuze van de nieuwe boomsoort is bindend voor dit toekomstige project).

De nieuwe bomen worden geplant aan de achterkant van de halte.

Stedenbouwkundige procedure:

- indien globaal project (herstel of aanleg van een halte) en vervanging van integrale percelen bomenrijen: globale stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek ;
- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een afstand van meer dan 50 m: bouwvergunning met openbaar onderzoek;
- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte met het kappen van bomen over een afstand van maximum 50 m (standaard halte): stedenbouwkundige vergunning zonder openbaar onderzoek en zonder advies van het schepencollege;
- indien aanleg van een nieuwe halte: stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek ongeacht over welke afstand er gekapt zal worden;
- indien herstelling of uitbreiding van een bestaande halte: vrijstelling van stedenbouwkundige vergunning.

7.2 BESTAANDE HALTE OF AAN TE LEGGEN HALTE OP HET TROTTOIR

Overwegende dat:

- de ideale vrije breedte van minimum 1,50 m moet voorzien zijn tussen de perronboord en de rand van de begaanbare zone. In het geval van een bestaande halte met lage bezettingsgraad, kan de breedte van het pad tussen de perronboord en de boom eventueel verminderd worden tot 1,20 m ter hoogte van volwassen bomen voor zover de put begaanbaar is volgens de toegangscriteria voor personen met een beperkte mobiliteit. Het trottoir aan de achterkant van de bomen zal hier ook gebruikt worden voor de verplaatsingen van de gebruikers. Geen enkele boom kan geplaatst worden ter hoogte van de eerste twee deuren (personen met beperkte mobiliteit);
- de kruin van de boom op een respectabele afstand moet blijven van de gevels (GSV, Titel VII art. 16 §1: De minimumafstand tussen een boom en een gevel wordt zo bepaald dat er een minimumafstand van 2 meter overblijft tussen de gevel en de kruin van de volgroeide boom). De boom mag dichter tegen de gebouwen staan op voorwaarde dat er voor de gebouwen genoeg plaats is (voortuintjes...). Er moet ook een trottoir van minimum 2 m breedte worden voorzien;

- zelfs indien de plantput van de boom begaanbaar gemaakt wordt, de stambreedte van een boom van 1ste grootteorde 80 cm vrije ruimte vereist;
- een boom kan worden beschouwd als een eenmalig obstakel en vandaar toegelaten wordt op het trottoir en dat er daarom geen enkele andere stedelijke uitrusting zal ingeplant worden binnen een afstand van 1,5 m rond deze boom.

Een halte op het trottoir niet beplant mag worden tenzij dit trottoir een minimale breedte van 4 m heeft [1,20 m (afgebakende in- en uitstapzone) + 0,80 m (boomstam) + 2,00 m (trottoir)] met voldoende afstand tot aan de gebouwen (aanwezigheid van voortuintjes...). Bij afwezigheid van voldoende tussenafstand, dient de minimale breedte vastgelegd te worden op 5 m of meer ter behoud van de te respecteren afstand tussen het gebouw en de kruin van de volgroeide boom.

De voorwaarden voor het kappen en het vervangen en de van toepassing zijnde procedures zijn dezelfde als op de bermen, behalve:

- daar waar het aanleggen van een halte in uitbreiding van een bestaand trottoir, zonder het kappen van bomen, is vrijgesteld van de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning (art. 7, 1° van het besluit van minimaal belang).

7.3 HALTE MET EEN BREEDTE VAN MINDER DAN 3 M

Dergelijke situaties, binnen de ruimte van bestaande bomenrijen, moeten eerder uitzondering blijven. Er moeten oplossingen gevonden worden waarbij bijvoorbeeld de halte ofwel verplaatst of verbreedt wordt met behoud van beplanting of behoud van een bomenrij.

Als dat nog niet mogelijk blijkt, zal de projectleider komen aandraven met alternatieven voor het ontwerp (rechthoekige plantputten, bedekkingen met een zekere breedte die de begaanbaarheid garandeert, vorm van de putten...).

Indien er geen enkele oplossing wordt gevonden:

- worden dezelfde modaliteiten van beslissing inzake het kappen van bomen toepast zoals in de bermen gelden;
- zal de projectleider hier voorstellen om de bomen niet te vervangen.

Stedenbouwkundige procedure: stedenbouwkundige vergunning met openbaar onderzoek, ongeacht de lengte van het perceel. Krachtens het onderzoek, zal de afgevaardigde ambtenaar geneigd zijn om te opteren voor het niet vervangen van de bomen, ofwel voor het uitbreiden of verplaatsen van de halte om de vervanging van de bomen wel mogelijk te maken.

8. UITVOERING VAN DEZE NOTA

Een geleidelijk overzicht van de situatie van alle openbaarvervoerhaltes in het Brusselse gewest moet het mogelijk maken om prioriteiten te stellen. Daarom moeten eerst de haltes aangepakt worden waar het voor de veiligheid van personen nodig is bomen te kappen, met een precieze analyse van de mogelijkheden tot herplanting. Ook de haltes waar nieuwe aanplantingen mogelijk zijn krijgen voorrang, met inbegrip van de recent aangelegde openbare wegen.

Deze nota wordt uitgevoerd via de drie volgende procedures: de aanlegprocedure, de beplantingsprocedure en de stedenbouwkundige procedure.

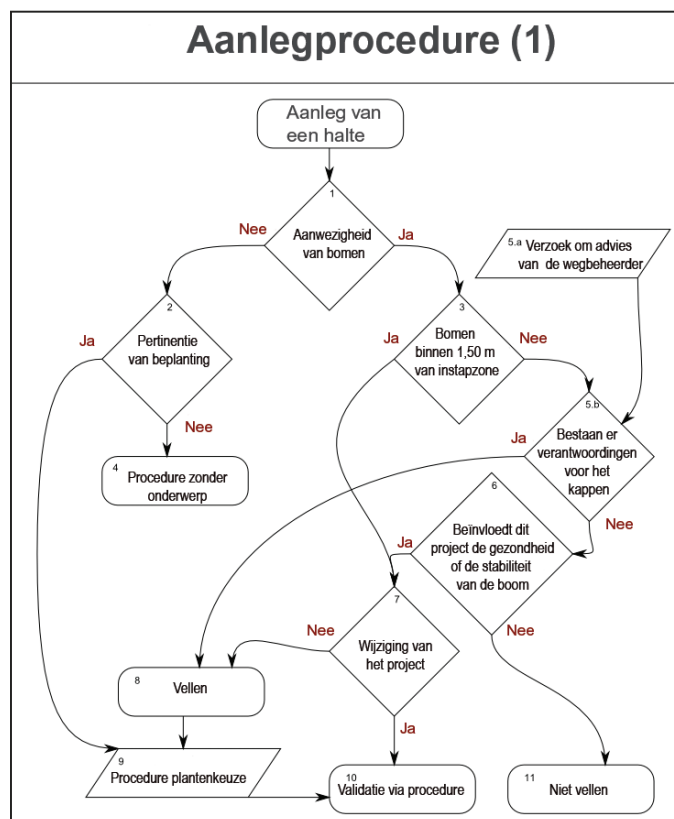
Deze nota verzoekt de projectleiders:

- om de boombeheerders te raadplegen (zie 4.3);
- voldoende exploiteerbaar volume voor de wortels te vermelden op de plannen voor aanleg (zie 5.3.2);
- oplossingen te zoeken voor de aanleg, met inachtneming van deze nota, van veilige haltes met waar mogelijk in goede omstandigheden aangeplante bomen.

8.1 BESLISSINGSSHEMA VAN DE AANLEG-PROCEDURE

1. Onder 'Aanwezigheid van boom/bomen' wordt verstaan dat er bomen staan of niet. De procedure van aanleg is erop voorzien om rekening te houden met **elke bestaande boom**. De stedenbouwkundige procedure, van haar kant, vereist een stedenbouwkundige vergunning voor:

- *het vellen of kappen van hoogstammige bomen* (een hoogstammige boom is een boom waarvan de omtrek van de stam minstens 40 cm bedraagt



op 1,50 m hoogte en die minstens 4,00 m hoog wordt);

- *de werken voor de inrichting van ruimtes die worden voorzien voor beplanting, als ze herhaald worden over de lengte van een stuk openbare weg*. Dit betekent dat niet het planten van bomen of het kappen van hoogstammige bomen een vergunning vereist, maar wel de terugkerende aanleg van de ruimtes die er voor voorzien zijn (bv. meerdere plantputten), waardoor het infrastructuurwerken worden. Andersom worden werkzaamheden die niet herhaaldelijk worden

uitgevoerd op hun beurt vrijgesteld van een stedenbouwkundige vergunning.

2. Met 'Pertinentie van beplanting' wordt de evaluatie van het belang van beplanting binnen een bestaande bomenrij of binnen een op te waarderen publieke ruimte bedoeld.

3. Met 'Bomen binnen 1,50 m van de instapzone' wordt de bestaande situatie bedoeld waarin hoogstammige bomen aangetroffen worden binnen de zone gelegen tussen de rand van de instapzone van het perron en een afstand van 1,50 m vanaf dit punt, te weten in de breedte van het perron over zijn ganse lengte.

4. Met 'Procedure zonder onderwerp' wordt bedoeld dat de huidige nota niet meer van toepassing is.

5.a. Het 'Verzoek om advies van de wegbeheerder' impliceert een gemotiveerde vraag om advies aan de wegbeheerder omtrent de fyto-sanitaire staat van de bomen en de te planten boomsoort - die tevens aangepast is aan het landschapspereel van de bomenrij qua grootte, ook wanneer volgroeid en ook voor wat betreft de kans op behoud van de bomen binnen het landschapspereel in kwestie.

5.b. Met 'Bestaan er verantwoordingen voor het kappen' worden de redenen bedoeld voor het kappen van bomen in het licht van fyto-sanitaire argumenten (zoals het risico op vallende bomen, van overhellen of van geringe of middelmatige levensvatbaarheid van sommige bomen) en/of argumenten ter behoud van welbepaalde landschapspereelen en/of problemen met paden en/of veiligheidsproblemen.

6. Met de vraag 'Beïnvloedt dit project de gezondheid of de stabiliteit van de boom' wordt aangestuurd op een zo precies mogelijke evaluatie van de gevolgen die het project kan hebben inzake het risico op omvallende of overhellende bomen en hun gezondheidstoestand.

7. Onder 'Wijziging van het project' wordt verstaan dat de projectleider een evaluatie maakt van de opportuniteiten om het ontwerp te wijzigen op basis van voorafgaandelijke elementen en desgevallend compatibele wijzigingen voor te stellen op vlak van beplanting en de manier waarop dit gebeurt (verdeling, breedtes, verkeersrichting...).

8. 'Vellen' is de verwijdering van de bomen in kwestie.

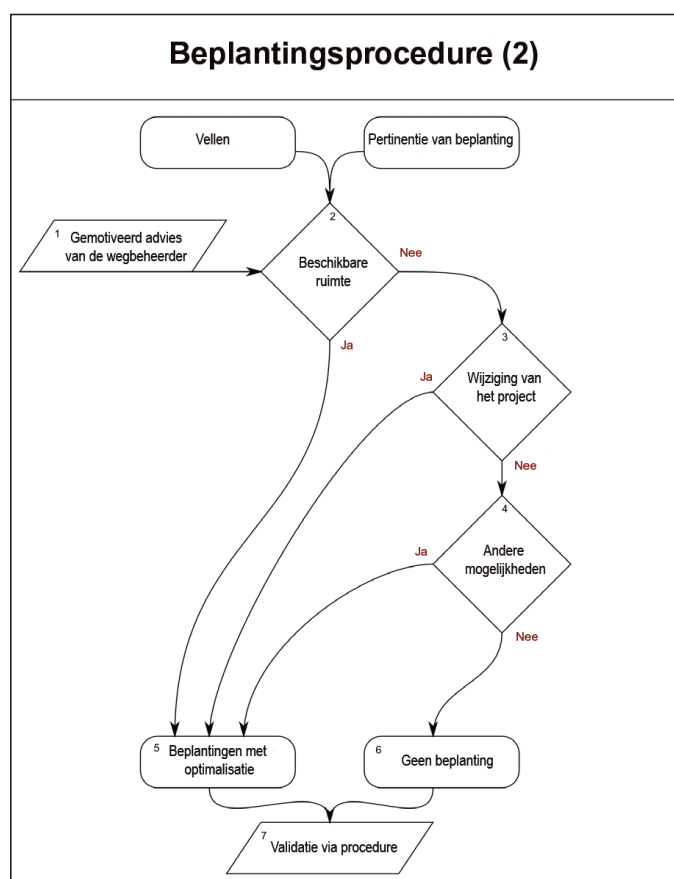
9. 'Procedure plantenkeuze' verwijst naar de flowchart

beplantingsprocedure.

10. Onder 'Validatie via procedure' wordt verstaan dat het project moet worden gevalideerd door middel van de drie procedures beschreven in deze nota (aanlegprocedure, beplantingsprocedure en stedenbouwkundige procedure), via interne procedures en via de stedenbouwkundige wetgeving.

11. 'Niet vellen' wil zeggen dat de bomen mogen blijven staan.

8.2 BESLISSINGSSCHEMA VAN DE BEPLANTINGSPROCEDURE



1. 'Gemotiveerd advies van de wegbeheerder' is een verzoek om advies uitgaande van de wegbeheerder ter verantwoording van de te gebruiken boomsoort om te planten, rekening houdend met het landschapspereel van de bomenrij (bladerdracht, plantsoenen en afmetingen bij volgroeidheid), het bepalen van de locatie en de afmetingen van de putten en de eventuele voorstellen ter wijziging van het ontwerp.

2. Onder 'Beschikbare ruimte' wordt het onderzoek verstaan om te weten of de aanwezigheid van bomen wel op-

portuun is en om te kijken of boomsoort en bladerdracht geschikt zijn voor het landschap perceel in kwestie rekening houdend met de verplichting om 1,50 m vrije doorgang te laten vanaf de boord van de instapzone van het perron en andere eventuele belemmeringen, wetende dat de plantputten eventueel rechthoekig kunnen zijn.

3. Onder 'Wijziging van het project' wordt verstaan dat de projectleider onderzoekt of het nodig is het project te wijzigen op basis van de vorige stappen en desgevallend gepaste wijzigingen voor te stellen.

4. Hier kan overwogen worden om de breedte van de uitgegraven put of een met teelaarde gevulde put te verkleinen. Deze verkleining wordt beperkt door de grootte van de kluit en de groeilengte. Andere mogelijkheden: het afdekken van het plantgat zodat het begaanbaar wordt voor weggebruikers, een andere vorm van het plantgat, de positie van de boom in het gat, een andere plek van de put...

5. Met 'Beplantingen met optimalisatie' wordt het overwegen van het gebruik van technieken bedoeld die de potentieel maximale exploitatie van het perronvolume door de wortels mogelijk maken in functie van de ontwikkeling van de gekozen boomsoort.

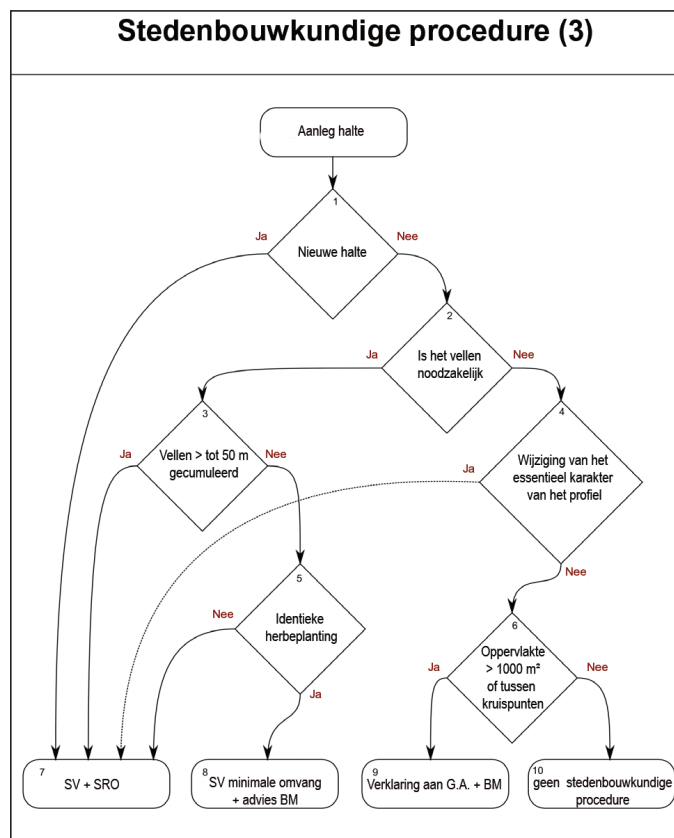
6. Met 'Geen beplanting' wordt bedoeld dat er geen enkele beplanting moet worden voorzien.

7. Onder 'Validatie via procedure' wordt verstaan dat het project moet worden gevalideerd door middel van de drie procedures beschreven in deze nota (aanlegprocedure, beplantingsprocedure en stedenbouwkundige procedure), via interne procedures en via de stedenbouwkundige wetgeving.

8.3 BESLISSINGSSCHEMA VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE PROCEDURE

1. 'Nieuwe halte' is de aanleg en inrichting van een perron als gevolg van de vestiging van een nieuwe lijn van het openbaarvervoernet of als gevolg van de oprichting van een nieuwe onthaalinfrastructuur voor de gebruikers die tot dan toe onbestaande was.

2. Bij 'Is het vellen noodzakelijk' gaat het om het vellen van hoogstambomen. Dit zijn bomen waarvan de stam minstens 40 cm omtrek heeft op 1,50 m hoogte, en die



volgroeid minstens 4 m hoog zijn.

3. 'Vellen > tot 50 m gecumuleerd' is het vellen aan van bomen (al dan niet hoogstammig) over een totale lengte van meer dan 50 meter, ook al wordt deze afstand onderbroken en zijn er bijgevolg dus meerdere interventies (dus gespreid over meerdere haltes).

4. Met 'Wijziging van het essentieel karakter van het profiel' wordt bedoeld dat niet elke wijziging van de bestaande situatie aanleiding kan geven tot het toekennen van een vrijstelling van stedenbouwkundige vergunning (met inbegrip van de Speciale Regels van Openbaarmaking).

5. 'Identieke herbeplanting' duidt op elke beplanting met nieuwe bomen van dezelfde boomsoort (met de bladerdracht in volgroeide toestand) op deze zelfde locatie.

6. 'Oppervlakte > 1000 m² of tussen kruispunten' geeft aan dat de oppervlakte van de geplande inrichtingen meer dan 1000 m² in beslag neemt of dat het gaat om de volledige ruimte van een segment van de openbare ruimte tussen twee kruispunten, of soortgelijke.

7. Het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning vereist een procedure met openbaar onderzoek. De belangrijkste onderdelen van de procedure (105 dagen)

zijn een ontvangstmelding, een advies uitgaande van het college van burgemeester en schepenen van de betreffende gemeente, een advies van Brussel Mobiliteit, toepassing van de speciale regels inzake openbaarmaking (SRO), het advies van de overlegcommissie van de betrokken gemeente. Vervolgens wordt de stedenbouwkundige vergunning verleend of geweigerd.

8. De procedure van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag van minimale omvang verschaft vrijstelling van het openbaar onderzoek, van het advies van het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeente en tevens van het advies van de overlegcommissie van de gemeente in kwestie. De stedenbouwkundige vergunning wordt, in overleg met de beheerder/eigenaar, rechtstreeks afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar. De duur van de procedure bedraagt 30 + 45 dagen. De procedure is vastgelegd krachtens artikel 33 van het besluit (omkappen van bomen).

9. Er moet een verklaring overgemaakt worden aan de gemachtigde ambtenaar en aan Brussel Mobiliteit (Directie Strategie). De gemachtigd ambtenaar bevestigt binnen de 15 dagen of er vrijstelling is van stedenbouwkundige vergunning. Binnen deze termijn brengt Brussel Mobiliteit advies uit aan de gemachtigd ambtenaar, en dat binnen de 8 dagen.

10. Bij het uitblijven van een antwoord binnen de voorziene termijnen wordt de vrijstelling van de bouwvergunning bevestigd.

11. Er dient geen enkele stedenbouwkundige procedure te worden uitgevoerd. De projectleider moet evenwel altijd voldoen aan de andere wettelijke vereisten die gelden en de eventueel betrokken diensten hierover informeren.

12. 'Informatie aan de gemeente' is enerzijds de kennisgeving door de gemachtigde ambtenaar door het versturen van de kopij van de toegekende stedenbouwkundige vergunning en anderzijds door de kennisgeving door de bouwheer vanaf de datum van de aanvang der werken, minstens 8 dagen vooraf, aan de gemeente en aan de gemachtigde ambtenaar⁵.

5. BWRO

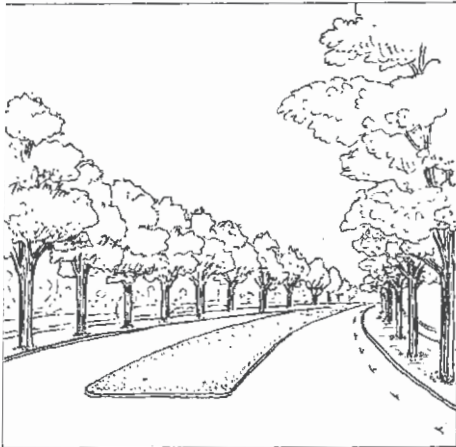
Art. 178 §1: De beslissing van de gemachtigde ambtenaar tot verlening of weigering van de vergunning wordt gelijktijdig aan de aanvrager en aan de gemeente bij een ter post aangetekende brief ter kennis gebracht.

194/2 par 3: De houder van de vergunning moet het college van burgemeester en schepenen en de gemachtigde ambtenaar per aangetekend schrijven op de hoogte brengen van de aanvang van de toegestane werken of handelingen alsook van de in het eerste lid bedoelde aanplakking, ten minste acht dagen alvorens de werken aan te vatten

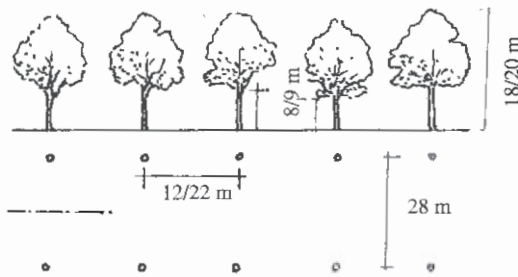
9 HANDBOEK VAN DE BRUSSELSE OPENBARE RUIMTEN (ED. IRIS, 1995)

Opmerking: de handleiding van 1995 wordt om louter illustratieve redenen aangaande het landschapsaspect voorgesteld en kan bijgevolg niet als referentie dienen op het gebied van toegankelijkheid en verkeersveiligheid. Het moet volstaan om hier te verwijzen naar verschillende wettelijke documenten of referenties (zie vademecums).

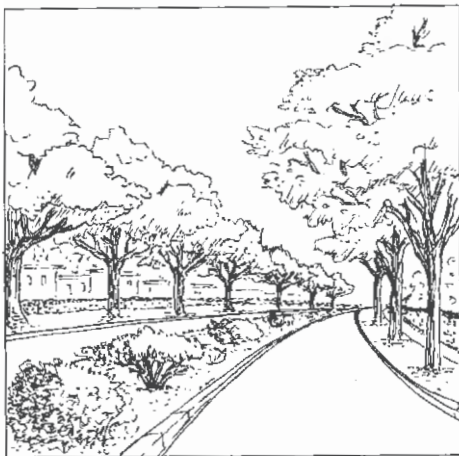
LANEN MET EEN OPEN KARAKTER



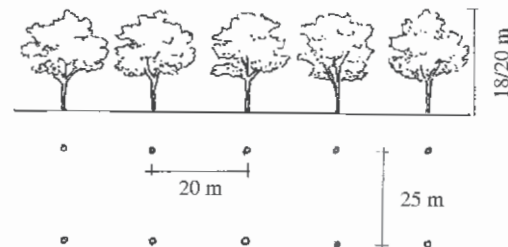
REFERENTIE: LINDEN, FR. ROOSEVELTLAAN



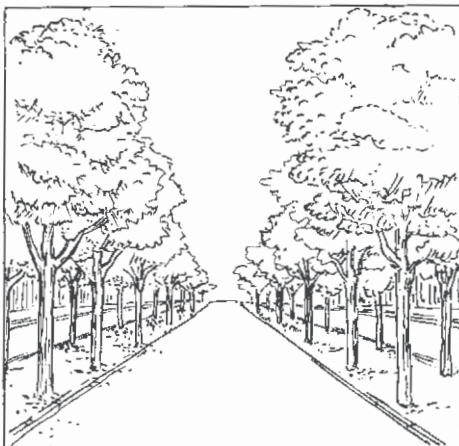
*Ruim en open karakter.
Onregelmatige ruimtes tussen de kronen.
Men mag de kroon niet te hoog laten komen.*



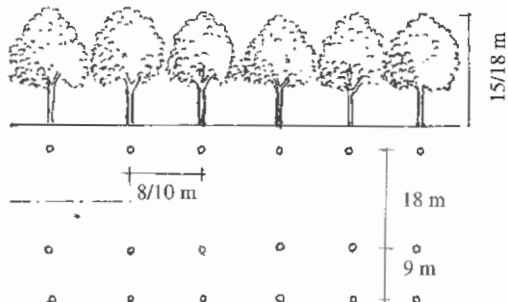
REFERENTIE: TAMME KASTANJES,
E. VANDERVELDELAAN



*Halfopen karakter.
Geïsoleerde kronen, op een natuurlijke manier gespreid.
De kronen mogen wat lager komen.*



REFERENTIE: PAARDEKASTANJES, LOUZIALAAN

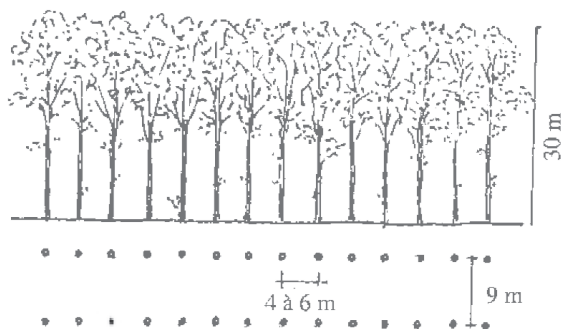


*Open karakter in het midden.
Schuin en zijlings gesloten. Om zijaanzichten te valoriseren, kunnen de kronen naar een constante hoogte worden gebracht.*

LANEN MET EEN GESLOTEN KARAKTER



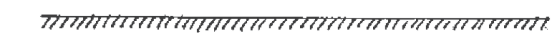
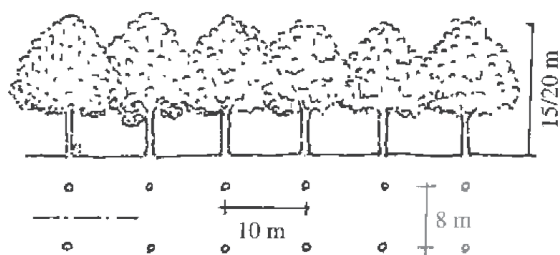
REFERENTIE: BEUKEN, LORRAINEDREEF



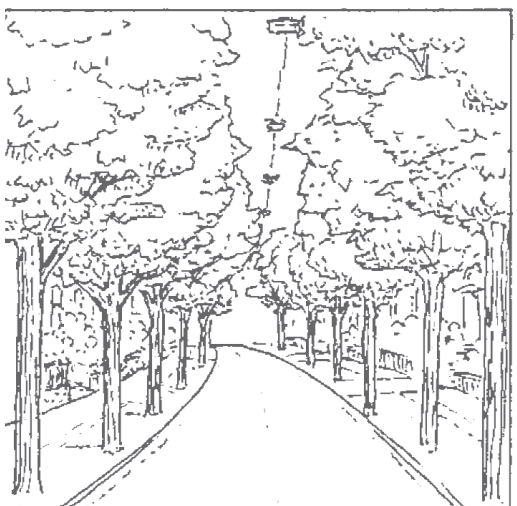
Gesloten en verticaal karakter, zoals de hoofdbeuk van een kathedraal. Zoomeffect.



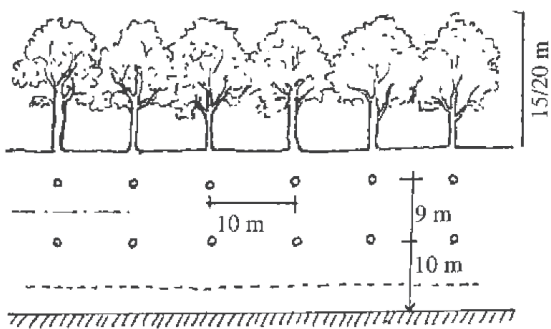
REFERENTIE: PAARDEKASTANJES, ALBERTLAAN



Gesloten karakter in het midden en bijna gesloten karakter langs de zijkanten. Zware en sombere kronen. Indruk van een zuilengang.



REFERENTIE: ESDOORNS, MOLIERELAAN



Gesloten karakter in het midden. Licht welvend effect aan de zijkanten. De kronen moeten naar boven gebracht worden om het zicht op de zijtuinen vrij te maken.

