

HERAANLEG VAN DE JEAN-BAPTISTE BAECKSTRAAT

1. BASISGEGEVENS

1.1. BETREFT

Aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Jean-Baptiste Baeckstraat, beschreven als infrastructuurwerken.

1.2. PLAATS

De volledige Jean-Baptiste Baeckstraat (van de Kersbeeklaan tot de Stuart Merrillaan) gelegen op het grondgebied van de gemeente Vorst:



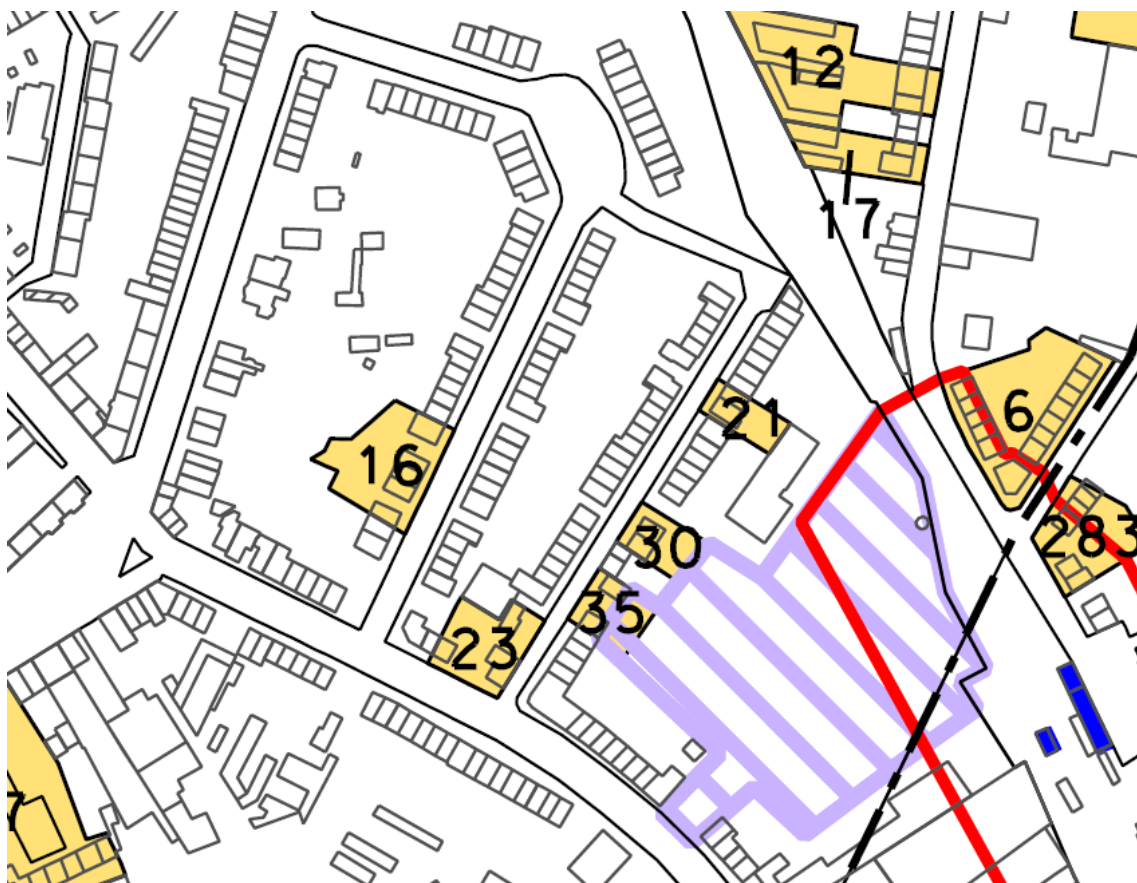
1.3. PROJECTONTWERPERS

Openbare Werken en Stedenbouw van de gemeente Vorst

1.4. PLANOLOGISCHE BEPALINGEN VAN KRACHT IN DE ZONE

1.4.1. GBP

Bestaande rechtstoestand:



De straat heeft 4 verkavelingsvergunningen:

322/FL/21_00

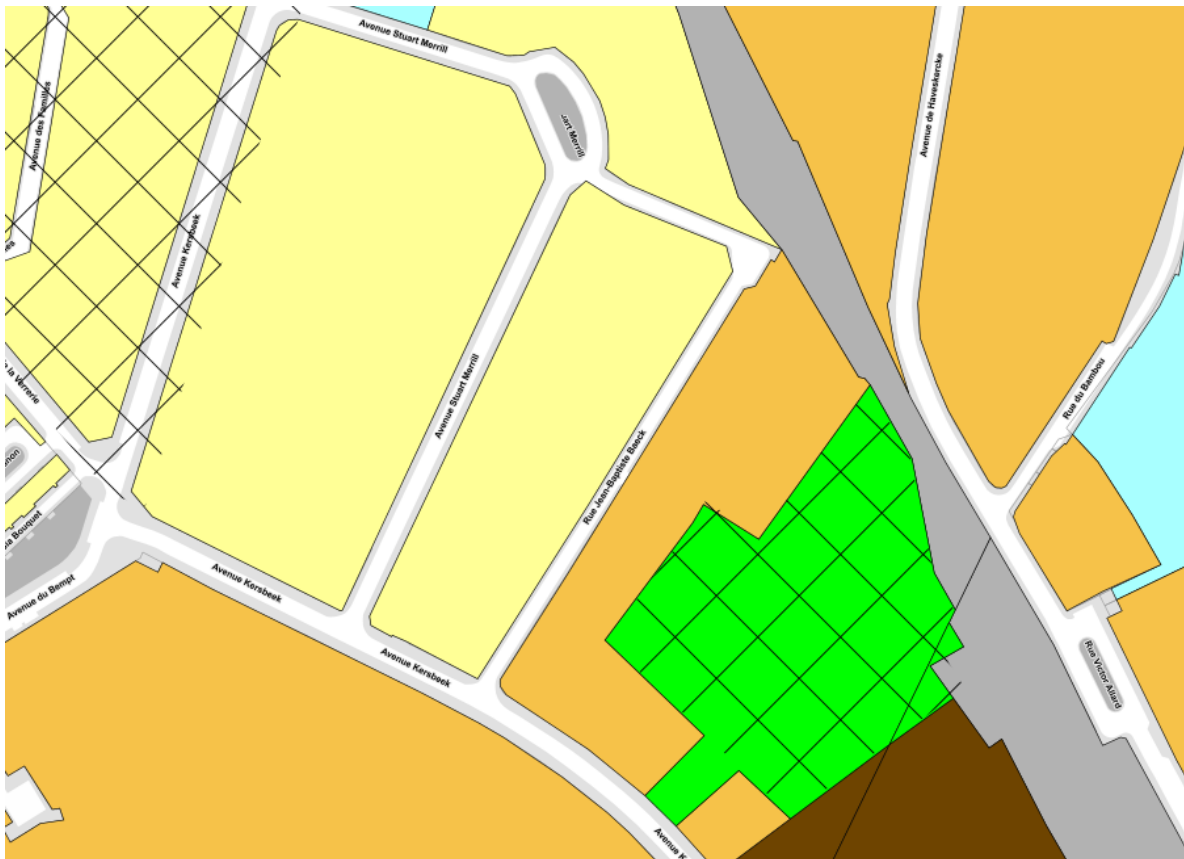
322/FL/30_00

322/FL/35_00

322/FL/23_00

Ze ligt vlak bij een beschermde site: het Jacques Brelpark.

- Bestemmingskaart:



De oneven zijde van de straat ligt in een woongebied met residentieel karakter.

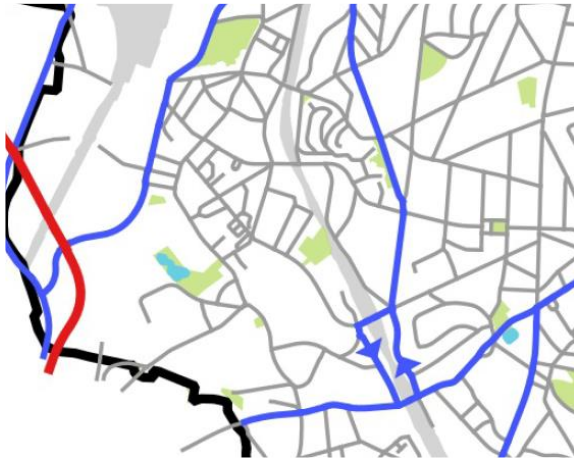
De even zijde van de straat ligt in een woongebied.

Vlakbij ligt het Jacques Breelpark in een groengebied en een GCHEWS.

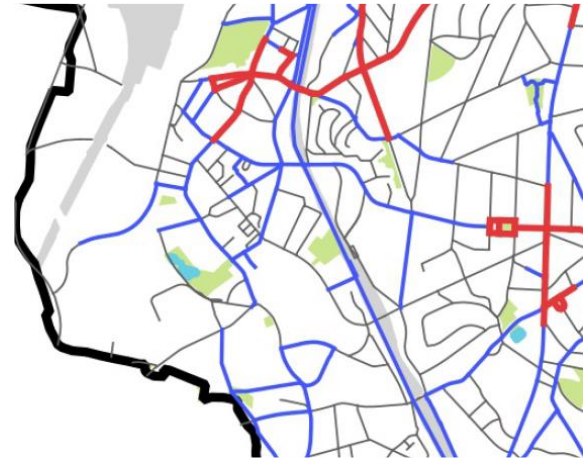
1.4.2. GOOD MOVE

Multimodale specialisatie van de Jean-Baptiste Baeckstraat:

- Auto: WIJK-netwerk.
- Voetgangers: WIJK-netwerk (COMFORT-netwerk vlakbij: langs de spoorweg en de Kersbeeklaan).
- Vrachtverkeer: WIJK-netwerk.
- Openbaar vervoer: Netwerk niet vermeld ("andere wegen").
De Jean-Baptiste Baeckstraat ligt tussen het PLUS-netwerk van de spoorweg en het COMFORT-netwerk (tram) van de Neerstalsesteenweg.
- Fiets: WIJK-netwerk. De Jean-Baptiste Baeckstraat ligt vlak bij het PLUS-netwerk van de spoorweg.



MWS – Auto



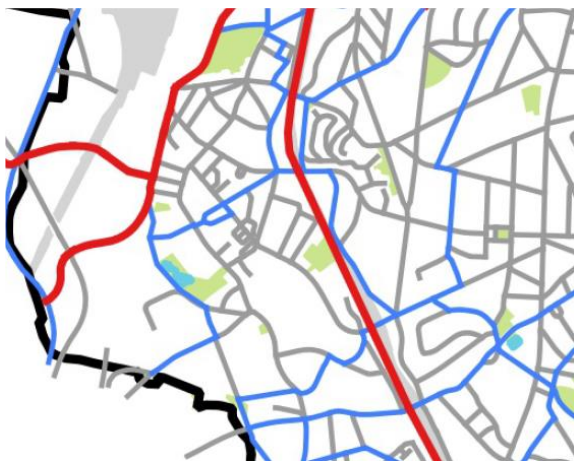
MWS – Voetgangers



MWS – Vrachtverkeer



MWS – Openbaar vervoer



MWS – Fiets

2. PROJECTBESCHRIJVING

2.1. BESTAANDE SITUATIE

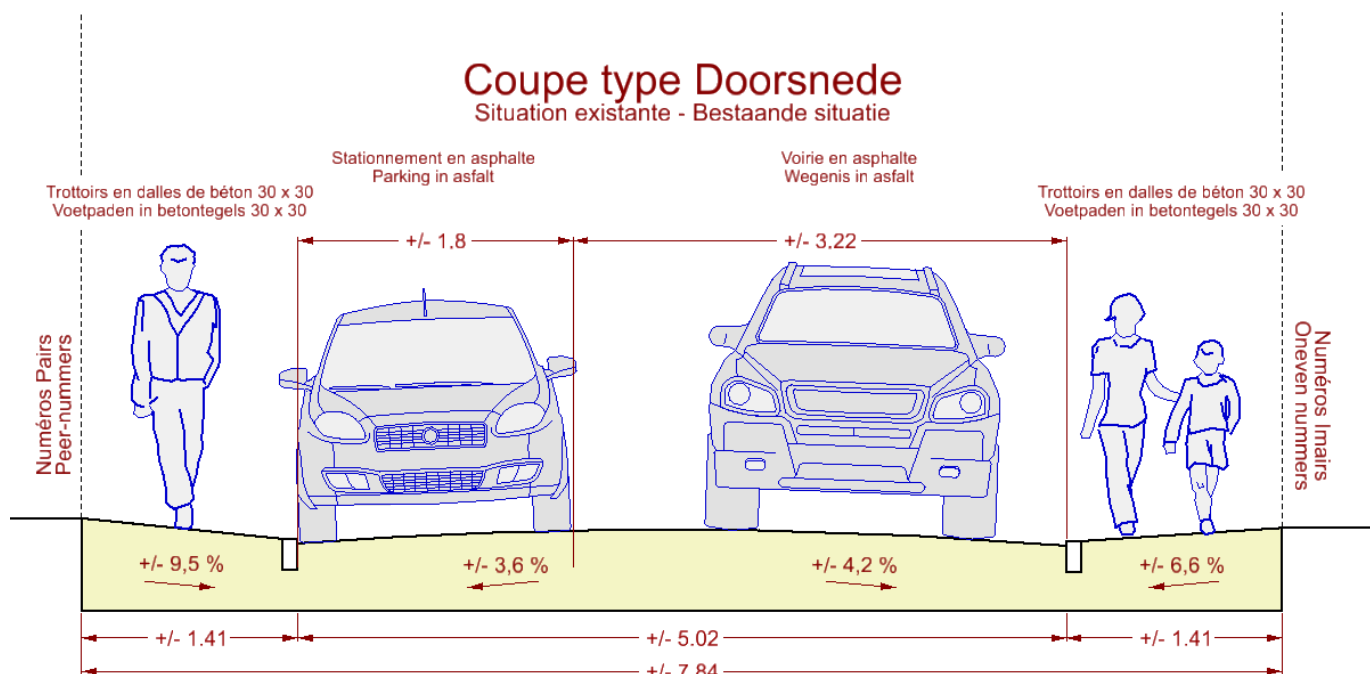
De hoofddoelen van het huidige ontwerp zijn de veiligheid van de weggebruikers, de herkwalificatie van de ruimten, de verfraaiing van de straat, het regenwaterbeheer en het conform maken van de weg.

2.1.1. VERKEER EN BESTAAND PROFIEL

De Jean-Baptiste Baeckstraat is momenteel een eenrichtingsstraat. Deze enkele richting is beperkt (BEV: de fietsers mogen er in de twee richtingen rijden).

De toegelaten snelheid bedraagt 30 km/u.

Bestaand profiel van de Jean-Baptiste Baeckstraat

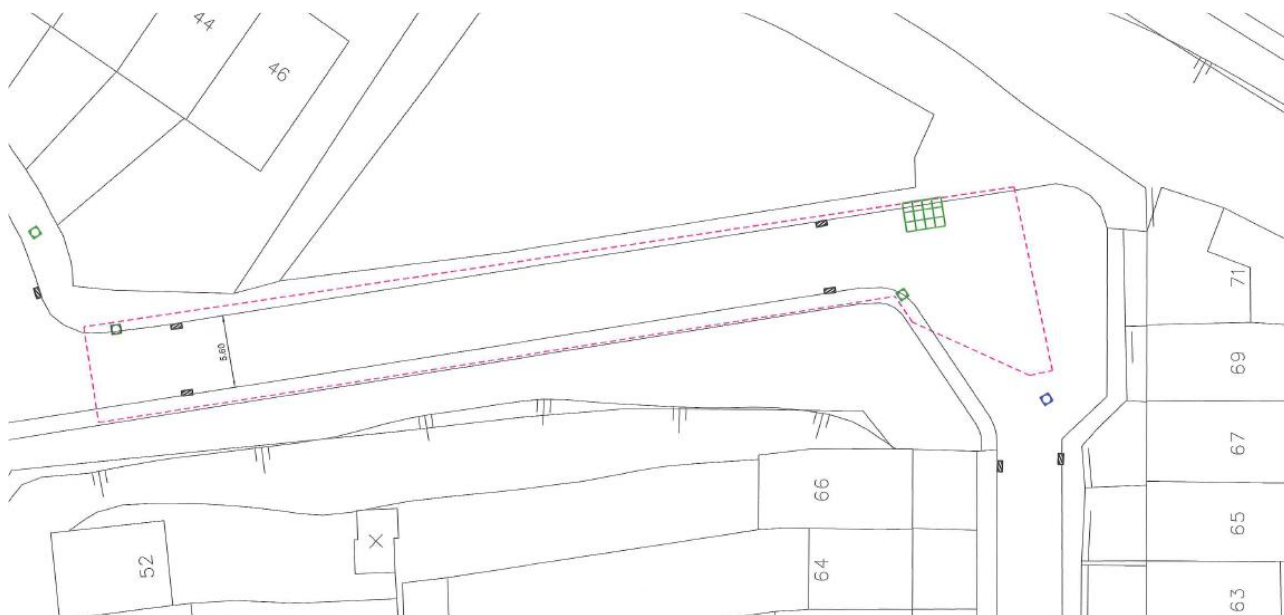


De breedte van de rijbaan, zijdelings parkeren inbegrepen, is +/- 5 m.

2.1.2. DE BERIJDBARE WEG

Met een breedte van ongeveer 3,20 meter is de berijdbare weg op het stuk tussen de Kersbeeklaan en nr. 71 erg beschadigd. De huidige rijbaan is zeer bol.

Het stuk tussen nr. 71 en de Stuart Merrillaan is vernieuwd tijdens de aanleg van het stormbekken onder een groot deel van datzelfde stuk:



Locatie van het stormbekken.



Gedeelte van de straat vernieuwd in 2014.

2.1.3. DE TROTTOIRS

Op het stuk tussen de Kersbeeklaan en nr. 71 zijn de trottoirs ongeveer 1,40 meter breed, wat niet in overeenstemming is met de huidige GSV. Ze bestaan meestal uit betonplaten van 30 x 30 cm en verkeren in slechte staat. De zijdelingse helling van deze trottoirs is ruim boven de 2%. Door hun smalheid, hun slechte algemene toestand en de zijdelingse helling zijn ze niet erg comfortabel en zelfs gevaarlijk.

Op de gedeelten tussen nr. 71 en de Stuart Merrillaan zijn de trottoirs gemaakt van betonstraatstenen van 20 x 20. Hun breedte is precies in overeenstemming met de GSV: 1,50 m. Ze zijn over het algemeen in goede staat.

2.1.4. PARKEREN

Auto's parken tussen de trottoirs en de rijweg, parallel hiermee. De eigenlijke parkeerplaats is geasfalteerd (de staat ervan is hetzelfde als die van de rijbaan).

Buiten de leveringsuren bedraagt het aantal wettelijke plaatsen (geraamd op basis van een lengte van 5 meter) 35.

Merk op dat achteruitbouwstroken zonder stedenbouwkundige vergunning zijn omgevormd, waardoor +/- 15 niet-wettelijke parkeerplaatsen ontstonden.

2.1.5. DE VERLICHTING

De huidige verlichting verkeert in vrij goede staat en is afhankelijk van de locaties aan de even of oneven kant geplaatst. Ze is van het type Albany op een groene console. De verlichting is momenteel aangepast aan de typologie van de straat.

2.1.6. BEPLANTINGEN

Afgezien van de achteruitbouwstroken (die zich dus buiten de openbare ruimte bevinden) heeft de Jean-Baptiste Baeckstraat momenteel geen beplanting.

2.1.7. REGENWATER

- Hydrogeologische context

De J.B. Baeckstraat ligt in de Zennevallei, op het kruispunt van de volgende stratigrafische eenheden: Klei van Kortrijk (Lid van Saint Maur) en Zand, en Klei van Kortrijk (Lid van Moen).

Historisch gezien hadden twee voormalige beken, de Zandbeek en de Vossegatbeek, hun bronnen hogerop aan de wijk (ter hoogte van de straten Bamboe, de Haveskercke en Val Fleuri) en vloeiden ze samen bij de Kersbeeklaan, alvorens in de Zenne uit te monden.

In Brussel liggen de bronnen van het Brusseliaan allemaal op de grens tussen het Brusseliaan en het Lid van Moen en in de wijk wijzen de hydrogeologische gegevens op grondwater dat op sommige plaatsen dicht bij het maaiveld komt. De vijvers van het Jacques Brelpark, de enige nog zichtbare elementen in de openlucht op het tracé van de voormalige Vossegatbeek, worden gevoed door de opwelling van het grondwater.

Verstedelijking en ondoorlaatbaarheid van de bodem hebben tot veranderingen geleid en de afvoeren zijn gewijzigd. Een deel van het grondwater werd dus deels via de riolering afgevoerd totdat deze onlangs vernieuwd werd.

- Overstromingen

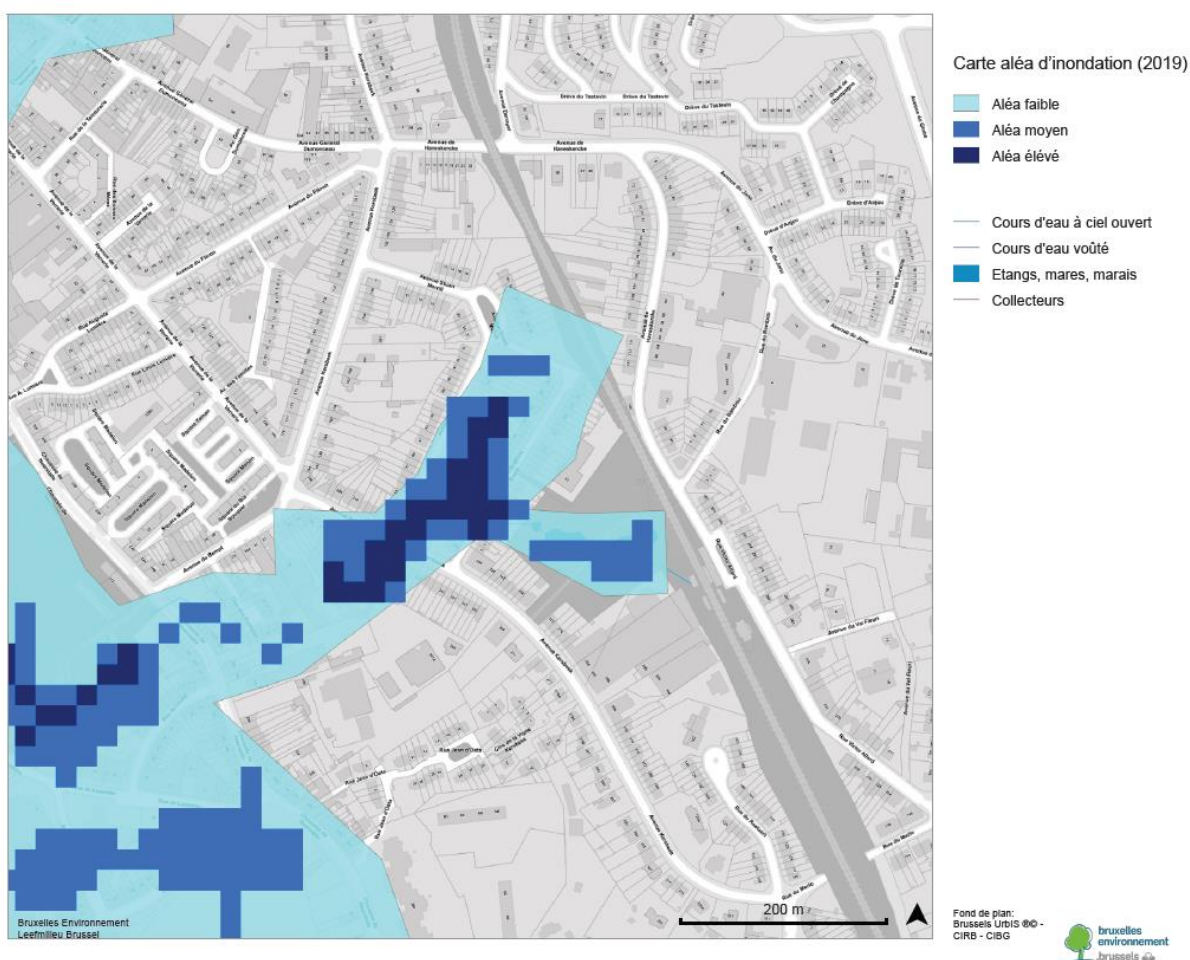
Aangezien de gemeente Vorst door haar uitzonderlijke niveauverschil een van de gemeenten in het Brussels Gewest is die het meest door overstromingen wordt getroffen, werken het College en haar bestuur al enkele jaren aan een duurzaam waterbeheer op haar grondgebied.

In Brussel zijn overstromingen voornamelijk het gevolg van de ondoorlaatbaarheid van de bodem. Regenwater dat niet meer op natuurlijke wijze in de grond kan sijpelen, overbelast de rioleringen en vloeit via de aansluitingen de woningen in.

Plaatselijke overstromingen werden veroorzaakt door verzadiging van het rioleringsnet.

Sinds Vivaqua in 2013 het stormbekken Baeck/Merrill van 1.000 m³ onder de J.B. Baeckstraat in gebruik nam, is een aanzienlijke vermindering vastgesteld.

Inondation aléa et risque



- Regenwaterbeheer

Momenteel wordt het regenwater afgevoerd naar het rioleringsnet via straatkolken van het type "Stad Brussel".

2.2. BEOOGDE SITUATIE

2.2.1. HOOFDDOELSTELLINGEN

Dankzij de heraanleg zal deze plaats gedefinieerd worden als 'wijkweg'.

De straat vernieuwen en veiliger maken (snelheidsbeperking).

Een vlotte circulatie voor alle verplaatsingswijzen mogelijk maken (STOP-principe).

Conform maken van de openbare ruimte (GSV), met name wat betreft de minimale breedten van de voetpaden.

De openbare ruimte zoveel mogelijk vergroenen.

Het baanbed volledig hernieuwen.

Het regenwaterbeheer integreren.

Het type verlichting aanpassen aan de openbare ruimte.

De openbare ruimte opwaarderen.

2.2.2. HET DWARSPROFIEL

- Stuk tussen de Kersbeeklaan en de J.B. Baeckstraat nr. 71 (groot stuk):

De breedte van de straat laat niet toe dat trottoirs van minimaal 1,50 m breed blijven met behoud van een parkeerstrook van 1,80 m en een rijstrook van 4 m (toegang brandweer).

Er werden twee inrichtingen overwogen:

- de eerste als een klassieke weg, maar zonder parkeergelegenheid en met twee trottoirs van elk +/- 1,90 m
- de tweede als woonerf, maar met behoud van parkeerplaatsen

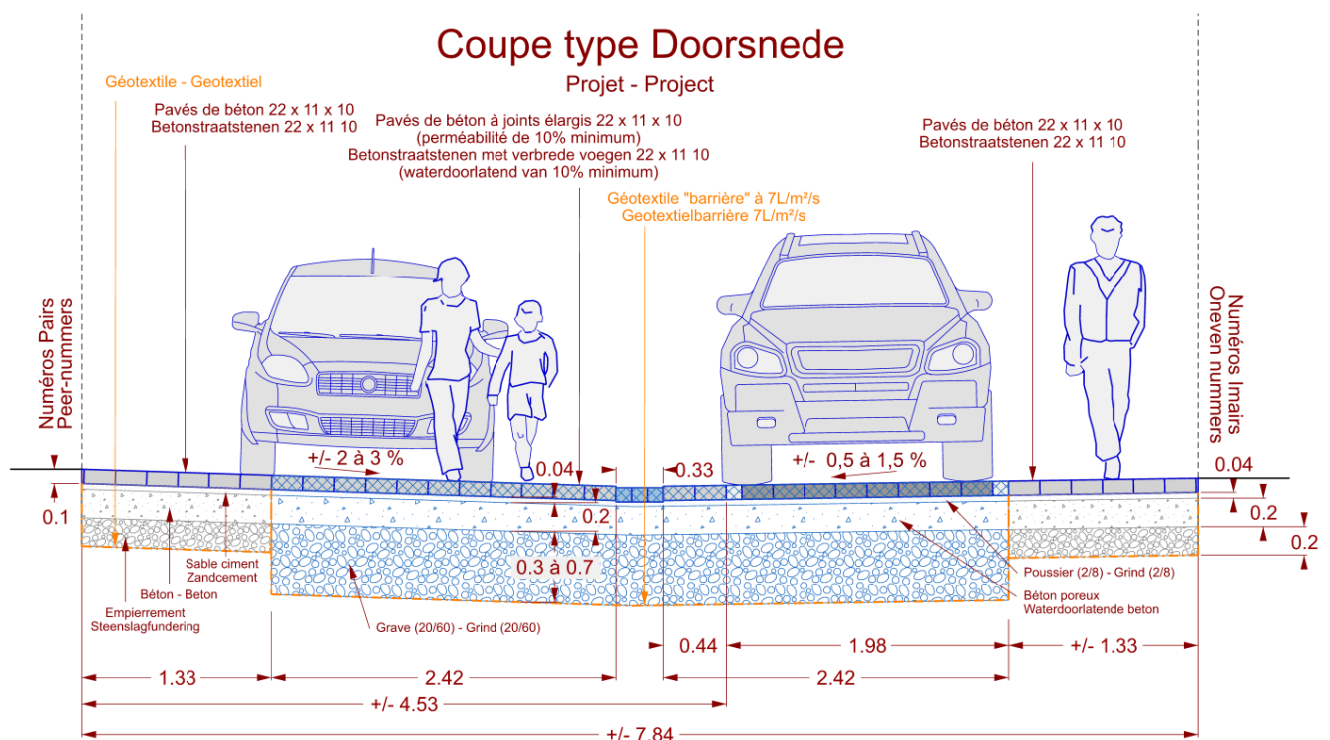
Om alle in de straat aanwezige functies te behouden (voetgangers-, fietsers- en autoverkeer en parkeerplaatsen voor auto's), werd gekozen voor de inrichting als woonerf.

De weg heeft dus geen trottoir meer. De ruimte wordt gelijkgronds aangelegd en voetgangers hebben voorrang in de hele straat. Voertuigen mogen uitsluitend parkeren in de daarvoor bestemde ruimten (vakken die op de grond getekend zijn met een 'P').

Om voertuigen vanuit garages de straat te laten verlaten, wordt een verkeersstrook van +/- 4,53 m aangelegd.

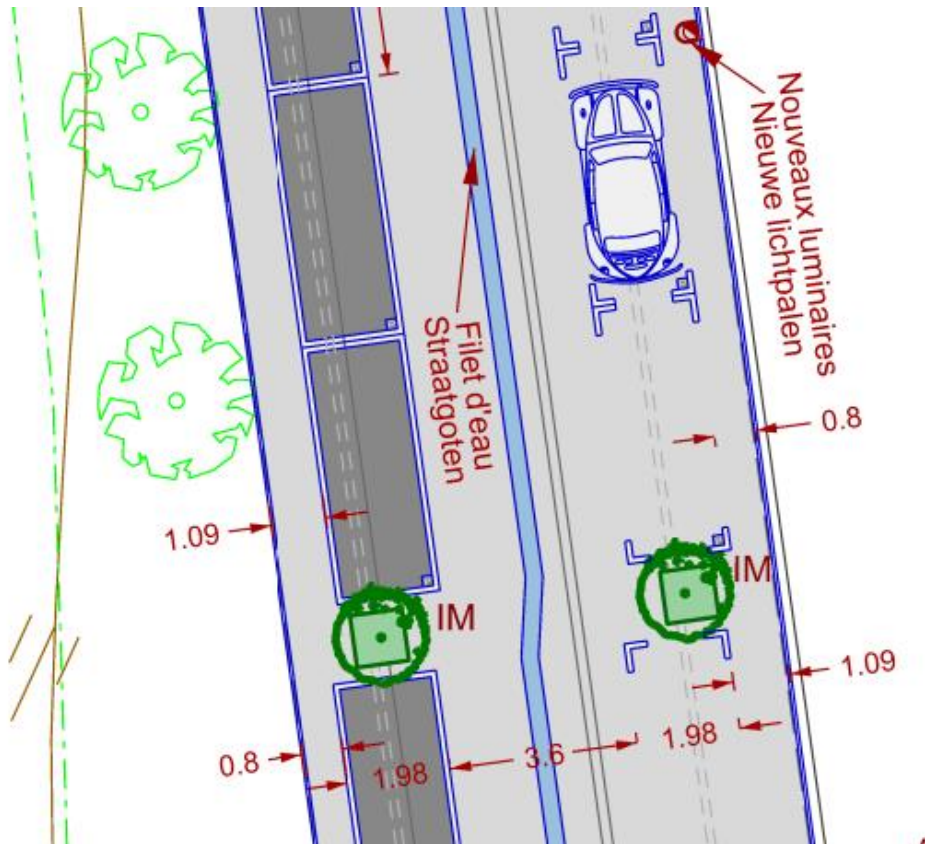
De parkeerplaatsen zijn gemiddeld 1,98 m breed. De resterende zone voor toegang tot de woningen (tussen de parkeerplaats en de particuliere eigendommen) is minimaal gemiddeld 1,33 m breed.

De straatgoot, gemaakt van betonstraatstenen van 22 x 11 x 10 en 33 cm breed, wordt axiaal in de straat teruggeplaatst. De dwarsellingen worden dienovereenkomstig aangepast (de straatgoot is het laagste punt van het dwarsprofiel).



- Stuk tussen de Stuart Merrillaan en de J.B. Baeckstraat nr. 71 (klein stuk):

Dit stuk wordt ook gelijkgronds aangelegd:



Aan beide zijden van de 3,60 m brede verkeersruimte worden parkeerplaatsen aangelegd.

De straatgoot is gemaakt van betonstraatstenen van 22 x 11 x 10.

2.2.3. PARKEREN

De parkeerplaatsen worden gemaakt van donkergrijze betonstraatstenen met verbrede voegen (22 x 11 x 10) op het groot stuk, en van klassieke straatstenen op het klein stuk (zie punt 2.2.4 Hydrologie).

Aangezien de straat wordt heraangelegd als woonerf, wordt elke parkeerplaats op de grond gemarkeerd met een 'P'.

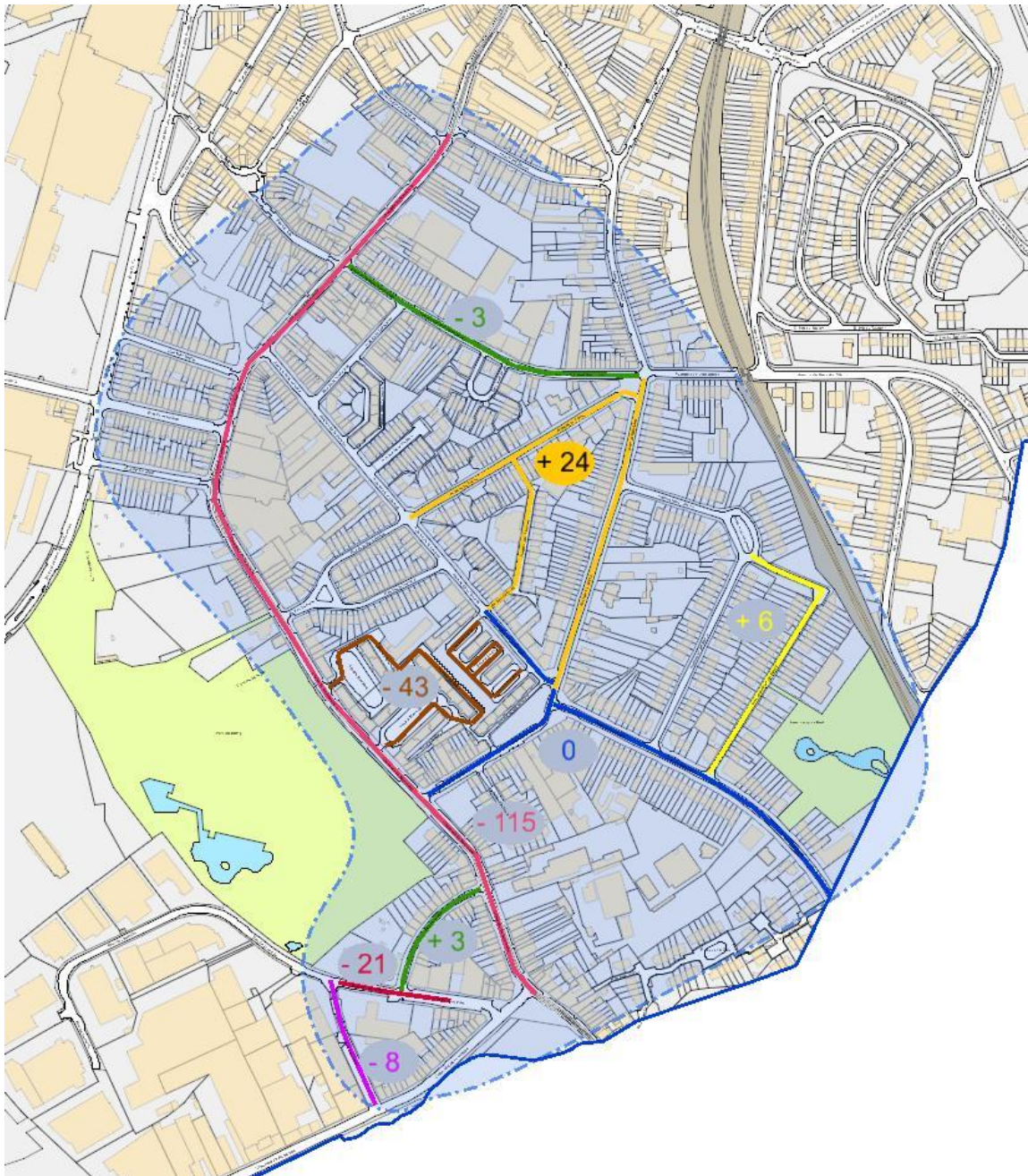
Het aantal parkeerplaatsen op de weg wordt licht uitgebreid, van 35 naar 41 plaatsen (+6 plaatsen). Deze stijging moet in verband worden gebracht met de algemene daling van het aantal parkeerplaatsen in de wijk (gerealiseerde en komende projecten):

Balans van het aantal wettelijke plaatsen in de wijk (alle projecten sinds 2012):

Stadium	Uitgevoerd / in uitvoering	Voor	Na	Saldo	Percentage
Gerealiseerd	Dumonceau	67	64	-3	-4%
Gerealiseerd	Familie / Fléron / Kersbeek	127	151	24	19%
Gerealiseerd	Lisala	17	20	3	18%
Gerealiseerd	Bempt / Kersbeek / Glasblazerij	83	83	0	0%
Studie	Squarebeek - Evocatie	159	116	-43	-27%
Uitvoering	Neerstalsesteenweg	186	71	-115	-62%
Uitvoering	Lusambo	36	15	-21	-58%
Balans	Uitgevoerd / in uitvoering	675	520	-155	-23%

Stadium	Komende projecten	Voor	Na	Saldo	Percentage
Aanvraag SV	J.B. Baeck	35	41	6	17%
Aanvraag SV	Kabouterstraat	25	17	-8	-32%
Balans	Komende projecten	60	58	-2	-3%

Globale balans	Uitgevoerd & gepland	735	578	-157	-21%
-----------------------	---------------------------------	------------	------------	-------------	-------------



Balans in termen van parkeerplaatsen

Merk op dat het toekomstige Squarebeek-project op termijn voorziet in een totale vermindering van 73 plaatsen (-46%).

Dit brengt de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op 185 plaatsen voor alle projecten samen, zijnde een algemene daling van 25%, hetgeen grotendeels overeenkomt met de gewestelijk doelstellingen in dit verband.

Ook moet worden opgemerkt dat, als we rekening houden met de 15 plaatsen in de achteruitbouwstroken (en waarvan de woningen niet over een garage beschikken), de balans van het aantal parkeerplaatsen in de hele straat overeenkomt met een verlies van 9 plaatsen (+ 6 - 15 plaatsen).

2.2.4. HYDROLOGIE

- Context en principes

- Bijkomende maatregelen

De aanleg van een lokaal regenwatersysteem is een van de bijkomende maatregelen die nodig zijn om bij te dragen tot het herstel van de natuurlijke watercyclus en om de gevolgen van de klimaatverandering (overstromingen, hitte-eilandeffect, droogte, kwalitatieve en kwantitatieve vermindering van oppervlakte- en grondwater, ...) te milderen.

Het doel van dit netwerk is het regenwater op duurzame wijze te beheren en het in eerste instantie af te voeren naar de Bemptvijver en vervolgens naar de Zenne.

In de reeds uitgevoerde acties: de Lisalastraat; de Kersbeek-, de Bempt- en de Glasblazerijlaan (tot aan de Familielaan) en de Bia Bouquetsquare zijn in 2021 heringericht.

Geplande acties: het 2e deel van de Glasblazerijlaan, de Neerstalsesteenweg en de squares bij de Nieuwe Cité worden binnenkort vernieuwd en geïntegreerd in het lokaal regennetwerk.

Dankzij verschillende fasen van de werken in het Bemtpark zal het water van de aangrenzende straten kunnen worden opgevangen en kunnen worden afgevoerd naar de Bemptvijver.

- Beheer van het regenwater in het herinrichtingsproject

Het project stelt voor om het afvloeiende water op te vangen en terug te brengen in de natuurlijke omgeving door de aanleg van een drainagebed onder de rijbaan.

Het bed kan een opslagbed of gedeeltelijk infiltratiebed zijn.

Er moet een afvoer worden geplaatst om overtollig water af te voeren naar het afzonderlijk netwerk in de Kersbeeklaan. Het hoofddoel is dit helder water terug te brengen in de natuurlijke omgeving, door het af te voeren naar de Bemptvijver en vervolgens naar de Zenne.

In de toekomst zou de recuperatie van de overloop van de vijvers in het J. Brelpark kunnen worden overwogen, onder voorbehoud van goedkeuring en ingrepen op een particulier perceel.

- Opvolging en herwaardering van het grondwater

Er wordt momenteel een studie uitgevoerd ter evaluatie en opvolging van het grondwaterpeil in de J.B. Baekstraat om de infiltratiecapaciteit te evalueren en een plaatselijke stijging van het grondwater te voorkomen.

Deze omvat de plaatsing van piëzometers, de opvolging van het grondwaterpeil gedurende één jaar en de dimensionering/positionering van de afvoer die moet worden geplaatst als onderdeel van de heraanleg van de J.B.

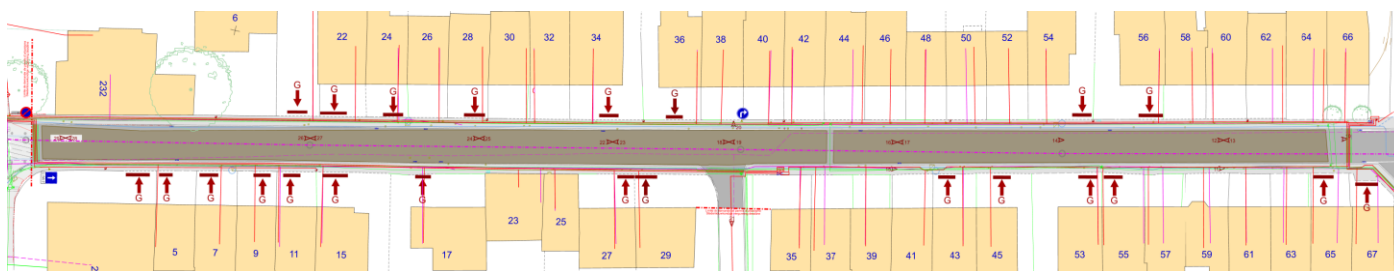
Baekstraat.

Naast de herinrichting van de J.B. Baekstraat tracht een ander lopend project drie historische Vorstse bronnen, waaronder de voormalige Zandbeek, in kaart te brengen en te herwaarderen.

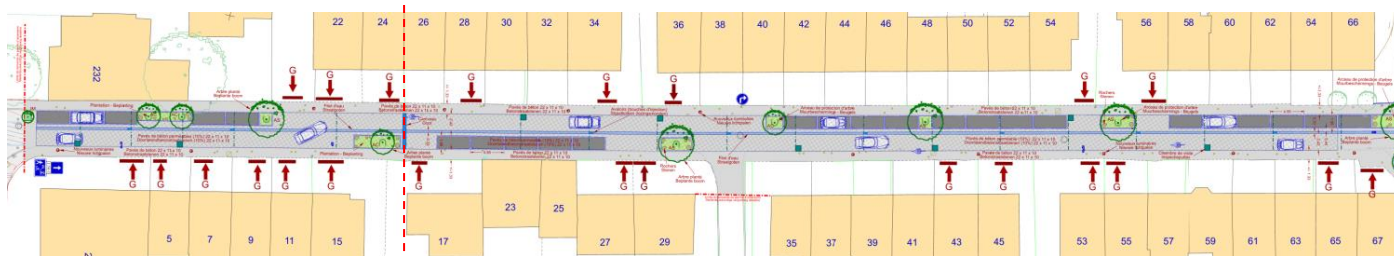
Er werden drie welpunten geïdentificeerd: twee in het rioleringsnet en één op een particulier perceel. De aanpassingen die nodig zijn voor de herwaardering zijn complex en vereisen afspraken en ingrepen in het door Vivaqua beheerde netwerk.

- Groot stuk

Nagenoeg het volledige thans verharde oppervlak kan worden voorzien van een opslag- of gedeeltelijk infiltratiebed:

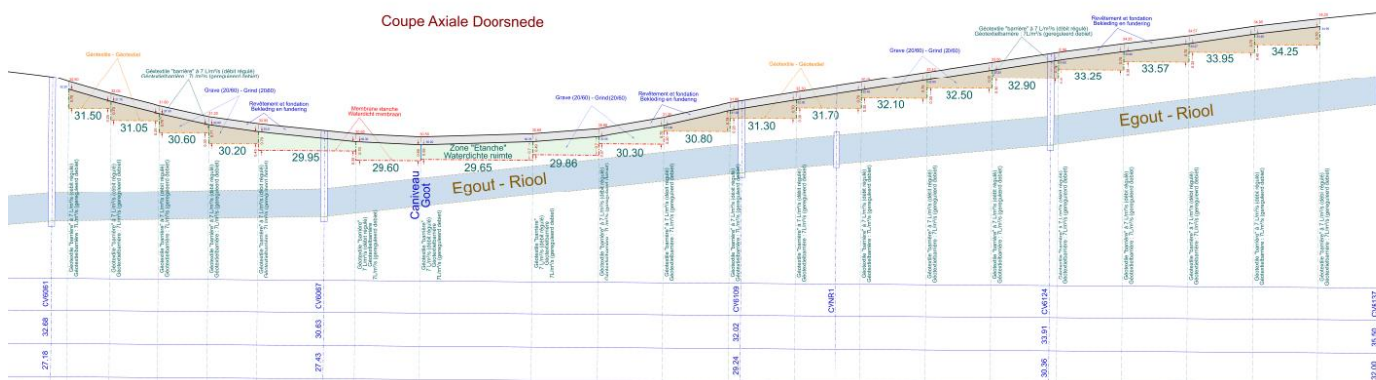


Deze ruimte wordt volledig uitgerust met betonstraatstenen met verbrede voegen (22 x 11 x 10) met een afvoercapaciteit van 7 L/m²/s (blauwe gerasterde zone):



Het profiel van de straat heeft een laag punt ter hoogte van nr. 17; het bed wordt gecompartmenteerd om voldoende temporisatie te bieden.

Elke trap wordt uitgerust met een injectiekamer of een "injector"-kolk, waardoor het overtollige regenwater wordt opgevangen (zie plan PU - 04):

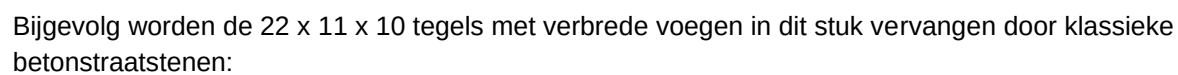


Het lage punt van de straat wordt waterdicht gemaakt en het water zal zoveel mogelijk worden teruggevoerd naar het netwerk van de Kersbeeklaan.

Er worden ook een of meer overlopen naar de riolering voorzien, met name op het laagste punt van de straat, om elk risico van verzadiging van het systeem te voorkomen.

- Klein stuk

De aanwezigheid van het stormbekken in de ondergrond maakt een speciale behandeling op die plaats onmogelijk:

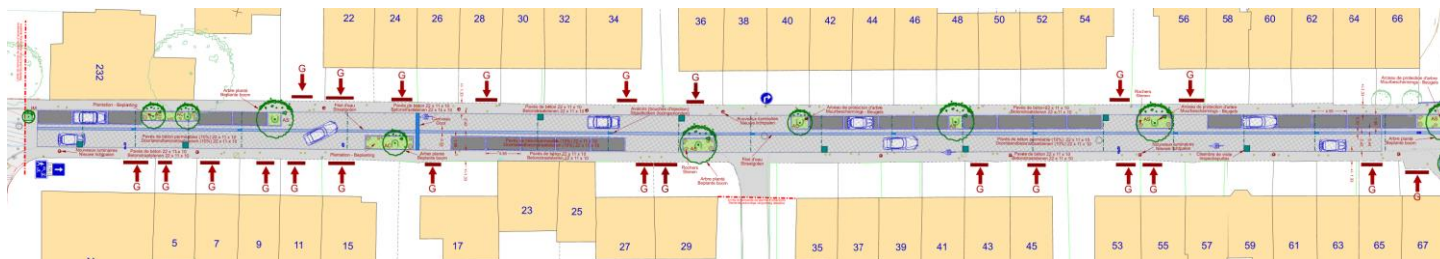


2.2.5. LENGTEPROFIEL

- Groot stuk

Parkeren gebeurt parallel aan de as van de straat (aan de even of aan de oneven kant).

Deze inrichting maakt het mogelijk zigzagdoorgangen aan te leggen om het lange perspectief weg te werken en zo de snelheid te verlagen:



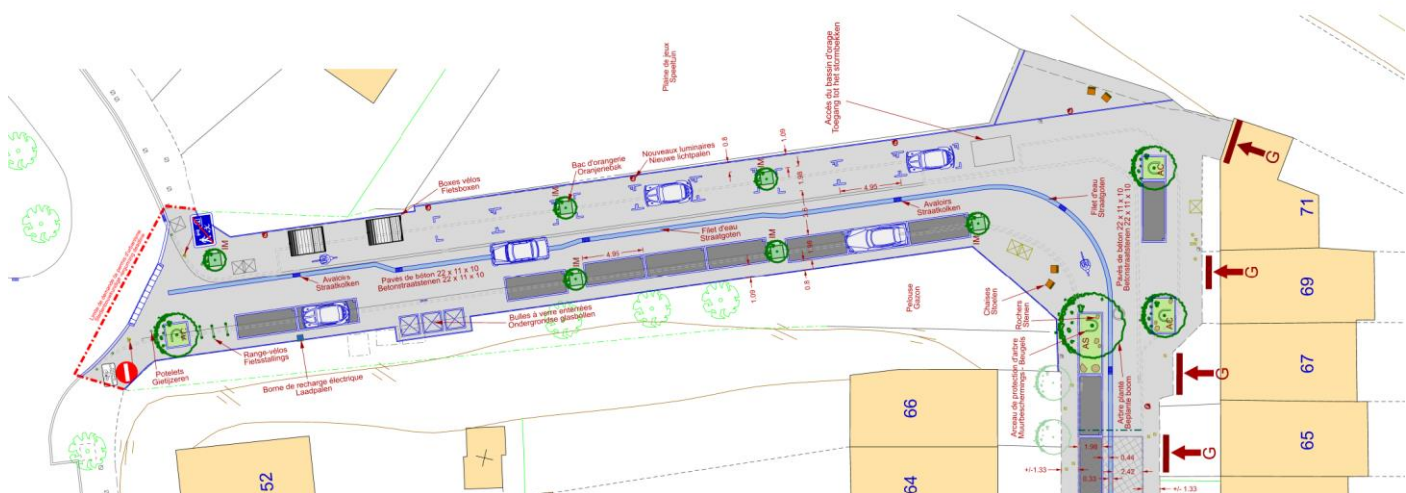
Deze parkeerplaatsen worden onderbroken door plantvakken, waarvan de grootste worden gebruikt als regentuin.

Zo kunnen er ook bomen van verschillende afmetingen worden geplant (cf. Aanplantingen).

Omwille van de dwarshelling blijft de straatgoot axiaal ten opzichte van de eigendomsgrenzen.

- Klein stuk

Om de rechte lijn te breken, wordt de as van de weg ook verschoven, waardoor een lichte zigzag ontstaat. Aangezien de ondergrond volledig in beslag wordt genomen door het stormbekken, is het niet mogelijk om plantvakken aan te brengen. Anderzijds zullen er oranjeriebakken worden geplaatst om de parkeerzones beter af te bakenen.



In dit stuk komen ook ondergrondse glascontainers, twee fietsboxen en twee parkeerplaatsen met oplaadvoorziening voor elektrische of hybride voertuigen.

Er worden ook klassieke fietsenstallingen en zitgelegenheid (stoelen) aangeboden om ruimte voor ontmoeting te creëren.

2.2.6. BEPLANTINGEN

Er worden verschillende bomen aangeplant:

- Kleine plantjes worden in oranjeriebakken geplaatst:

De soort wordt van het type Ilex x "meserveae" Blue Prince:



- In de plantkuilen worden grotere bomen geplant:

De bomen zijn van het type Acer campestre "Elsrijk" en hebben als belangrijkste kenmerken:

- Hoogte: ongeveer 12 m (in landelijk gebied)
- Kroon: dicht eirond tot breed kegelvormig, gesloten en dicht
- Bloemen: groen (bloei in mei)
- Herfstkleur: geel

Deze soort verdraagt bestrating en strooizout.



- Ten slotte worden er nog grotere bomen geplaatst om koele zones te bieden tijdens hittegolven:

De bomen zijn van het type *Alnus spaethii* "Spaeth", met als belangrijkste kenmerken:

- Hoogte: 15 - 20 m, snelgroeiend (in landelijk gebied)
- Kroon: opengespreide piramidevorm
- Halfopen kroon
- Bloemen: bronskleurig (bloei in januari)

Deze soort verdraagt bestrating, strooizout, lange vochtige periodes en droge bodem.



- De lage beplanting wordt gevarieerd:

Saxifraga arendsii "Peter Pan"



Echinacea purpurea



Cimicifuga simplex "Pink Spike"



Santolina chamaecyparissus



Salvia nemorosa "Caradona"



Aubrieta alba



Hydrangea macrophylla



Verbascum hybride "Flush of White"



Ribes rubrum



Physocarpus opulifolius "Lady in Red"



Dianthus gratianopolitanus "Badenia"



Coreopsis hybride "Limerock Passion "



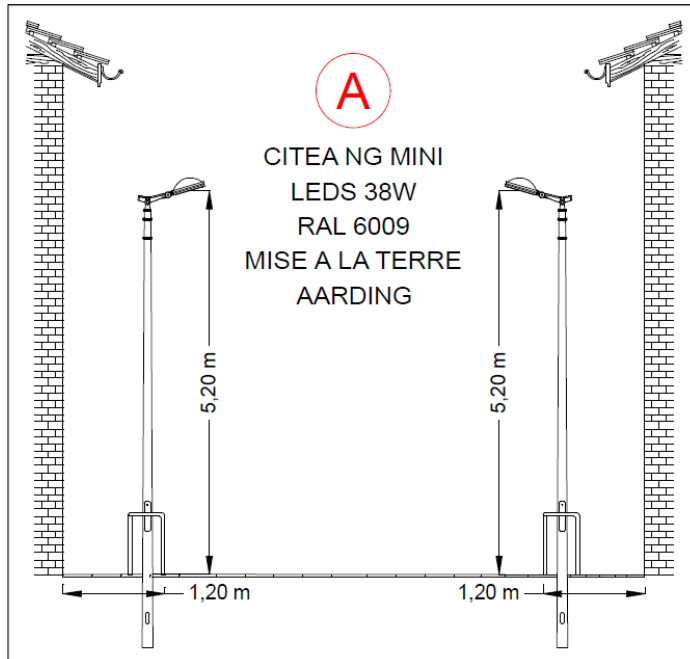
- De plantvakken worden voorzien van rotsstenen om ze te beschermen tegen voertuigen; de bomen worden voorzien van beschermingsbeugels.

2.2.7. DE VERLICHTING

De huidige verlichting bestaat uit 15 lichtpunten van het type Albany.

Met het oog op lagere verlichting worden die anders geplaatst en vervangen door armaturen van het type Citea, overeenkomstig het gemeentelijk verlichtingsplan. De hoogte van het licht wordt zo verminderd van 6,30 m tot 5,20 m.

Het aantal masten gaat van 15 naar 16, maar het stroomverbruik zal sterk dalen: van 1785 naar 669 Watt. Bovendien worden ze voorzien van beschermingsbeugels om beschadiging te voorkomen door voertuigen die manoeuvres uitvoeren in de straat.



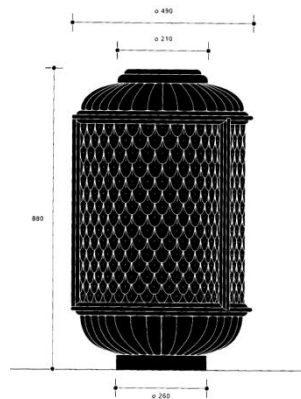
Alle technische details staan in het bijgevoegde plan PU - 06.

2.2.8. HET STADSMEUBILAIR

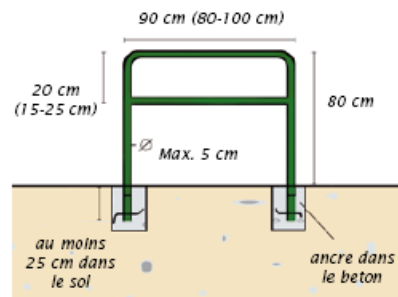
- De antiparkeerpaaltjes (geplaatst op alle trottoiruitstulpingen) zijn van gietijzer en groen geschilderd:



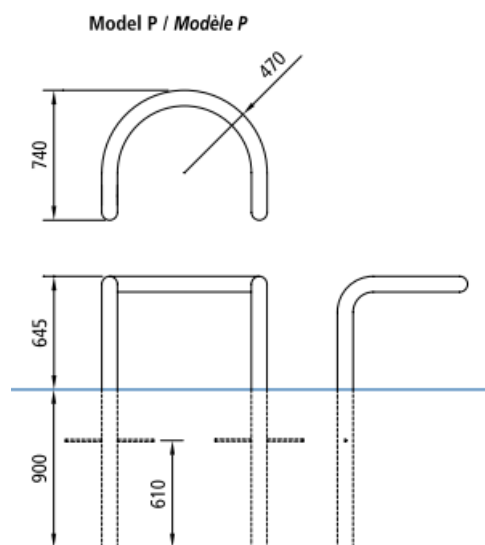
- De vuilnisbakken zijn van gietijzer en groen geschilderd:



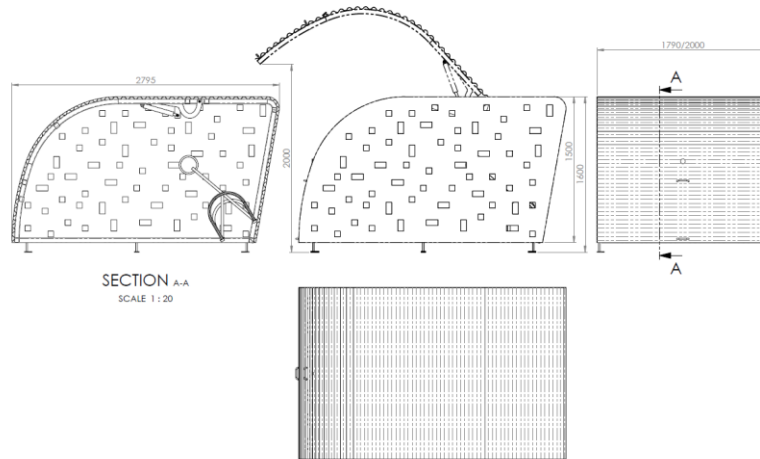
- De fietsstallingen beantwoorden aan de aanbevelingen van Brussel Mobiliteit (gegalvaniseerd en/of groen geschilderd):



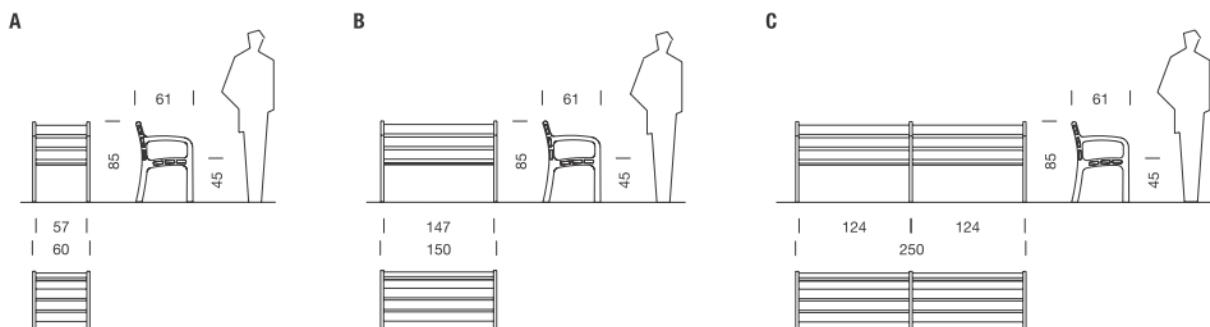
- De beschermingsbeugels van de bomen komen overeen met het volgende model en zijn groen geschilderd:



- De fietsboxen beantwoorden aan het volgende model:



- De banken en stoelen beantwoorden aan het volgende model:



3. INVENTARIS VAN DE TE VOORZIENE IMPACT VAN HET PROJECT

3.1. AUTOVERKEER

De inrichting van een woonerf (meer trottoirs, aanleg van zigzagdoorgangen, ...) zal het autoverkeer afremmen en bijdragen tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

3.2. VOETGANGERSVERKEER

Het voetgangersverkeer zal sterk verbeteren, aangezien de voetgangers voorrang krijgen over de volledige breedte van de weg.

Kinderen mogen ook op straat spelen (aangezien zij voorrang hebben).

3.3. FIETSVERKEER

Het fietsverkeer zou moeten verbeteren, aangezien de ruimte wordt gedeeld en de maximumsnelheid 20 km/u zal bedragen.

3.4. WATERBEHEER

Een groot deel van het regenwater zal worden getemporiseerd en/of infiltreren.

Het project zal de verzadiging van het waterafvoernetwerk in laag-Vorst verhelpen.

Het zal ook helpen om de hoeveelheid regenwater die de omliggende huizen kan bereiken, te beperken of ten minste te verminderen.

3.5. ESTHETIEK

De geplande inrichting zal bijdragen tot de verbetering van de leesbaarheid van de openbare ruimte voor haar gebruikers en zal op deze manier ook bijdragen tot meer veiligheid in het verkeer. De J.B. Baeckstraat zal er groener uitzien. De verlichting zal afgestemd worden op een woongebied en de wegbekledingen aangepast aan ontmoetingsplaatsen.