

3148

St. Michel Scholenproject

SumProject
Architecture & Engineering

**BOUWHEER /
MAITRE D'OUVRAGE**

KAÏROS NV
129, Heistraat
2610 Wilrijk

Vertegenwoordigd door / Representé par:
M. Wout Buitink, commercieel directeur

**LIGGING /
LOCALISATION**

Vandenboogaerdestraat 116, 1080
Sint-Jans-Molenbeek

**ONTWERPER /
ARCHITECTE**

SumProject, Architecture & Engineering cvba
Waterloolaan 90, 1000 Brussel
t 02 512 70 11, f 02 512 31 90, brussel@sum.be

Vertegenwoordigd door / Representé par:
dhr. P. Lievevrouw, Voorzitter dhr. J-P. Mariën, Bestuurder

**FASE /
ETUDES**

Stedenbouwkundige vergunning / Permis d'urbanisme

bijlagen / annexes

Titel/Titre:

**Afwijkingen kader XV
Dérogations cadre XV**

Schaal/Échelle:

Plannummer/nr Plan.: AR.SV.A.01/06

**Planversie/
version plan: Datum/
date:**

01.12.2016

Oorspronkelijke versie/Version originale

A

B 23.03.2018

Aangepaste versie/Version révisée

C

D

E

F

G

3148 St-Michel –Scholenproject

kader XV

Afwijkingen

Afwijkingen tov de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

Het ontwerp is afgetoetst op de titels van het GSV die vandaag in voege zijn. Enkel de artikels worden hernomen waar een afwijking van het ontwerp t.o.v. deze artikels is vastgesteld.

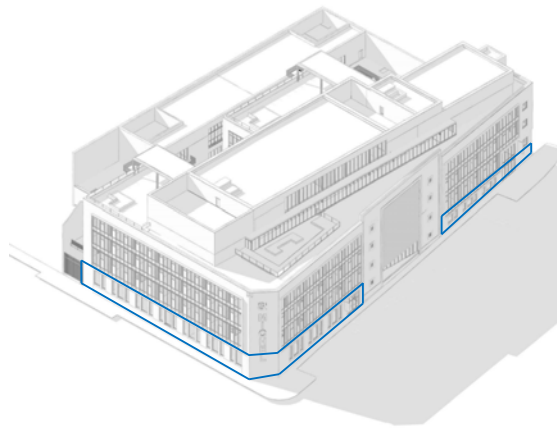
*TITEL I KENMERKEN VAN DE BOUWWERKEN EN HUN NAASTE OMGEVING
HOOFDSTUK 2 PLAATSING EN BOUWPROFIEL
Afdeling 1: Plaatsing en bouwprofiel van de mandelige bouwwerken*

⇒ [Afwijking 1:](#)

ARTIKEL 3 PLAATSING –

"§1 Langs de zijde van de openbare weg wordt de gevel van het bouwwerk geplaatst op de rooilijn"

De afwerking van de bestaande te isoleren voorgevel deel gelijkvloers, overschrijdt de rooilijn.



⇒ [Motivatie van de afwijking 1:](#)

Het hedendaagse bouwproces moet zeker ook voor collectieve gebouwen met maatschappelijke voorbeeldfunctie gepaard gaan met de hoogst mogelijke isolatie-input.

Na samenspraak met de verschillende beleidsinstantie (kwaliteitskamer), is geoordeeld dat de bestaande binnenstructuur van de bebouwing best maximaal werd behouden, hersteld en getoond. In de context van isoleren, betekent dit dat deze niet aan de binnenzijde kan geplaatst worden omdat de structuur dan zou ingepakt worden. Er wordt best aan de buitenzijde van de geveldelen geïsoleerd om het gebouw thermisch performant te maken. Dit betekent een verdikking van de bouwschil, tot over de rooilijn. De overschrijding bedraagt 27cm.

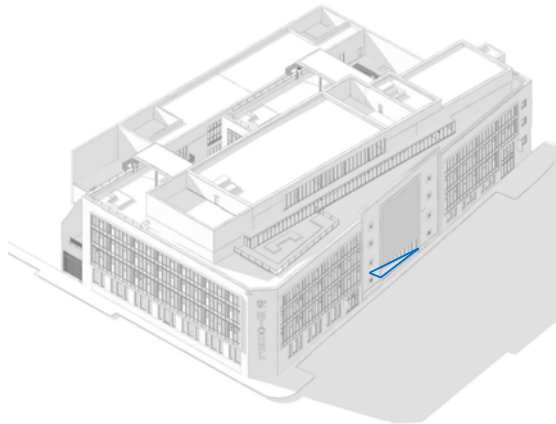
Door het feit dat het om een groot en samenhangend gevelgeheel gaat in een hoekperceelsituatie, zal deze verdikking van de bouwschil niet fragmentarisch overkomen maar steeds stedenbouwkundig samenhangend zijn.

⇒ [Afwijking 2:](#)

ARTIKEL 3 PLAATSING –

"§1 Langs de zijde van de openbare weg wordt de gevel van het bouwwerk geplaatst op de rooilijn"

Aan de voormalige hoofdingang in de Picardstraat wordt de nieuwe ingang naar achter getrokken en wordt een kleine voorpleinzone gerealiseerd.



⇒ [Motivatie van de afwijking 2:](#)

Het project vraagt een markering en dieptewerking van de ingangen. De beste mogelijkheid hiertoe is om dit te doen ter hoogte van de vroegere hoofdingang. Op deze wijze ontstaat een deel overdekte voorzone. De teruggetrokken ingang volgt de richting van de binnengelegen te bewaren structuur. Hierin ligt de reden waarom de insprong schuin loopt tov de Picardstraat.

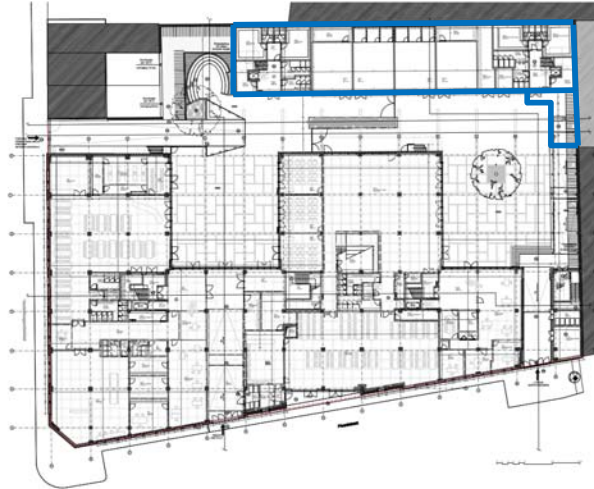
⇒ [Afwijking 3:](#)

ARTIKEL 4 DIEPTE -

"§1, 2° Wanneer de twee naastgelegen terreinen bebouwd zijn, mag het bouwwerk

- Niet dieper zijn dan het mandelig profiel van het diepste naastgelegen bouwwerk;*
- Maximaal 3 meter dieper zijn dan het mandelige profiel van het minst die naastliggende bouwwerk.*

Een diepte van meer dan 3 meter kan toegestaan worden als een zijdelingse inspringstrook van minstens 3 meter in acht genomen wordt."



[Motivatie van de afwijking 3:](#)

Concreet slaat de afwijking op het mandelige gebouw in de achterste hoek van het perceel van de aanvraag. Dit gebouw bestaat reeds in de bestaande toestand met de zelfde inplanting, maar wordt herbouwd.

De motivatie tot de afwijking is gelegen in het feit dat op de aangrenzende percelen vandaag reeds vergunde bebouwingen ingeplant zijn, die aansluit op de te herbouwen projectbebouwing.

Een tweede motivatie tot de afwijking is gelegen in het feit dat er geen rechtstreekse zichten mogelijk zijn vanaf het herbouwde projectgebouw naar de omliggende referentiebebouwing waarop de afwijking van toepassing is. Er zijn hoge mandelige tuinmuren aanwezig die rechtstreekse zichten belemmeren.

Rechts (tov Picardstraat) wordt deze tuinmuur (en deel mandelige muur) op architecturale wijze afwerkt met een luifel en met en gaanderij op die zelfde luifel. Na het vrijmaken van de gemene muur en tuinmuur (en na inspectie van de bouwtechnische toestand) wordt de gevel aan de zijde van de binnenkoer afgewerkt met bepleistering.

⇒ [Afwijking 4:](#)

ARTIKEL 5 HOOGTE VAN DE VOORGEVEL -

"§1 De hoogte van de voorgevel wordt bepaald in functie van beide naastliggende bouwwerken...

De hoogte van de voorgevel van het mandelige bouwwerk mag niet:

- hoger zijn dan de hoogste referentiehoogte"

De hoogte van de voorgevels is hoger dan 3m t.o.v. de referentiegevels.

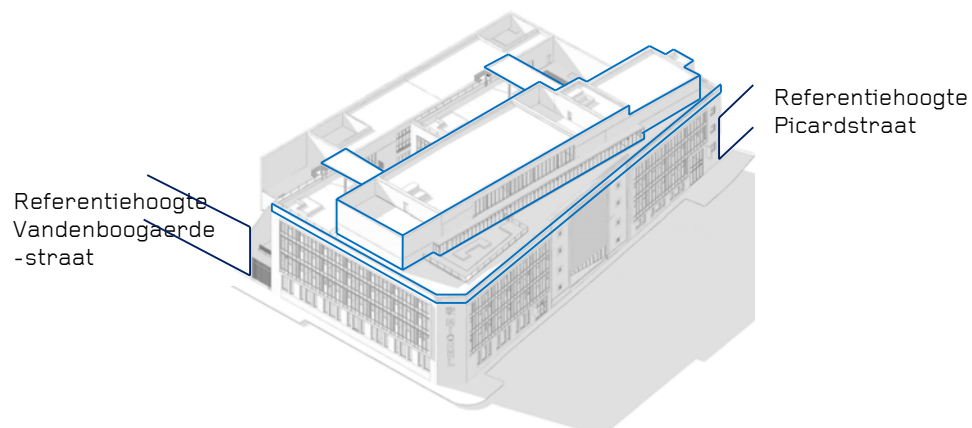
EN (samen behandeld wegens gelijklopend)

ARTIKEL 6 HET DAK -

"§ 1 Het dak voldoet aan volgende voorwaarden:

1^o het mag niet meer dan 3 meter hoger zijn dan het laagste mandelig dakprofiel van het hoofdgebouw en de aangrenzende bijgebouwen van de referentiegebouwwerken bedoeld in artikel 5...

2^o het mag niet hoger zijn dan het hoogste mandelig dakprofiel van het hoofdgebouw en de aangrenzende bijgebouwen van de referentiegebouwwerken bedoeld in artikel 5..."



⇒ [Motivatie van de afwijking 4:](#)

Voor de gevels direct rakend aan de Picardstraat en de Vandenboogaerdestraat, is het uitgangspunt het behoud van de bestaande bebouwing, waarvan het uitgangspunt is dat de structuur waardevol is. Deze bestaande gevels voor deze structuur worden om technische redenen (oa isolatie van het dakvolume en veiligheidsborstwering) verhoogd met 1.47m. Op schaal van het volledige project met lange gevelontwikkeling is deze verhoging tov de bestaande gevels proportioneel goed in verhouding en verdedigbaar.

De voorgevel van het project in de Vandenboogaerdestraat is niet mandelig. De doorgang (ruimer dan 3 m) die hier is gemaakt is aanwezig en nodig voor de brandweerdoorgang. Hierdoor wordt afstand gehouden van de gevel van het naastgelegen referentiegebouw.

De dakbebouwing bovenop deze gevels maakt ook deel uit van de afwijking. De motivatie voor de afwijking is voor dit deel gelegen in het feit dat deze bebouwing sterk achteruit geschoven is tov de straatgevelbebouwing en hierdoor niet of minder zichtbaar is vanaf de straten Picardstraat en Vandenboogaerdestraat.

Deze teruggetrokken dakbebouwing aan de zijde van de Picardstraat houdt een afstand aan van minimaal 3 meter aan tov de mandelige muur (met uitzondering van de functioneel noodzakelijke trappenkoker die tevens teruggetrokken is).

De teruggetrokken dakbebouwing aan de zijde van de Vandenboogaerdestraat houdt +/- 10 meter aan tov de mandelige bebouwing.

Door het afstand nemen van de mandelige muur op de dakbebouwing wordt een harmonische overgang gecreëerd.

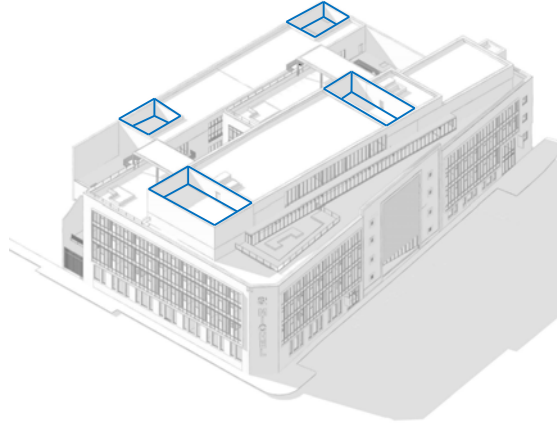
De teruggetrokken dakbebouwing is nodig om het programma van de scholen, en in het bijzonder hun behoefte aan sportinfrastructuur op gebied van m² te kunnen realiseren. Deze sportinfrastructuur kan ook autonoom functioneren en is daardoor inzetbaar voor buitenschoolse activiteiten.

De afwijking voor het dak Art 6 §1. Is samen behandel doordat het telkens om platte daken gaat. De motivatie is hierdoor gelijklopend met de motivatie met betrekking tot de voorgevels, waarvan de platte daken de afdekking zijn.

⇒ [Afwijking 5:](#)

ARTIKEL 6 HET DAK -

"§ 3 Het in §1 bedoelde dak omvat de technische verdiepingen, de inspringende verdiepingen en de machinekamers van de liften; deze zijn geïntegreerd in het dak."



⇒ [Motivatie van de afwijking 5:](#)

De technische verdieping is hoger dan de maximale dakhoogte tov de referentiehoogte. Deze technische verdiepingen maken architecturaal echter deel uit van de globale volume-opbouw van de dakbebouwing. De gevelarchitectuur van de dakbebouwing loopt verder omheen de technische infrastructuur. Hierdoor is de technische infrastructuur niet zichtbaar vanaf de straat en is deze perfect geïntegreerd in het dakvolume. Er wordt een harmonische overgang gerealiseerd.

TITEL I KENMERKEN VAN DE BOUWWERKEN EN HUN NAASTE OMGEVING
HOOFDSTUK 4 NAASTE OMGEVING

⇒ [Afwijking 6:](#)

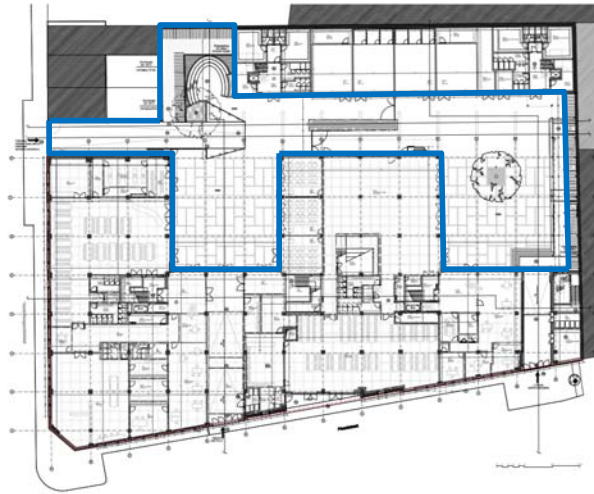
ARTIKEL 12 INRICHTING VAN DE GEBIEDEN VOOR KOEREN EN TUINEN EN VAN DE ZIJDELINGSE INSPRINGSTROKEN -

De inrichting van de gebieden voor koeren en tuinen en van zijdelingse inspringstroken heeft tot doel het groen uitzicht kwantitatief en kwalitatief te verbeteren...

EN (samen behandeld wegens gelijklopend)

13 BEHOUD VAN EEN DOORLAATBARE OPPERVLAKTE -

"Het gebied voor koeren en tuinen bestaat voor minstens 50% van de oppervlakte uit doorlaatbare oppervlakte".



⇒ [Motivatie van de afwijking 6:](#)

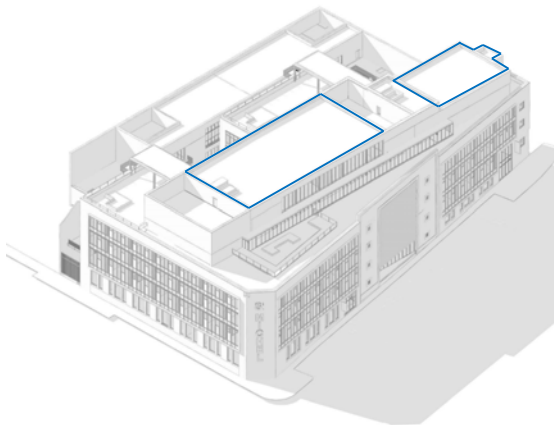
De GSV beschrijft dat de volledige ondoorlaatbaarheid van het gebied voor koeren en tuinen mag om hygiënische redenen worden toegestaan, als het om een bescheiden oppervlakte gaat. Bescheiden is niet gedefinieerd.

Het project wenst gebruik te maken van deze afwijkmogelijkheid om hygiënische redenen. Er moet immers van uit gegaan worden dat de binnenkoeren door +/- 1500 kinderen en jonge volwassenen op dagelijkse meermaals en zeer intensief zullen gebruikt worden in het kader van de schoolrecreatiemomenten. De aanwezigheid van doorlaatbare oppervlakten zou maken dat, ofwel deze ruimten niet gebruikt worden door de kinderen om reden van bevuilding van kledij, schoenen met mogelijke klachten van ouders tot gevolg, ofwel juist wel intensief gebruikt zouden worden met een compacteren van de teelaarde door het frequent gebruik als gevolg, wat maakt dat het gewenste effect van doorlaatbaarheid niet meer aanwezig is. De aanwezigheid van de verharding is alleszins ingecalculereerd in de beheersing van het regenwater en wordt op afdoende wijze opgevangen op het terrein zelf. (zie nota berekening regenwateropvang).

⇒ [Afwijking 7:](#)

*ARTIKEL 13 BEHOUD VAN EEN DOORLAATBARE OPPERVLAKTE –
"Ontoegankelijke platte daken van meer dan 100m² moeten worden ingericht
als groene daken."*

Enkele ontoegankelijke platte daken van meer dan 100 m² zijn niet ingericht als groene daken (zie plannen).



⇒ [Motivatie van de afwijking 8:](#)

Het plan geeft aan welke dakdelen toegankelijk en niet toegankelijk zijn. Binnen de niet-toegankelijke dakdelen is vervolgens ook aangeduid welke groendaken zijn. Enkel de dakdelen die gebruikt zijn als 'energie-daken' (met name de daken waarop fotovoltaïsche panelen zijn geplaatst), zijn niet ingericht als groendaken.

Binnen een kader

- dat reeds de meerderheid van de ontoegankelijke daken zijn ingericht als groendaken,
- dat de plaatsing fotovoltaïsche panelen voor herbruikbare energie een uitgangspunt is,
- dat plaatsing van dergelijke panelen op een groendak, het functioneren van dat groendak op die plaats onmogelijk maakt,

is hier een afweging gemaakt dat de fotovoltaïsche panelen primeren op het groendak als motivering voor de afwijking.

TITEL VIII DE PARKEERNORMEN BUITEN DE OPENBARE WEG
 HOOFDSTUK 5 DE OPPERVLAKTEN BESTEMD VOOR AMBACHTS-, NIJVERHEIDS-,
 LOGISTIEKE, OPSLAGACTIVITEITEN OF VOOR ACTIVITEITEN VOOR DE
 VERVAARDIGING VAN MATERIËLE DIENSTEN, VOOR HANDELSZAKEN, VOOR
 GROOTHANDEL, VOOR GROTE SPECIAALZAKEN, VOOR VOORZIENINGEN VAN
 COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN EN VOOR
 HOTELINRICHTINGEN
 ARTIKEL 15 HET AANTAL TOEGELATEN PLAATSEN en ARTIKEL 17 HET AANTAL IN
 TE RICHTEN PLAATSEN VOOR FIETSEN
*Het aantal toegelaten parkeerplaatsen, met inbegrip van de plaatsen voor de
 voertuigen van het personeel, de dienstvoertuigen, de voertuigen van de bezoekers
 en van de klanten, wordt vastgelegd op basis van een **gemotiveerd voorstel** van de
 aanvrager. De motivering heeft met name betrekking op de kenmerken van het
 parkeren langs de weg, de bereikbaarheid van het goed met het openbaar vervoer,
 het soort activiteiten, de kenmerken van de onderneming(en) en, desgevallend, het
 mobiliteitsprofiel van de bezoekers of van de klanten.
 Bij bouw of heropbouw wordt het **aantal parkeerplaatsen voor fietsen** vastgelegd op
 basis van een **gemotiveerd voorstel** van de aanvrager, met een minimum van twee
 parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw.*

⇒ Toepassing op het project (is geen afwijking maar gemotiveerd voorstel tot bepaling van parkeerplaatsen):

Het uitgangspunt is dat in het project geen parkeerplaatsen voor wagen worden voorzien.

In functie van de activiteit van onderwijs voor secundaire scholen voor een totaal van 1500 scholieren-jongvolwassenen, wordt er volwaardig ingezet op ruime fietsstallingen en op een goed bereikbaarheidsprofiel te voet, per fiets, en met het openbaar vervoer.

Door de wens om de globale waardevolle bestaande structuur van het huidige gebouw te behouden, wordt geoordeeld dat de inrichting van ondergrondse parkeerruimten niet of moeilijk is aangewezen.

In het project zelf worden de nodige maatregelen getroffen om die mobiliteits-switch op te vangen:

- Er wordt voorzien in ruime fietsparkeerplaatsen à rato van 140 plaatsen voor elke school= 280 fietsplaatsen in totaal. De fietsparking van het Lyceum Martha Somers is bereikbaar via de schoolpoort in de Picardstraat en is gesitueerd onder de grote luifel. De fietsparking van het Imelda-instituut ligt achter het groentheater en is bereikbaar via de poort aan de Vandenboogaerdenstraat, en in tweede orde via de schoolpoort.

De scholen zijn gelegen in een dicht bewoonde wijk, met grote lopende residentiële ontwikkelingen, zodat in de onmiddellijke omgeving kan worden gerekruteerd. Verre verplaatsingen voor de scholieren kunnen worden geminimaliseerd. Enkele scholieren zullen met de wagen gebracht worden maar hierdoor ontstaat geen specifieke of structurele parkeerproblematiek.

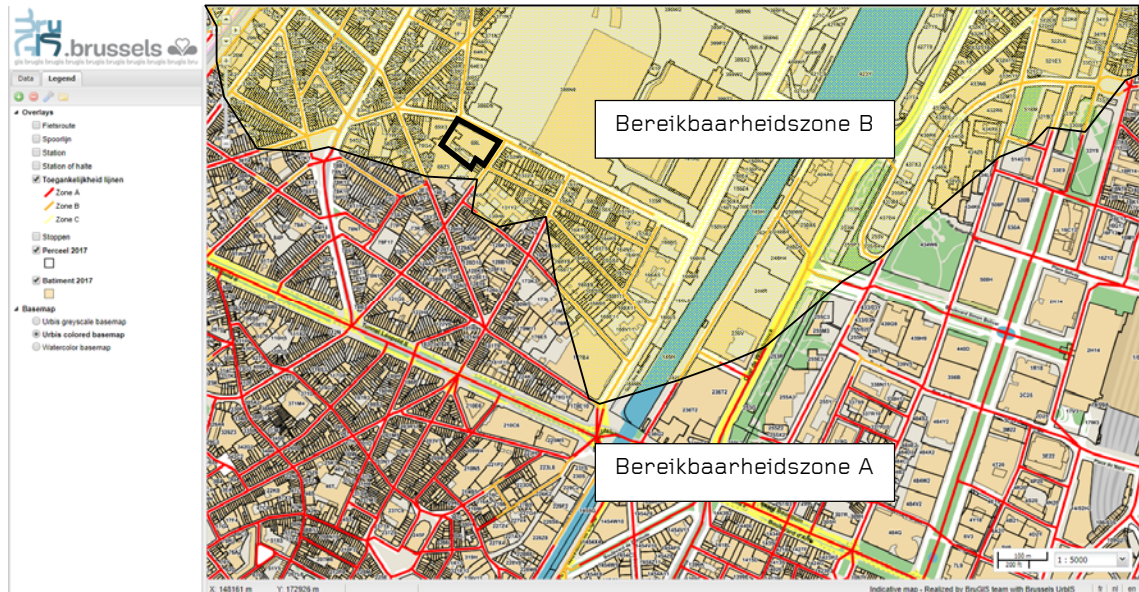
Voor het aantal personen (bvb. lerarenkorps) dat met de wagen komt – ingeschat op 26 wagens - zijn parkeermogelijkheden beschikbaar in de onmiddellijke omgeving buiten het openbaar domein.

Voor de motivering van de afwezigheid van parkeerplaatsen voor wagens en van de aanwezigheid van grootschalige fietsenstallingen, wordt volwaardig gerefereerd naar het effectenverslag dat deel uitmaakt van de stedenbouwkundige aanvraag van het project.

Het deel "8.1. Mobiliteit" bevindt zich van pagina 35 tot en met pagina 60.

In aanvulling en herneming van dit effectenverslag – deel Mobiliteit, wordt hieronder wordt een oplistijng van de bereikbaarheid van het project gemaakt volgens de verschillende vervoersmodi:

- Algemeen
 - o Volgens het GSV is de zone in bereikbaarheidszone B gelegen net aan de rand met bereikbaarheidszone A. In deze definitie heeft het GSV al een afweging gemaakt van de goede tot zeer goede bereikbaarheid van de site voor openbaarvervoer.



- Te voet en per fiets – en vanaf belangrijke openbaarvervoersnetwerken en -punten:

- o gelegen op 500m van het metrostation Ribeaucourt, en tramlijn Leopold II-laan / Jubelfeestlaan.

De metrolijnen MIVB zijn als volgt op te lijsten:

Lijn: [2](#) - Station: IJser, Ribeaucourt

Lijn: [6](#) - Station: IJser, Ribeaucourt, Belgica, Pannenhuis

De tramlijnen MIVB zijn volgende :

Lijn: [51](#) - Halte: Saintelette, Ribeaucourt

[Weldra een nieuwe tramlijn](#) Noordstation-Picardbrug-Picardlaan

Volgende buslijnen MIVB zijn in nabijheid van de site:

Bus - MIVB:

Lijn: [14](#), [15](#), [89](#) - Halte: Picard

Lijn: [14](#), [15](#) - Halte: Tour & Taxis

Lijn: [57](#), [88](#) - Halte: Steamers

Bus - DE LIJN:

Lijn: 129, 620 - Halte Ribaucourt

Lijn: 213, 214, 230, 231, 232, 233, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 250, 251, 260

- o op +/-1500m van het treinstation Tour & Taxis (op 10 min te voet) en op +/-1100m van het Noordstation (op 18 min te voet vandaag en met bouw Picardbrug).
- o Het scholenproject sluit ook bijna naadloos aan bij de gewestelijke fietsroutes K, 12 en 8, op respectievelijk 200 en 500m.
- o Parking [Villo](#) is in de Picardstraat 3 gelegen.
- o in de nabije toekomst wordt de bereikbaarheid met o.a. het Noordstation nog sterk verbeterd door de geplande Picardbrug en de aangekondigde tramlijn langsheen de Picardstraat

- Per auto – en vanaf bestaande parkeervoorzieningen in de onmiddellijke omgeving:
 - o Op de site van Tour & Taxis worden belangrijke parkeervoorzieningen voorzien (Havenlaan en tegenover st Michel in de Picardstraat):
 - Parking Esplanade (publiek) Tour & taxis Havenlaan 86C, 1000 Brussel met 640 plaatsen.
 - Parking Herman Teirlinck, Havenlaan 86C, 1000 Brussel met 315-tal plaatsen, waarvan 50% opengesteld voor publiek bij evenementen.
 - Parking Picardstraat in ontwikkeling met 923 plaatsen in het kader van de residentiële ontwikkeling.
- Per Boot: [Waterbus](#), Halte Saintelette-Béco

