



## **gemeenteraad**

Zitting van 25 juni 2018

### **Besluit**

A-punt

**GOEDGEKEURD**

Stadsontwikkeling / Vergunningen

#### **Samenstelling**

de heer Bart De Wever, burgemeester-voorzitter

de heer Koen Kennis, schepen; mevrouw Caroline Bastiaens, schepen; de heer Ludo Van Campenhout, schepen; de heer Claude Marinower, schepen; de heer Marc Van Peel, schepen; mevrouw Nabilla Ait Daoud, schepen; de heer Fons Duchateau, schepen; de heer Filip Dewinter, raadslid; de heer Philip Heylen, raadslid; mevrouw Kathleen Van Brempt, raadslid; mevrouw Freya Piryns, raadslid; de heer Gerolf Annemans, raadslid; de heer André Gantman, raadslid; mevrouw Güler Turan, raadslid; de heer Robert Voorhamme, raadslid; mevrouw Anke Van dermeersch, raadslid; de heer Karim Bachar, raadslid; mevrouw Monica De Coninck, raadslid; mevrouw Maya Detiège, raadslid; mevrouw Fauzaya Talhaoui, raadslid; mevrouw Fatma Akbas, raadslid; mevrouw Greet van Gool, raadslid; de heer Bruno Valkeniers, raadslid; de heer Toon Wassenberg, raadslid; de heer Wim Van Osselaer, raadslid; de heer Axel Polis, raadslid; de heer Patrick Janssen, raadslid; de heer Peter Mertens, raadslid; mevrouw Yasmine Kherbache, raadslid; mevrouw Liesbeth Homans, raadslid; de heer Mohamed Chebaa Amimou, raadslid; de heer Wouter Vanbesien, raadslid; mevrouw Mie Branders, raadslid; mevrouw Galina Matushina, raadslid; mevrouw Carine Leys, raadslid; mevrouw Lisa Geets, raadslid; mevrouw Leyla Aydemir, raadslid; de heer Johan Klaps, raadslid; de heer Vic Van Aelst, raadslid; mevrouw Danielle Meirsmann, raadslid; de heer Dirk Rohtus, raadslid; mevrouw Martine Vrints, raadslid; de heer Koen Laenens, raadslid; de heer Martijn Van Esbroeck, raadslid; de heer Franky Loveniers, raadslid; de heer Danny Feyen, raadslid; de heer Jean Goedtkindt, raadslid; de heer Joris Giebens, raadslid; mevrouw Kathy Kimpe, raadslid; de heer Kevin Vereecken, raadslid; mevrouw Fatima Talhaoui, raadslid; de heer Dirk Van Duppen, raadslid; mevrouw Ikrame Kastit, raadslid; mevrouw Vera Drozdik, raadslid; mevrouw Ingrid Seghers, raadslid de heer Sven Cauwelier, stadssecretaris

#### **Iedereen aanwezig, behalve:**

mevrouw Freya Piryns, raadslid; mevrouw Güler Turan, raadslid; mevrouw Maya Detiège, raadslid; mevrouw Vera Drozdik, raadslid; mevrouw Ingrid Seghers, raadslid

#### **Zijn verontschuldigd:**

de heer Philip Heylen, raadslid; mevrouw Greet van Gool, raadslid; de heer Bruno Valkeniers, raadslid; de heer Patrick Janssen, raadslid; de heer Mohamed Chebaa Amimou, raadslid; de heer Dirk Van Duppen, raadslid

78	2018_GR_00488	<b>Aanvraag stedenbouwkundige vergunning. Beroepsprocedure. Zaak van de wegen - 20172793. District Antwerpen. Kattendijkdok-Westkaai ZN - Goedkeuring</b>
----	---------------	---

### **Motivering**

#### **Gekoppelde besluiten**

- 2018\_CBS\_00331 - Aanvraag stedenbouwkundige vergunning. Reguliere procedure - 20172793 - district Antwerpen - Kattendijkdok-Westkaai ZN - Goedkeuring

### **Aanleiding en context**

Op 19 januari 2018 leverde het college een stedenbouwkundige vergunning af (jaarnummer 331) voor het aanleggen van een bushaltehaven ter hoogte van Toren 1 - Kattendijkdok-Westkaai.

Tegen de beslissing van het college werd een administratief beroep aangetekend bij de deputatie op 18 april 2018. Tijdens de beroepsprocedure werd opgemerkt dat een beslissing van de gemeenteraad over de zaak van de wegen ontbreekt. Om deze reden vraagt de gouverneur aan de gemeenteraad om hierover alsnog een beslissing te nemen.

### **Feiten en context**

Aanvrager: Autonoom Gemeentebedrijf voor Vastgoedbeheer en Stadsprojecten - VESPA, Generaal Lemanstraat 55 bus 4, 2018 Antwerpen.

Ligging van het perceel: Kattendijkdok-Westkaai ZN, 2000 Antwerpen.

Kadastrale gegevens: (afd. 7) sectie G 0 en (afd. 7) sectie G 129/5.

Onderwerp: aanleggen van een bushaltehaven ter hoogte van Toren 1 - Kattendijkdok-Westkaai.

Dossiernummer: 20172793.

Intern dossiernummer: AN8/B/digitaal/.

Type dossier: reguliere procedure.

### **Juridische grond**

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) en zijn uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing.

### **Regelgeving: bevoegdheid**

Artikel 4.2.25. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt dat indien de vergunningsaanvraag wegniswerken omvat waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, en het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de vergunning kan worden verleend, dan neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen, alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag.

### **Openbaar onderzoek**

Het openbaar onderzoek is niet vereist.

### **Argumentatie**

#### **Inhoud van de aanvraag**

- Plaatsen van bushavens voor touringcars:
  - naast de rijweg op het bestaande voetpad;
  - 54 meter lang en 5,10 meter breed;
  - overgebleven voetpadbreedte 3,93 meter;
  - aanleg in herbruikkasseien en een kantstrook in blauwe hardsteen;
- verplaatsen van fietsbeugels.

#### **Relevante voorgeschiedenis**

- 8 januari 2010: vergunning (AN1/2009/B/0804) voor het heraanleggen van de publieke ruimte, inclusief riolering, verwijderen van bovengrondse constructies en het bouwen van 2 ondergrondse pompstations;

- 12 april 2017: vergunning (20161874) voor het heraanleggen van het openbaar domein en bijhorende rioleringswerken in de volgende straten; Kattendijkdok-Westkaai, Braziliëstraat, Montevideostraat, Limastraat, Limaplein en westelijke dokrand Kattendijkdok.

#### Laatst uitgevoerde vergunning

- Kattendijkdok-Westkaai werd enkele jaren geleden heraangelegd;
- de rijweg heeft een breedte van 6,17 meter en is uitgevoerd in kassei;
- naastliggend is er een parkeerstrook voorzien van 2 meter met een voetpad dat uitgevoerd is in platines met een breedte van 3,31 meter;
- aan de andere zijde is een voetpad in platines met een breedte van 8,28 meter.

#### Bestaande toestand

- conform de laatst uitgevoerde vergunning.

#### Externe adviezen (eerste aanleg)

Adviesinstantie	Datum advies gevraagd	Datum advies ontvangen	Conclusie
Digit - brandweer/ risicobeheer/ preventie	21 november 2017	12 december 2017	voorwaardelijk gunstig
lokale politie/ verkeerspolitie (LP/VK/SE)	21 november 2017	5 december 2017	gunstig

#### Interne adviezen (eerste aanleg)

Adviesinstantie	Datum advies gevraagd	Datum advies ontvangen
stadsontwikkeling/ ontwerp en uitvoering/ ontwerpers	21 november 2017	11 december 2017
stadsontwikkeling/ onroerend erfgoed/ monumentenzorg	21 november 2017	21 december 2017

#### Toetsing voorschriften

- Stedenbouwkundige gegevens uit de plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen en verkavelingen

Het goed is gelegen binnen de omschrijving van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, goedgekeurd op 19 juni 2009.

Het goed is gelegen binnen de omschrijving van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan RUP Eilandje, goedgekeurd op 1 september 2011. Volgens dit ruimtelijk uitvoeringsplan ligt het goed in een zone voor centrumfuncties - torens (artikel 3) en in een zone voor publiek domein (artikel 7).

*De aanvraag is in overeenstemming met de bestemming en de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan.*

- Gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen

Hemelwater: Het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Toegankelijkheid: het besluit van de Vlaamse regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

*De gewestelijke hemelwaterverordening is niet van toepassing op de aanvraag.*

*De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid is niet van toepassing op deze aanvraag.*

- Algemene bouwverordeningen

Voetgangersverkeer: het besluit van de Vlaamse regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van algemene bouwverordeningen inzake wegen voor voetgangersverkeer (verder genoemd verordening voetgangersverkeer), en de omzendbrief RO/98/2 van 23 maart 1998 betreffende de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

*De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen van de verordening voetgangersverkeer.*

- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen

Bouwcode: De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (verder genoemd bouwcode), definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 28 april 2014, goedgekeurd bij besluit van de deputatie van de provincie Antwerpen van 9 oktober 2014 en van kracht sinds 25 oktober 2014.

*De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de bouwcode. Het ontwerp voldoet hieraan.*

- Sectorale wetgeving

MER-screening: de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, beslist of er een project-MER moet worden opgesteld. De betrokken overheid doet dat op het ogenblik van de beslissing over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag.

Watertoets: overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) dient het ontwerp onderworpen te worden aan de zogenaamde watertoets.

Vlaamse Wooncode: Het toepassingsgebied van de Vlaamse Wooncode (decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 19 augustus 1997).

*Rekening houdend met de kenmerken van de aanvraag en zijn omgeving wordt geoordeeld dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.*

*Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in een overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt.*

*De voorliggende aanvraag valt niet onder het toepassingsgebied van de Vlaamse Wooncode (Vlaamse Wooncode van 15 juli 1997, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 19 augustus 1997).*

### Omgevingstoets

- Functionele inpasbaarheid

De aanvraag is in overeenstemming met de bestemmingsvoorschriften. De stadsdienst openbaar domein heeft geen opmerkingen op het plan, aangezien het gaat om het naleven van een verplichte voorwaarde.

- Mobiliteitsimpact (onder andere toetsing parkeerbehoefte)

Het algemene principe is dat elke bouwaanvraag een parkeerbehoefte genereert. Om te vermijden dat de parkeerbehoefte (geheel of gedeeltelijk) wordt afgewenteld op het openbaar domein, is het de bedoeling om parkeren maximaal op eigen terrein te voorzien, het zogenaamde POET-principe (Parkeren Op Eigen Terrein).

*De parkeerparagraaf is niet van toepassing gezien de aanvraag betrekking heeft op de heraanleg van openbaar domein.*

- Visueel-vormelijke elementen

Met de aanleg van een bushaven aan Kattendijkdok-Westkaai in een zelfde materialisatie (platines en recuperatie van kasseien) wordt de beeldkwaliteit van dit stuk van het Eilandje behouden.

- Cultuurhistorische aspecten

In het kader van voorliggende aanvraag werd advies gevraagd aan de stedelijke dienst Monumentenzorg. Dit advies is gunstig.

- Hinderaspecten – gezondheid – gebruiksgenot – veiligheid in het algemeen

In het kader van voorliggende aanvraag werd advies gevraagd aan de verkeerspolitie. Dit advies is gunstig.

### **Financiële gevolgen**

Nee

## **Besluit**

Bij dit besluit werd een amendement ingediend: 2018\_AM\_00038 - Amendement van raadsleden Peter Mertens, Mie Branders: bushaven, zaak van de wegen Kattendijkdok-Westkaai.  
De gemeenteraad keurde dit amendement niet goed.

De gemeenteraad keurt bij monde van de fractievoorzitters volgend besluit goed.

Stemden ja: N-VA, CD&V en Open VLD.

Stemden nee: sp.a, PVDA+ en Groen.

Hebben zich onthouden: Vlaams Belang.

### **Artikel 1**

De gemeenteraad neemt kennis van het volledig aanvraagdossier en de bijhorende plannen voor wat betreft de 'zaak van de wegen'.

### **Artikel 2**

De gemeenteraad keurt de bushaltes ter hoogte van Toren 1 - Kattendijkdok-Westkaai goed, op voorwaarde dat de bijgevoegde brandvoorzorgsmaatregelen strikt worden nageleefd.

### **Artikel 3**

Dit besluit heeft in principe geen financiële gevolgen.

## Bijlagen

1. DBA\_27160013\_L\_B\_4.1\_BTLegende.pdf
2. DBA\_27160013\_L\_N\_5.1\_OTLegende.pdf
3. DBA\_27160013\_P\_B\_4.2\_Opmetingsplan.pdf
4. DBA\_27160013\_I\_N\_3\_Inplantingsplan.pdf
5. DBA\_27160013\_P\_N\_5.2\_Ontwerpwegenis.pdf
6. DBA\_27160013\_P\_B\_4.3\_Grondplannutsleidingen.pdf
7. DBA\_27160013\_PR\_N\_6\_Typedwarsprofiel.pdf
8. advies\_brandweer\_20172793.pdf



## **Brandpreventieverslag**

referentie: BW/KP/2017/W.00095.A1.0001  
Dossierbehandelaar: arch. Kristl Pannemans  
bza.preventie@brandweerzone.antwerpen.be | 03 338 89 50

Datum: 12/12/2017

### **A Aanvrager**

Stad Antwerpen - SW/V/SV  
Francis Wellesplein 1  
2000 Antwerpen  
SW\_administratie\_V@stad.antwerpen.be  
03/338 66 66

### **B Geografische situering**

AG Vespa  
KATTENDIJKDOK-WESTKAAI 41, 51-56  
2000 Antwerpen 1

### **C Doel en kader**

Bouwaanvraag	2017046941
Aanvraagdatum	21/11/2017
Omschrijving	Aanleg bushalتهaven

### **D Eindconclusie**

GUNSTIG brandpreventieverslag  
mits naleving van de bijgevoegde opmerkingen en voorwaarden in hoofdstukken F en G.

### **E Beschrijving gebouw/project**

De aanleg van een bushalتهaven in Kattendijkdok-Westkaai te 2000 Antwerpen. Ter hoogte van Toren nr 1 (Kattendijkdok-Westkaai nr 42) gelegen aan de zijde van de Amsterdamstraat. Beknopte omschrijving van de werkzaamheden:

- Opbraak van bestaande voetpad verharding
- Aanleg van bushalتهaven voor touringcars
- Verplaatsen van fietsbeugels

De brandpreventie - bijlage bouwvergunning werd toegevoegd door architect SWECO BELGIUM. Digitale plannen zijn ontvangen via het omgevingsloket.

### **F Motivatie**

#### **F.1 Regelgeving, normen en richtlijnen**

Er dient bij de bouw en/of exploitatie onder andere rekening gehouden met volgende inzake brandbeveiliging van toepassing zijnde regelgeving, normen en richtlijnen:

### **F.1.1 Koninklijk Besluit van 7 juli 1994**

Koninklijk Besluit van 7 juli 1994 (en wijzigingen) tot vaststelling van de basisnormen voor preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen: bijlage 1 (terminologie), bijlage 2 en 2/1 (lage gebouwen), bijlage 3 en 3/1 (middelhoge gebouwen), bijlage 4 en 4/1 (hoge gebouwen), bijlage 5/1 (reactie bij brand), bijlage 6 (industriegebouwen) en bijlage 7 (gemeenschappelijke bepalingen).

Wat betreft de artikels waarin de brandweer expliciet om akkoord of advies wordt gevraagd met betrekking tot de bereikbaarheid van gebouwen gelden volgende bemerkingsen.

#### ***Opmerking***

*De verschillende gebouwen moeten bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. Brandweer Zone Antwerpen adviseert de toegangswegen op de openbare weg conform het KB uit te voeren met als doel de veiligheid van de bewoners te verhogen.*

### **F.1.2 Politiecodex**

Code van politiereglementen (politiecodex)  
(versie 16 oktober 2017)

TITEL 3 – OPENBARE VEILIGHEID EN VLOTTE DOORGANG  
Hoofdstuk 8 – Privatieve ingebruikneming van de openbare ruimte

Op basis van voorliggende plannen heeft Brandweer Zone Antwerpen geen bemerking.

### **G Specifieke brandvoorzorgsmaatregelen**

Onderstaande maatregelen dienen getroffen door de exploitant/eigenaar. De exploitant/eigenaar is verantwoordelijk voor de goede werking, voor het onderhoud en indien toepasselijk voor de bereikbaarheid bij brand van de onderstaande brandvoorzorgsmaatregelen.

#### **G.1**

De minimale breedte van openbare wegen bedraagt 4m (cfr. Algemeen, a1).

#### **G.2**

Hydranten dienen voorzien conform de vereisten (cfr. Algemeen, a6).

#### **G.3**

##### **a Algemene kenmerken openbare weg ten behoeve van de brandweer**

De hierna behandelde onderwerpen vormen het basisadvies van de brandweer. Bij afwijkende situaties kan de brandweer steeds bijkomende maatregelen adviseren.

##### **a1 Ten behoeve van een goede bereikbaarheid voor brandweerwagens dient de rijweg op de openbare weg minstens volgende kenmerken te vertonen:**

- Een minimale vrije breedte:



- een minimale vrije breedte van **3,5 m** voor wijken met uitsluitend woonfunctie waarbij steeds een opstelbreedte van minimum 4 m beschikbaar is;  
*Motivatie 3,5 m: Indien de rijweg 4 m breed is, zal bij foutparkeren de doorgang voor auto's nog mogelijk zijn maar niet voor vrachtwagens. Problemen zullen te laat vastgesteld worden. Bij totale versperring doorgang zal door politie eerder actie ondernomen worden.*
- een minimale vrije breedte van **4 m** voor wijken waarin winkels en bedrijven gelegen zijn met een normaal risico;  
*Motivatie 4 m: Doordat vrachtwagens zich in deze straten vast zullen rijden zal de doorgang verzekerd blijven. Bij versperring zal de politie actie moeten ondernemen.*
- een minimale vrije breedte van **6 m** voor wijken waarin hoge gebouwen, voor KMO-zones of voor hoofdverbindingswegen;  
*Motivatie 6 m. Dit is de breedte voor de opstelling van HW36 (50m). Tevens kunnen twee vrachtwagens / bussen mekaar hier kruisen*
- een minimale breedte van **8 m** voor doodlopende wegen waarlangs gebouwen gepland zijn waarvan de hoogte van de bovenste bouwlaag hoger is dan 10 meter en die onder het toepassingsgebied vallen van het Koninklijk Besluit van 7 juli 1994 (en wijzigingen) tot vaststelling van de basisnormen voor preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen;
- een minimale draaistraal van 11 m aan de binnenkant en van 15 m aan de buitenkant;
- een minimale vrije hoogte van 4 m;
- een maximale helling van 6 %;
- draagvermogen derwijze dat voertuigen zonder verzinken met een maximale asbelasting van 13 ton er kunnen rijden en stilstaan, zelfs wanneer ze het terrein vervormen;
- de afstand tussen de gevel(s) en de dichtstbijzijnde rand van de rijweg is bij voorkeur tussen 4 en 10 m zodat de autoladder optimaal ingezet kan worden.

*Ter informatie enkele afmetingen die van toepassing zijn van 2007:*

- *de maximale statische breedte van de huidige hulpvoertuigen loopt op tot 3,15 m (voertuig 2,55 m + spiegels 2 x 0,30 m).*
- *De noodzakelijke breedte voor de optimale opstelling van een autoladder 30m is 4 m.*
- *De noodzakelijke breedte voor de optimale opstelling van een hoogtewerker 30m is 4,5 m.*
- *De noodzakelijke breedte voor de optimale opstelling van een hoogtewerker 50m is 6 m.*

**a2** De hieronder opgesomde hindernissen belemmeren het optreden van de brandweer en moeten beperkt worden:

- de aanplantingen van bomen tussen de rijweg en de gebouwen: Indien toch bomen opgesteld worden tussen de opstelplaats van de autoladder of hoogtewerker en de gebouwen dient tussen de bomen een voldoende ruime vrije werkopening aanwezig te zijn;
- verkeersdrempels: Indien deze toch geplaatst worden, adviseert de brandweer de maximale hellingsgraad te beperken tot 6%;
- bloembakken, verkeerspalen en andere versperringen;
- wegvernauwingen;
- parkeren van voertuigen voor de gebouwen derwijze dat de bereikbaarheid ervan door de autoladders en hoogtewerkers van de brandweer onmogelijk wordt;
- bomen en klimplanten: Indien toch aanwezig dienen deze periodiek gesnoeid te worden zodat de noodzakelijke vrije hoogte en breedte gewaarborgd blijven;
- bevestigingskabels voor klimplanten: Indien toch aanwezig moeten deze zich ten minste 4,5 meter boven het straatniveau bevinden. De onderlinge tussenafstand tussen twee bevestigingskabels dient zich

ten minste 30 meter van elkaar te bevinden zodat de opstelling en het werkveld van de ladderwagen niet onmogelijk wordt.

### a3 Gebruik van breek- en verzinkpalen

#### a3.1 Afsluiten van de openbare weg

De brandweer is in principe tegen de plaatsing van alle hindernissen die de interventie vertragen. Daarom kan de brandweer ook geen enkel systeem met slot (poorten, beugels,...), dienstig voor het afsluiten van doorgangen die door de brandweer gebruikt moeten worden, positief adviseren.

#### a.3.2 Plaatsing breekpalen – verzinkbare palen

Indien de overheid beslist om straten of zones af te sluiten met breek- of verzinkpalen kan de Brandweer Zone Antwerpen zich hiermee verzoenen mits aan bepaalde kenmerken voldaan wordt.

Basisdoel:

- De doorgang van de wagens van de hulpdiensten dient 100 procent gegarandeerd en de overschrijding van de palen dient gepaard met een minimum aan tijdsverlies.
- Er dient gewerkt met één systeem zodat verwarring uitgesloten wordt.

Problemen die de doorgang van breek- of verzinkpalen kunnen hinderen:

- verkeerd geparkeerde wagens voor de palen (consequente aandacht vanuit politie is noodzakelijk, mentaliteitsverandering chauffeurs, ...);
- storende plaatsing van allerhande voorwerpen zoals straatmeubilair, bloembakken, ... (in ontwerpfase dient rekening gehouden met gegevens brandweer, ...);
- ziekenwagens en sommige brandweerwagens zijn niet voorzien van een 'bull-bar'.

##### a.3.2.1 Breekpalen

Indien de overheid beslist om straten éézijdig af te sluiten, kan de brandweer zich verzoenen met de plaatsing van breekpalen voor zover zij voldoen aan onderstaande vereisten.

Verscheidende brandweervoertuigen zijn uitgerust met een "bull-bar". Hiermee kunnen beschouwde voertuigen de breekpalen overschrijden indien er zijdelings voldoende doorgangs-breedte is. Er dient opgemerkt dat de oude breekpalen type Amsterdamer niet meer voldoen aan de vereisten van de brandweer.

De goedgekeurde breekpaal is van het type '**TECNO ART**'

1. ronde paal: dit type paaltje werd getest tijdens een proef op 10 oktober 2003:

- Het principe steunt op een gekerfde binnenbuis waarover een huls gepositioneerd wordt; Bij de vereiste kracht breekt de binnenpaal plots en volledig waardoor de doorgang vrij is. Verdere info is beschikbaar in de brochure 'verkeerspaaltje Antwerpen – TECNO ART'.
- statische test: Een breekkracht van maximum 400 kg (gemeten door middel van een dynamometer) aangrijpend op een hoogte van ongeveer 75cm doet de paal plots en volledig breken. De kracht wordt langzaam opgevoerd tot de breuk zich voordoet.
- dynamische test: Het paaltje breekt bij een dynamische test door 2 brandweervoertuigen (autopomp type Dennis en type Renault voorzien van bull-bar). De dynamische test dient uitgevoerd te worden met een 'stapvoetse'snelheid.
- ter informatie: Een personenvoertuig slaagt er niet in de paal om te rijden.
- breuk: Het paaltje knapt bij de breuk plotseling en volledig af zodat het weggenomen kan worden alvorens de brandweerwagen verder rijdt.

2. nieuwe Amsterdammer
  - Heeft hetzelfde binnenwerk als de ronde paal.
  - Succesvol omgereden tijdens een test op 18 september 2017 door een AP Atego.
3. omklapbare ronde paal
  - Deze paal kan neergeklapt worden in het maaiveld wanneer de afdekplaat geopend wordt met een sleutel (niet destructief gebruik).
  - Bij het omrijden breken de boutjes van de bodemplaat plotseling en volledig af.
  - Succesvol omgereden tijdens een test op 18 september 2017 door een AP Atego.

Vereisten.

- a. herkenbaarheid voor de brandweer:
  - d.m.v. een rood (bij voorkeur fluorescerend) geschilderde top van de breekpaal;
  - d.m.v. een rode fluorescerende strook aangebracht in de gleuf bovenaan de breekpaal
- b. zekerheid dat de breekpaal omver gereden kan worden:
  - Deze paaltjes (en de plaatsing) dienen van het type te zijn zoals getest tijdens de proef van 10 oktober 2003.
  - De doorgang ten behoeve van de brandweerwagens mag niet afgesloten worden door foutparkeerders of andere hindernissen.
  - Gemeten op de as waarop de breekpalen staan, dient tussen de breekpalen minimaal 1,30 m vrij te zijn wanneer het voertuig loodrecht voor de as kan staan. Indien de wagen niet loodrecht op deze as kan staan, dient deze afstand vergroot.
- c. de brandweerwagens mogen niet beschadigd worden:
  - De gegarandeerde vrije hoogte onder de brandweerwagens is voor de huidige brandweervoertuigen die uitgerust zijn met een "bull-bar", 16 cm. Om beschadiging aan de brandweerwagens te vermijden, dient de breekpalen volledig en plotseling af te breken waardoor de paal verwijderd kan worden vooraleer de wagen doorrijdt.
  - De breekpaal dient ongeveer 80 cm hoog te zijn.
  - De kerf in de binnenpaal dient iets boven het maaiveld gesitueerd.
  - Na een heraanleg van de straat dient opgevolgd door de bevoegde dienst dat alle vereisten gerespecteerd blijven. Deze opvolging is geen taak voor de brandweer.

### **a.3.2.2 Verzinkbare palen.**

Indien de overheid beslist om bepaalde zones af te sluiten, kan de brandweer zich verzoenen met een systeem van verzinkpalen voor zover zij voldoen aan onderstaande vereisten.

Randvoorwaarden:

- De verzinkpalen dienen van eenzelfde type te zijn (opstelling, werking en besturing) zoals overeengekomen op de vergaderingen aangaande de verzinkpalen van het De Coninckplein.
- Het gebied dat afgesloten is moet minimum 2 toegangswegen hebben met verzinkpalen. Indien er slechts één toegang is (bv. doodlopende straat) is het systeem ontoelaatbaar daar er geen 100% garantie is dat het systeem fail-safe is.
- Naast de opstelling van de verzinkpalen dienen bij minimum één doorgang ook goedgekeurde breekpalen voorzien.
- Maatregelen dienen genomen opdat geparkeerde wagens de doorgang niet verhinderen (noch aan de verzinkpalen noch aan de breekpalen).
- De opstelling dient zo uitgevoerd dat de kenmerken van de doorgangswegen behouden blijven. Indien de doorgangswegen afwijken van de standaard dient voor plaatsing een situatieplan gunstig geadviseerd door de brandweer.

#### Vereisten verzinkpalen

- Indien er zich problemen voordoen met de verzinkpalen (wegvallen spanning, probleem besturingsysteem, slecht contact naderingslussen, ...) zakken de palen automatisch.
- Het op- en neerlaten van deze paaltjes ten behoeve van de brandweer dient te geschieden via:
  - afstandsbediening vanuit elke brandweerwagen en ziekenwagen
  - badge als back-up voor elke brandweerwagen en ziekenwagen
  - via afstandsbediening vanuit radiokamer politie: Alle palen van de volledige site zijn bestuurbaar in geval van rampsituaties.
- De verzinkbare palen mogen niet kunnen stijgen indien binnen bepaalde straal wagens geplaatst zijn.
- fail-safe systeem: de continue werking dient gegarandeerd te worden:
  - bij defect: Een 24op24uren dienst dient voorzien voor onmiddellijke herstelling
  - onderhoud: Periodiek onderhoud dient uitgevoerd te worden.
  - bij vriesweer (ijsvorming) en aanwezigheid van stof: De paal moet feilloos te werken.
- De palen dienen voorzien van bouten waardoor het mogelijk is de palen in 'opstand' om te rijden (mits de juiste keuze van de bouten)

#### Kosten

- De brandweer is geen vragende partij voor versperringen (integendeel) en wenst hier dan ook niet financieel voor op te draaien. Zenders, batterijen, enzovoort ... dienen op vraag van de brandweer geleverd te worden.

#### Ziekenwagens

- Het dringende ziekenwagenvervoer moet, net zoals de brandweer, zo snel mogelijk op de plaats van interventie geraken. Ook deze diensten moeten betrokken worden in het verhaal (= voorziening om de palen te laten zakken dient beschikbaar gesteld). Het niet-dringende ziekenwagenvervoer dient ook bekeken te worden.

### a.3.2.3 Doorgave gegevens aan brandweer

De juiste inplantinggegevens dienen voor de plaatsing doorgegeven aan de tekenkamer van Brandweer Zone Antwerpen. Dit in de gewenste vorm: lijn, polygoon en punt elementen, zodat ze onmiddellijk in het BW-GIS kan opgenomen worden.

Enkel op deze wijze heeft de brandweer bruikbare informatie aangaande de exacte situatie van de breekpalen in de stad en de districten.

#### a4 Rijwegen naast rivieren, kanalen en dokken

Bereikbaarheid wateroppervlak:

Om interventies in en op het water mogelijk te maken, dienen op regelmatige afstanden vrije opstelplaatsen naast de kaaimuur voorzien te worden. Op deze plaats kan de bootwagen van de brandweer zich opstellen. Het doel is om onder meer de reddingsboot te water laten of om duikers en/of drenkelingen uit het water te hijsen.

Deze opstelplaats dient naast de boordsteen aangelegd en vrijgehouden.

Indien er geen opstelplaatsen voor de bootwagen voorzien worden, kunnen de reddingen te water gehinderd zo niet verhinderd worden.

#### a5 Plaatsing van terrassen

Terrassen, open of gesloten, beïnvloeden op twee manieren de brandveiligheid.

Eenzijds kunnen zij, net als elk ander straatmeubilair, in het openbaar domein:

- een mogelijke belemmering vormen voor de vlotte doorgang van de brandweerwagens

- een mogelijke belemmering vormen voor de opstelling van de ladderwagens van de brandweer
- door hun inplanting een gevaar vormen voor brandoverslag
- ingevolge hun plaatsing een ondergrondse hydrant onbruikbaar maken.

Anderzijds dienen zij door hun concept aanzien te worden als:

- een uitbreiding van de publiek toegankelijke inrichting, waardoor de Politiecode van toepassing wordt
- een uitbreiding van het bestaande gebouw waardoor voor de nieuwe gesloten terrassen het *'Koninklijk Besluit van 7 juli 1994 (en wijzigingen) tot vaststelling van de basisnormen voor preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen'* van toepassing is.

#### **a5.1 Vlotte doorgang in het openbaar domein.**

- De algemene regel A1 is van toepassing.
- Deze algemene regel dient absoluut gerespecteerd te worden in uitvalswegen van de brandweer: hoofdasen die gebruikt worden tijdens het aanrijden.  
Op de uitvalswegen kan geen vermindering van de doorgangsbreedte toegestaan worden voor gesloten terrassen of open terrassen die afgezoomd worden met windschermen.  
*Opmerking: De brandweer bepaalt voor elke "terraszone" voorafgaandelijk de uitvalswegen.*
- Op andere dan uitvalswegen kan een vermindering van de doorgangsbreedte toegestaan worden onder volgende voorwaarden: bij open terrassen, met losse tafels en stoelen maar zonder vloerconstructie en zonder zijpanelen, kan een vrije doorgang van 3 meter gedoogd worden.
- Zonneluifels mogen de vrije doorgang evenmin verminderen en dienen inklapbaar te zijn en na sluitingsuur steeds ingeklapt te worden.

#### **a5.2 Gesloten terrassen als publiek toegankelijke inrichting (PTI)**

- Bestaande gesloten terrassen worden als PTI beschouwd indien langs alle zijden een afscheiding met de buitenruimte voorzien is ongeacht het gebruikte materiaal van de zijpanelen of het dak.
- Nieuwe gesloten terrassen dienen daarenboven beschouwd te worden als uitbreiding van het gebouw en dienen daarom volledig te voldoen aan de van toepassing zijnde wetgeving (KB basisnormen).

#### **Aandachtspunten:**

- Dubbelzijdige terrassen: wanneer aan beide zijden van een straat een terras aangevraagd wordt, dient de beschikbare ruimte evenredig verdeeld te worden.
- Gesloten terrassen worden nooit toegelaten boven ondergrondse hydranten. De ondergrondse hydranten dienen steeds volledig vrij te blijven.

#### **a6 Hydranten.**

- Bij heraanleg van straten dienen de beschikbare hydranten tijdens en na de werken steeds beschikbaar te blijven.
- Voor nieuwe straten dienen hydranten op de openbare weg geplaatst in overeenkomst met de geldende concessieakte met de nv AWW (nu Waterlink) of een andere waterleverancier. In ieder geval dienen de hydranten geplaatst op een leiding met een minimale diameter van 80mm. De onderlinge afstand tussen de hydranten dient maximaal 100 m te zijn. Deze diameters en tussenafstanden kunnen aangepast worden in functie van het risico en/of de verwachte brandlast.
- In beide gevallen dienen de hydranten steeds bereikbaar te zijn. Derwijze is bijvoorbeeld de plaatsing van hydranten in een parkeerzone ontoelaatbaar.

---

## **H Opmerkingen**

In het kader van de brandweershervorming werd op 1 januari 2015 hulpverleningszone Brandweer Zone Antwerpen opgericht.

De zoneraad keurde het retributiereglement goed dat van toepassing is op brandpreventieopdrachten uitgevoerd door Brandweer Zone Antwerpen.

De aanvrager zal een onkostennota ontvangen a rato van de door de hulpverleningszone gepresteerde tijd voor het behandelen van deze aanvragen.

Dossierbehandelaar

arch. Kristl Pannemans  
technicus brandvoorkoming

Medeondertekend door:

majoor Joris Van Linden  
directeur risicobeheer