

# GOEDE PRAKTIJKENGIDS

Inrichting van wegen voor de  
vlotte doorgang van hulpvoertuigen



# Inhoud

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Inleiding .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>1. De DBDMH .....</b>  | <b>5</b>  |
| 1.1. Algemeen .....   | 5         |
| 1.2. Werking.....   | 6         |
| 1.3. Voertuigen .....   | 7         |
| <b>2. Geldende wetgeving/regelgeving .....</b>  | <b>10</b> |
| <b>3. Adviesaanvraagprocedure .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>4. De goede inrichtingspraktijken.....</b>   | <b>14</b> |
| Fiche 4.1: De breedte van de rijbaan .....  | 15        |
| Fiche 4.2: Draaicirkel .....  | 19        |
| Fiche 4.3: De vrije hoogte op de rijbaan .....  | 24        |
| Fiche 4.4: De afstand rijbaan-gevel .....   | 25        |
| Fiche 4.5: De hellingen .....   | 27        |
| Fiche 4.6: Paaltjes en afsluitingen .....   | 28        |
| Fiche 4.7: De veiligheidsvoorzieningen in de openbare ruimte .....  | 30        |
| Fiche 4.8: De bomen langs de gevels.....  | 32        |
| Fiche 4.9: De verkeersdrempels .....  | 34        |
| Fiche 4.10: De inrichting van een eigen bedding .....   | 36        |
| Fiche 4.11: De wijziging van de rijrichting op een eenrichtingsweg .....  | 37        |
| Fiche 4.12: De vermindering van het aantal rijstroken.....  | 38        |
| Fiche 4.13: De toegankelijkheid voor de DBDMH in aanwezigheid<br>van een bouwplaats.....  | 39        |
| <b>5. Concrete voorbeelden van het in rekening nemen van het verkeer van en de<br/>toegankelijkheid voor de hulpvoertuigen bij de inrichting van wegen.....</b> | <b>41</b> |
| 5.1. Het Sint-Gillisvoorplein .....   | 41        |
| 5.2. De toegankelijkheid van de Kruitmolenstraat voor de hulpvoertuigen.....  | 43        |
| 5.3. De tenuitvoerbrenging van het circulatieschema in Hoog Elsene .....  | 44        |
| 5.4. De stad Gent en de genomen maatregelen voor de circulatie<br>van de hulpvoertuigen in het stadscentrum.....  | 45        |
| <b>6. Bijlagen .....</b>  | <b>47</b> |
| Bijlage 1: Adviesaanvraagformulier brandpreventie .....   | 47        |
| Bijlage 2: Voertuigparameters die moeten worden ingevoerd tijdens<br>de met de Autoturn®-software uitgevoerde draaitests .....                                  | 52        |
| Bijlage 3: Specifieke kaart voor de circulatie van de prioritaire voertuigen<br>in het stadscentrum van Gent.....   | 53        |

# Inleiding

De weginfrastructuur speelt een zeer belangrijke rol op gebied van veiligheid en volksgezondheid. Het is immers via deze infrastructuur dat de hulpvoertuigen (ladderwagens, autopompen, ziekenwagens...) de verschillende interventiezones kunnen bereiken. Om een snelle en dus doeltreffende interventie mogelijk te maken, is het echter absoluut noodzakelijk dat deze infrastructuur aangepast is aan de afmetingen en de specifieke kenmerken van deze voertuigen.

De wegbeheerder onderhoudt en richt zijn net zo in opdat elke weg zou beantwoorden aan de functie (doorgaand verkeer, verblijfsverkeer...) die eraan is toegekend. Hiertoe moet hij almaar vaker gerichte voorzieningen aanleggen die ook de verkeersveiligheid verbeteren door de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken (verkeersdrempels, chicanes, wegversmallingen...) of door het doorgaand verkeer in de wijken te verminderen (circulatieschema met lussen). Deze interventies kunnen in sommige gevallen het werk van de hulpdiensten verstoren. Ze vertragen enerzijds de noodvoertuigen waardoor ze de interventietijd verlengen en anderzijds kunnen ze de in ziekenwagens vervoerde patiënten last bezorgen.

Tot in 2018 waren de weginrichtingen vrijgesteld van advies van de Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp (DBDMH). Dit zorgde voor een terugkerend opduiken van toegankelijkheids- en mobiliteitsproblemen die door de DBDMH vastgesteld dienden te worden waarna de DBDMH dan een aanvraag tot aanpassing moest indienen bij de betrokken gewestelijke of gemeentelijke overheden. Om deze problemen te vermijden en te garanderen dat de hulpvoertuigen gebruik konden maken van elke nieuwe weginfrastructuur, werd een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aangenomen op 1 januari 2019. Dit besluit van 18 oktober 2018 maakt het verkrijgen van een voorafgaand advies van de DBDMH voor de inrichting van wegen onder bepaalde voorwaarden verplicht.

Om tot overeenstemming te komen over de na te leven goede praktijken heeft de regering de DBDMH en Brussel Mobiliteit ermee belast gezamenlijk deze goede praktijkengids voor de inrichting van wegen voor de vlotte doorgang van hulpvoertuigen uit te werken. Deze gids, opgesteld door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en gecoördineerd door Brussel Mobiliteit, is opgevat als een praktisch en samenvattend document. Hij is het resultaat van een consensueel werk waaraan talrijke spelers meegewerkt hebben: de MIVB, Brulocalis, urban.brussels, de Bouwmeester, Brussel Preventie & Veiligheid... en natuurlijk de DBDMH en de verschillende directies van Brussel Mobiliteit. Hij is onder meer gebaseerd op het informatiedocument over de voorwaarden inzake bereikbaarheid en mobiliteit van de hulpvoertuigen dat de DBDMH eind 2018 heeft opgesteld.

Deze gids heeft zowel betrekking op de gewestwegen als op de gemeentewegen en hij richt zich dus tot alle wegbeheerders of -ontwerpers die direct of indirect betrokken zijn bij projecten voor de (her)aanleg van weginfrastructuur op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat geldt onder meer voor:

- de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, urban.brussels);
- de 19 Brusselse gemeenten;

- de openbare vervoersmaatschappijen;
- Beliris;
- de ontwerpers van openbare ruimte;
- de wegenaannemers;
- ...

Om de context en de uitdagingen van de hulpdiensten goed te begrijpen, is het eerste hoofdstuk van deze gids gewijd aan een algemene voorstelling van de DBDMH, zijn voertuigen en zijn werking. In het tweede hoofdstuk worden de regelgevingen die van toepassing zijn voor het inrichten van de openbare ruimte in samenhang met de vlotte doorgang van de hulpvoertuigen samen met het toepassingsgebied ervan uitvoerig toegelicht.

In het derde hoofdstuk wordt de te volgen procedure uiteengezet voor een adviesaanvraag aan de DBDMH en worden de te bezorgen documenten en de verschillende in acht te nemen vervaldata nauwkeurig opgesomd.

De laatste twee hoofdstukken spitsen zich ten slotte concreter toe op de weginfrastructuur. Het vierde hoofdstuk bekijkt uitvoering alle te volgen regels en goede praktijken opdat de hulpvoertuigen over het Brusselse wegennet zouden kunnen rijden en de verschillende gebouwen zouden kunnen bereiken. Het vijfde en laatste hoofdstuk stelt enkele concrete voorbeelden voor van hoe rekening gehouden wordt met de circulatie en de toegankelijkheid voor de hulpvoertuigen in de weginrichtingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest evenals in de stad Gent.



# 1. De DBDMH

## 1.1. Algemeen

De opdrachten die de DBDMH<sup>1</sup> uitvoert, hebben voornamelijk betrekking op het redden van mensen en het beschermen van goederen. De factor *interventietijd* – namelijk de tijd die hulpvoertuigen nodig hebben om de plaats van het onheil te bereiken – is essentieel in dienstverlening van de DBDMH aan de burgers. De tijd die hulpdiensten nodig hebben om ter plaatse te komen, ongeacht of het om een brand, een hartstilstand, een verkeersongeval of eender welke andere opdracht gaat, heeft een rechtstreekse invloed op de vitale, materiële, sociale of economische gevolgen van een ramp.

In 2019 heeft de DBDMH 15.014 interventies uitgevoerd (medische interventies niet meegerekend) op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dit komt neer op 41 interventies per dag.

Hulpverleningsvoertuigen worden beschouwd als prioritaire voertuigen in de zin van het verkeersreglement omdat ze zijn uitgerust met één of meerdere blauwe knipperlichten<sup>2</sup> en een speciaal geluidstoestel<sup>3</sup>. Ze moeten het verkeersreglement respecteren en zijn daarom gebonden aan de volgende bepalingen:

- ze mogen het rood licht voorbijrijden met een gematigde snelheid;
- ze moeten hun richtingaanwijzers gebruiken wanneer ze van richting veranderen.

In geval van nood, bijvoorbeeld om op de plaats van een ongeval te komen en de gevolgen te beperken, moeten hulpverleningsvoertuigen gebruik maken van de blauwe knipperlichten en kunnen ze ook het speciale geluidstoestel activeren. Ze zijn dan vrijgesteld van vrijwel alle bepalingen van het verkeersreglement. Ze nemen echter deel aan het verkeer en moeten zoveel mogelijk:

- een aan de situatie aangepast en voorzichtig rijgedrag aannemen;
- rekening houden met andere weggebruikers en met name zich ervan vergewissen dat andere voertuigen/gebruikers voorrang verlenen op kruispunten – vooral die met een rood stoplicht, een bord "verleen voorrang" of een STOP-bord;
- vermijden eenrichtingsstraten te gebruiken. Wanneer de situatie het vereist, eenrichtingsstraten over een beperkte lengte gebruiken, zich ervan vergewissen dat de rijbaan vrij is of breed genoeg om kruising mogelijk te maken of dat eventuele voertuigen uitwijkmogelijkheden hebben.

Opmerking: sinds 1 oktober 2020 mogen hulpverleningsvoertuigen wanneer de aard van hun opdracht dat rechtvaardigt in een file ook gebruik maken van de vrije ruimte tussen twee rijstroken (de zogenaamde reddingsstrook).

---

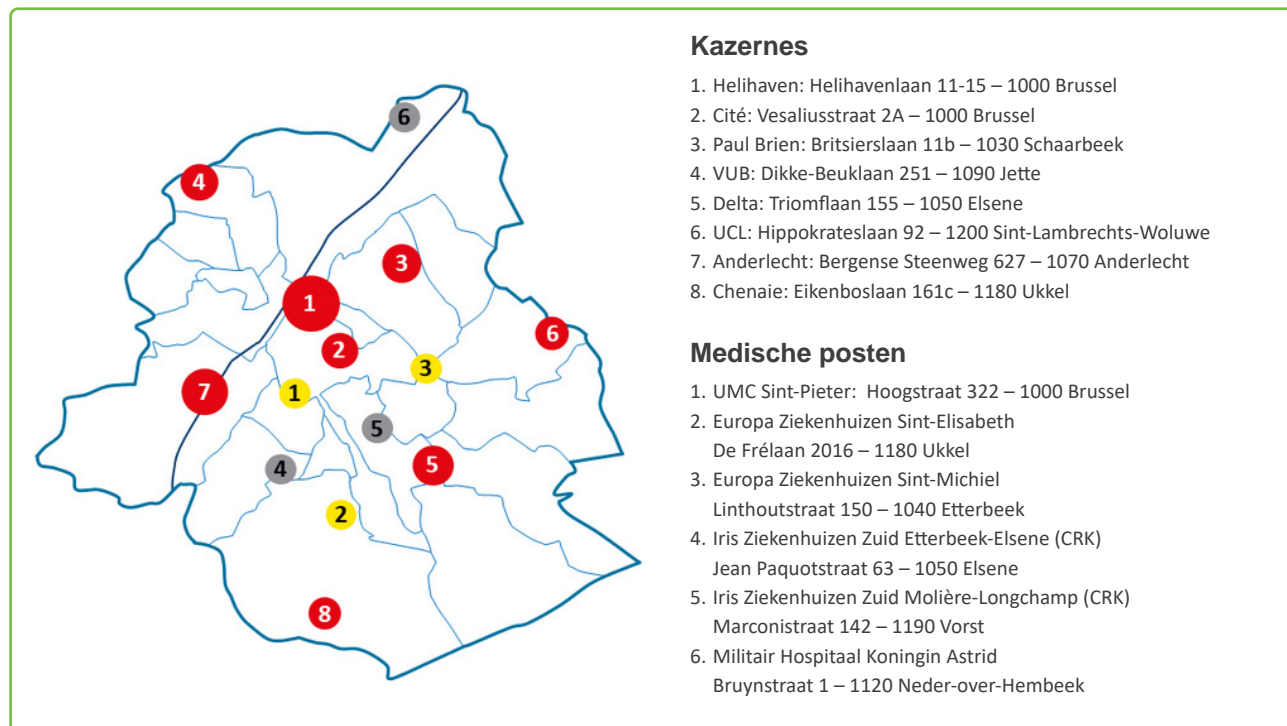
<sup>1</sup> Meer info op [www.siamu-dbdmh.be](http://www.siamu-dbdmh.be)

<sup>2</sup> De blauwe zwaailichten moeten worden gebruikt wanneer het voertuig een dringende missie uitvoert, maar mogen ook worden gebruikt voor de uitvoering van elke andere missie.

<sup>3</sup> Het geluidssignaal mag alleen gebruikt worden in geval van een dringende missie.

## 1.2. Werking

De hulpvoertuigen zijn ontplooid op verschillende geografisch over het gewestelijke grondgebied verspreide plaatsen. Dit zijn hetzij kazernes, hetzij ziekenhuizen. Deze kazernes/posten hebben elk een eigen "interventiesector". Naast het dekken van een eigen interventiesector speelt de kazerne Helihaven een bijkomende rol als tweede uitzendpost voor hulp, versterking en technische en logistieke ondersteuning voor het hele Gewest (gespecialiseerde teams, officieren, specifieke voertuigen...).



Tijdens een interventie maken de hulpvoertuigen gebruik van:

- de invalswegen voor elke kazerne/post die het mogelijk maken de verschillende wijken van hun respectieve sectoren te bereiken;
- de invalswegen die het de voertuigen van de kazerne Helihaven mogelijk maken het volledige gewestelijke grondgebied te bereiken;
- alle wegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



Cartografie van de DBDMH-invalswegen (in het rood) voor de hulpdiensten in 2015.

Op basis van de door de nooddiensten in 2015 gebruikte routes heeft de DBDMH een cartografie van de **DBDMH-invalswegen** voor de hulpvoertuigen opgemaakt. Deze cartografie ligt niet vast; ze moet evolueren met de tijd. De lijst van deze wegen per gemeente is beschikbaar op eenvoudige vraag aan de DBDMH.

De goede toepassingspraktijken op deze wegen worden bepaald in het vervolg van de gids.

Opmerking: het Good Moveplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat de komende jaren de mobiliteit in de Brusselse agglomeratie doen evolueren. De geplande maatregelen (bijvoorbeeld: inrichting van verblijfsmazen in de wijken) zullen een gestructureerde en overlegde aanpak door alle betrokken spelers vergen. In het specifieke geval van de hulpdiensten zal de DBDMH waarschijnlijk een globaler denkoefening moeten uitvoeren om de bevolking een kwaliteitsvolle dienstverlening te blijven bieden, rekening houdend met deze evoluties. Mogelijke oplossingen/aanbevelingen om de verplaatsing van de hulpvoertuigen te optimaliseren zouden onderzocht kunnen worden, zoals de geografische spreiding en het aantal kazernes waarin voorzien moet worden om 24 uur op 24 een gegeven maximale interventietijd te garanderen, om de interventiesectoren in real time aan te passen op basis van de verkeersomstandigheden...

### 1.3. Voertuigen

Om hun interventies tot een goed einde te brengen beschikken de brandweerlui/ambulanciers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over voertuigen die in vier categorieën onderverdeeld zijn:

- autopompen;
- ladderwagens;
- speciale voertuigen;
- ziekenwagens.

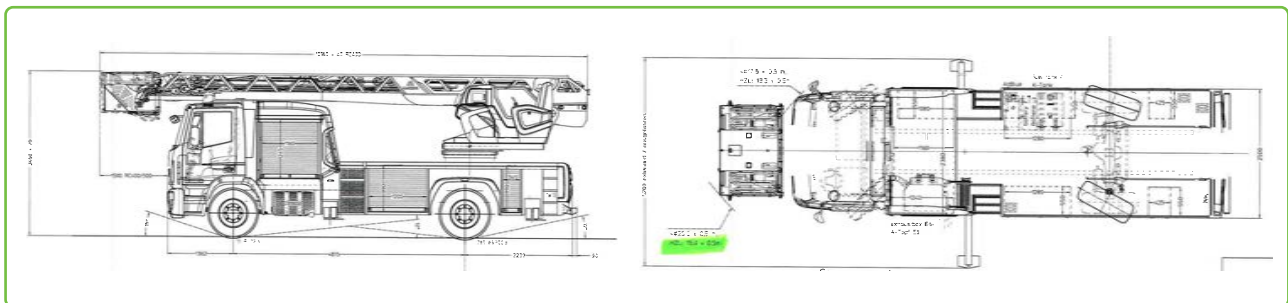
Het lastigste voertuig, zowel in termen van mobiliteit als in die van weginrichting, is **de ladderwagen**. Hij heeft immers indrukwekkende afmetingen en specifieke kenmerken (cf. kader). Hij wordt gebruikt als referentievoertuig om de toegankelijkheid voor de hulpvoertuigen te verifiëren "wanneer de ladderwagen door kan, kan alles door". De DBDMH beschikt over een twaalfstal van deze voertuigen die, uitgerust met een korf tot 270 kg kunnen dragen voor een werk- of reddingshoogte van maximaal 22 meter.



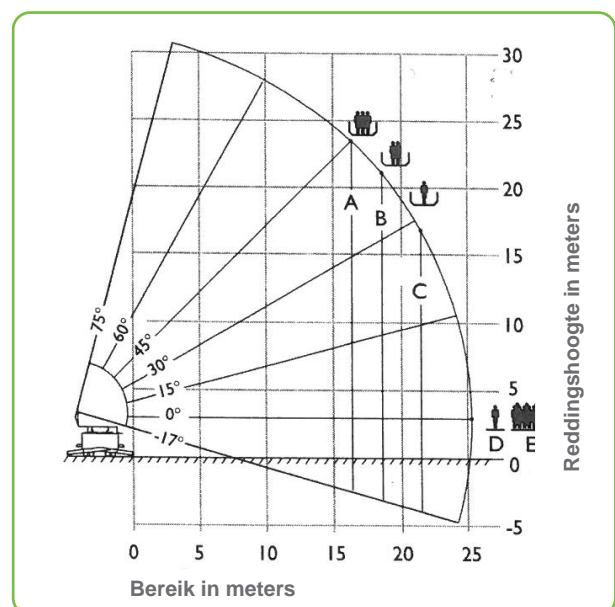
*Door de DBDMH gebruikte interventievoertuigen: ladderwagen en autopomp.*

Dit voertuig is een onvervangbaar reddingstoestel en een zeer nuttig blusmiddel bij dakbranden of branden in hoge structuren. Het moet dus hoe dan ook op de interventieplaats aankomen. De bereikbaarheid van de gevels is dus essentieel voor deze voertuigen en ze moet dus altijd verzekerd worden, zowel in normale omstandigheden als wanneer er bouwplaatsen zijn.

De DBDMH beschikt over verschillende modellen ladderwagens. Elk model heeft aanzienlijk verschillende kenmerken. Om één en hetzelfde model te gebruiken tijdens bijvoorbeeld draaitesten, wordt het volgende model evenwel beschouwd als het "standaardmodel" van een ladderwagen die de DBDMH bij interventies gebruikt:

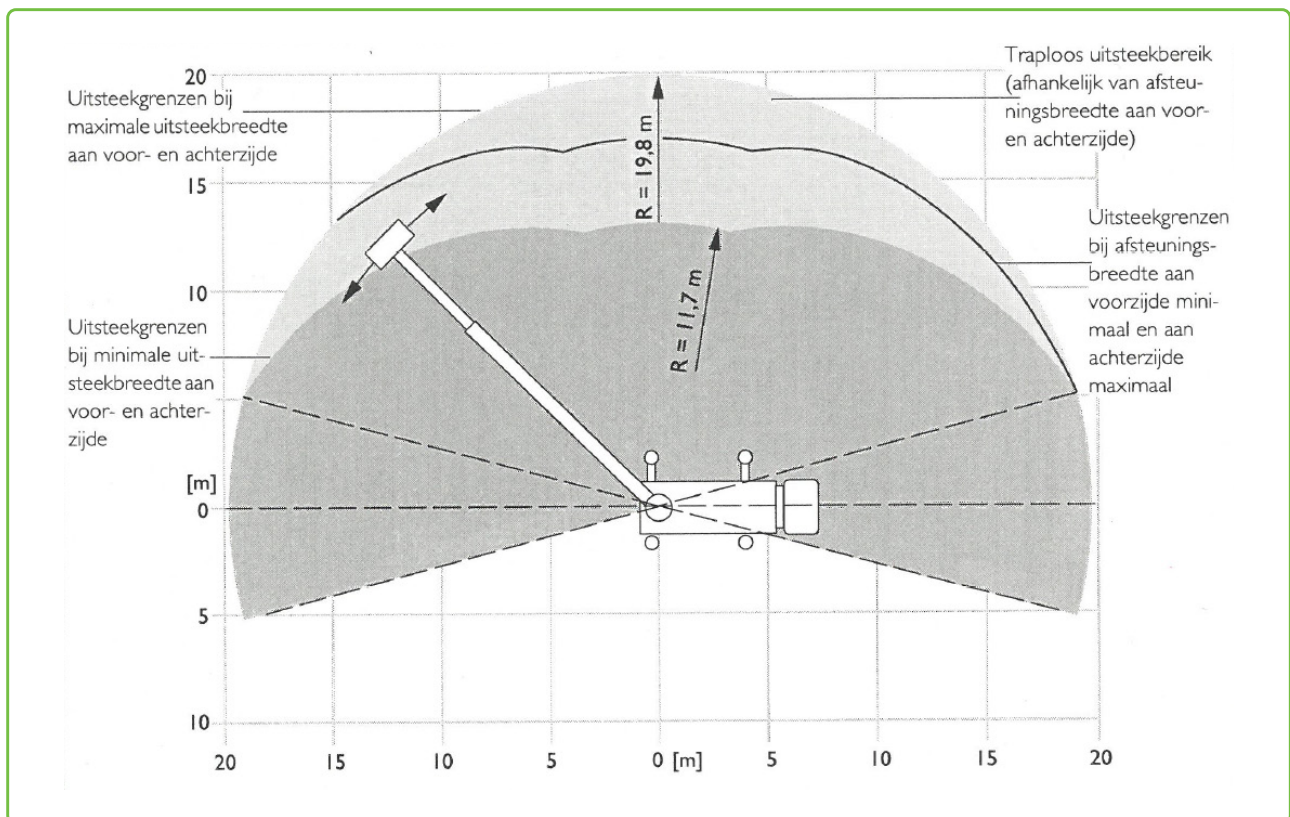


- totale massa van het voertuig: **15 ton**;
- hoogte: **3,30 meter**;
- breedte zonder uitgeschoven vjzels: **2,5 meter** (voor de ladderwagens nodige wegbreedte om gewoonweg te kunnen rijden);
- breedte met uitgeschoven vjzels aan één enkele kant van het voertuig: **3,85 meter** (nodige minimale wegbreedte voor een interventie);
- breedte met uitgeschoven vjzels aan beide kanten: **5,20 meter**;
- drukkracht van de vjzel: **800 kN/m<sup>2</sup>**;
- binnendraaicirkel: **11 meter**;
- buitendraaicirkel: **15 meter** op de grond, **16,4 meter** ter hoogte van de korf;
- reikwijdte van **16,1 meter**, vanaf de rand van de maximaal uitgeschoven vjzels, voor een hoogte van **21 meter** zonder het verwijderen van de veiligheid (cf. maatschrijving A op onderstaand schema). Door het weghalen van veiligheden, d.w.z. door het verminderen van het aantal personen dat aan boord van de korf mag, neemt de reikwijdte toe maar het eerste niveau wordt als referentie genomen voor het redden van personen;





- horizontaal actiefeld: op een afstand van 10 meter vanaf de rand van de maximaal tot de gevel uitgeschoven vizels bedraagt het actiefeld aan weerskanten ongeveer 10 meter; de ladderwagen beslaat dus een **veld van 20 meter** wanneer hij tegenover de interventieplaats staat.



## 2. Geldende wetgeving/regelgeving

**Verschillende koninklijke besluiten** bepalen de basisnormen voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen. Deze normen hebben betrekking op het gebouw maar ook op de **toegangswegen** waarlangs de ladderwagens het gebouw kunnen bereiken. Deze toegangswegen, die bepaald worden in overleg met de DBDMH, kunnen een bijzondere toegangsweg zijn of het berijdbare deel van de openbare weg. **Deze normen (cf. kader) zijn dus niet van toepassing in het geval van een (her)inrichting van een weg die geen toegangsweg tot een nieuw gebouw vormt<sup>4</sup>.**

Ter informatie: de voor deze toegangswegen geldende normen zijn meer bepaald de volgende:

- De minimale vrije breedte bedraagt 4 meter; ze bedraagt 8 meter wanneer de toegangsweg een doodlopende weg is (uitsluitend voor de middelhoge en hoge gebouwen<sup>5</sup>);
- De minimale draaicirkel bedraagt 11 meter voor de binnenstraat en 15 meter voor de buitenstraat;
- De minimale vrije hoogte bedraagt 4 meter;
- De maximale helling bedraagt 6%;
- Het draagvermogen moet voldoende zijn opdat voertuigen met een maximale asbelasting van 13 ton er kunnen rijden en stilstaan, zelfs wanneer ze het terrein vervormen;
- De gelijktijdige aanwezigheid van drie voertuigen van 15 ton moet mogelijk zijn (enkel voor de middelhoge en hoge gebouwen);
- De afstand tussen de wegkant en de voorgevel ligt tussen 4 en 10 meter (enkel voor de middelhoge en hoge gebouwen).



*Bijzondere toegangsweg voor de brandweertui.*

<sup>4</sup> Koninklijke besluiten van 7 december 2016, 12 juli 2012, 4 april 2003, 19 december 1997, 6 november 1979 en 12 maart 1974.

<sup>5</sup> De middelhoge gebouwen zijn tussen 10 en 25 meter hoog, terwijl de hoge gebouwen hoger zijn dan 25 meter.

Om te garanderen dat de hulpvoertuigen gebruik kunnen maken van elke nieuwe weginfrastructuur, werd op 1 januari 2019 een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aangenomen. **Dat besluit van 18 oktober 2018 houdende vaststelling van de handelingen en werken die aan een stedenbouwkundige vergunning onderworpen zijn maar vrijgesteld van het voorafgaand advies, van het controlebezoek en van het gelijkvormigheidsattest van de DBDMH**, is ingegeven door voornoemde koninklijke besluiten. Het maakt het verkrijgen van een voorafgaand advies van de DBDMH voor de inrichting van wegen onder bepaalde voorwaarden **verplicht**. De uittreksels van dit besluit in samenhang met de weginrichtingen worden toegelicht in onderstaand kader.

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit bedoelt men met:

1° Rijbaan: het deel van de openbare weg dat voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht; [...]

Artikel 2. De hierna opgesomde handelingen en werken zijn vrijgesteld van het voorafgaand advies, van het controlebezoek en van het gelijkvormigheidsattest van de DBDMH:

[...] 3° de aanleg van openbare ruimten met inbegrip van het stadsmeubilair, de straatkiosken en de toegevoegde constructies, **met uitzondering van** de kunstwerken die het verkeer over verschillende niveaus mogelijk maken; en **de weginrichtingen die het verkeer en de toegankelijkheid voor gebouwen wijzigen voor voertuigen van de DBDMH** alsook de toegang tot brandkranen, kranen voor waterleidingen en afsluitmembranen voor gasleidingen.

Onder "wijzigingen van het verkeer voor de voertuigen van de DBDMH" wordt verstaan:

- **de aanleg van nieuwe openbare wegen en de verlenging van bestaande openbare wegen;**
- **de aanleg van eigen beddingen voor het openbaar vervoer;**
- **de aanleg van openbare wegen die breedte van de rijbaan beperken tot minder dan 3,5 meter;**
- **de vermindering van het aantal rijstroken;**
- **de vermindering van de draaicirkel aan kruispunten met minder dan 11 meter binnenstraat;**
- **de wijziging van de rijrichting van openbare wegen in een eenrichtingsverkeer;**
- **de verlaging van de minimale vrije hoogte naar minder dan 4 meter.**

Onder "wijziging van de toegankelijkheid voor gebouwen voor de voertuigen van de DBDMH" verstaat men **een toename van de afstand tussen de rijbaan en de voorgevel op meer dan 10 meter.**

Ten slotte bepaalt **het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 april 2019 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg**, uitsluitend in het geval van werf op de openbare weg, sommige voorschriften waardoor het verkeer van de interventievoertuigen in werven gegarandeerd kan worden.

Art. 35. Verkeer van voertuigen van hulpdiensten: Er wordt voortdurend een verkeerszone vrijgehouden van ieder obstakel tussen het terrein van de bouwplaats en het trottoir aan de overkant om het verkeer van brandweervoertuigen of voertuigen van medische hulpdiensten toe te staan. Behalve op openbare wegen met een breedte van 4 meter of minder, heeft deze zone een breedte van:

- Minstens 3 meter wanneer de lengte van het terrein van de bouwplaats niet meer dan 20 meter bedraagt;
- Minstens 3,5 meter wanneer de lengte van het terrein van de bouwplaats meer dan 20 meter bedraagt, maar niet meer dan 50 meter;
- Minstens 4 meter wanneer de lengte van het terrein van de bouwplaats meer dan 50 meter bedraagt.

Wanneer het terrein van de bouwplaats zich op of in de buurt van een plaats bevindt waar hulpverleningsvoertuigen kunnen manoeuvreren, wordt een draaizone met een binnenstraal van 11 meter en een buitenstraal van 15 meter voortdurend vrijgehouden van obstakels.

De grens van de verkeerszone mag zich niet verder dan 10 meter van het gevelplan bevinden.

Als deze voorschriften niet nageleefd kunnen worden, **moet** de verzoeker of de leidende verzoeker in het geval van een gecoördineerde bouwplaats de **DBDMH om een advies vragen** en moet hij dit advies bij zijn aanvraag tot uitvoeringsvergunning of bij zijn bericht van opstarting van de bouwplaats voegen, als deze laatste niet aan een vergunning onderworpen is.

De inhoud van deze verschillende wetgevende teksten zal worden gebruikt om in hoofdstuk 4 de goede inrichtingspraktijken toe te lichten die nageleefd moeten worden om het verkeer en de bereikbaarheid voor de hulpvoertuigen te garanderen.



### 3. Adviesaanvraagprocedure

Wanneer een beheerder een weginrichting aanlegt die het verkeer en/of de toegankelijkheid van de gebouwen voor de voertuigen van de DBDMH wijzigt in de zin van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018 (cf. de tekst van het besluit in hoofdstuk 2), **moet** eerst een adviesaanvraagprocedure opgestart worden.

#### Wie zorgt ervoor?

Concreet, als een beheerder een weg herinricht door de breedte van de rijbaan bijvoorbeeld tot minder dan 3,5 meter terug te brengen, **moet de bevoegde overheid** voor het indienen van de stedenbouwkundige vergunning voor deze herinrichting (bijvoorbeeld: het college van burgemeester en schepenen, de gemachtigd ambtenaar...) **de adviesaanvraag indienen**.

#### Wanneer moet de adviesaanvraag ingediend worden?

Zoals het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO)<sup>6</sup> stipuleert, richt de bevoegde overheid, wanneer ze het bewijs van ontvangst van het volledige dossier naar de aanvrager verstuurt, gelijktijdig een adviesaanvraag aan de DBDMH waarbij een kopie van het aanvraagdossier gevoegd is.

#### Hoe?

Met het oog op een doeltreffende behandeling van de aanvraag door de DBDMH, moeten de volgende inlichtingen en documenten aan de Preventiedienst van de DBDMH bezorgd worden (Helihavenlaan 15 te 1000 Brussel):

- het adviesaanvraagformulier (het document is te vinden op [www.siamu-dbdmh.be](http://www.siamu-dbdmh.be) – tabblad "Stedenbouw, milieu en verkaveling" – link "Aanvraagformulier brandpreventieadvies"). Het formulier is ook als bijlage 1 bij deze gids gevoegd;
- de toelichtingsnota over het project (met inbegrip van onder andere het gebruikte model voor de geïllustreerde bochten op de plannen);
- het (de) plan(nen) van de bestaande toestand;
- het (de) plan(nen) van de geplande toestand;
- de dwarsprofielen van de bestaande en de geplande situatie;
- het (de) circulatieschema(s) van de bestaande en de geplande situatie.

Op de plannen moeten de maten, draaicirkels (evenals het model van het gebruikte voertuig in het geval dat de draaicirkel gegenereerd wordt door een specifieke software), doorsneden en een legende van de inrichtingen aangeduid worden. Als het brandweeraadvies enkel een deel van omvangrijke inrichtingswerken betreft, moeten de vermeldingen worden aangebracht op de plannen van aanleg die daarvan niet zijn vrijgesteld.

---

<sup>6</sup> § 2 van de artikelen 126 en 177.

## **Wat is de antwoordtermijn van de DBDMH?**

De DBDMH brengt zijn advies uit binnen 30 dagen na ontvangst van de adviesaanvraag behalve wanneer de regering bepaalt dat de termijn, door de complexiteit van het project op het vlak van brandpreventie, 60 dagen bedraagt<sup>7</sup>. Als het advies van de DBDMH niet verstuurd is binnen de termijn die van toepassing is, wordt de aan de bevoegde overheid toegekende termijn verlengd met het aantal dagen vertraging dat de DBDMH opgelopen heeft om zijn advies te geven.

## **4. De goede inrichtingspraktijken**

De in dit hoofdstuk toegelichte thematische fiches zijn van toepassing op alle gewest- en gemeentewegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze specificeren alle regels en goede praktijken die gevolgd moeten worden om de goede toegankelijkheid van het grondgebied voor de hulpvoertuigen te garanderen. Deze regels en goede praktijken worden toegelicht in de volgende thematische fiches:

- 4.1. De breedte van de rijbaan
- 4.2. De draaicirkel
- 4.3. De vrije hoogte op de rijbaan
- 4.4. De afstand rijbaan-gevel
- 4.5. De hellingen
- 4.6. De paaltjes en afsluitingen
- 4.7. De veiligheidsvoorzieningen in de openbare ruimte
- 4.8. De bomen langs de gevels
- 4.9. De verkeersdrempels

Specifieke gevallen van inrichtingen waarvoor het advies van de DBDMH vereist is, worden ook in de volgende fiches voorgesteld:

- 4.10. De inrichting van een eigen bedding
- 4.11. De wijziging van de rijrichting van een weg in een eenrichtingsweg
- 4.12. De vermindering van het aantal rijstroken

Ten slotte de fiche 4.13, gewijd aan de toegankelijkheid voor de DBDMH in aanwezigheid van een bouwplaats.

---

<sup>7</sup> § 3 van de artikelen 126 en 177 van het BWRO.

## Fiche 4.1: De breedte van de rijbaan

### Context

De rijbaan moet voldoende breed zijn om:

- de vijzels van de ladderwagens tijdens een interventie te kunnen uitschuiven;
- de zijtreeplanken van de autopompen te kunnen verlagen om bij het interventiemateriaal te komen.

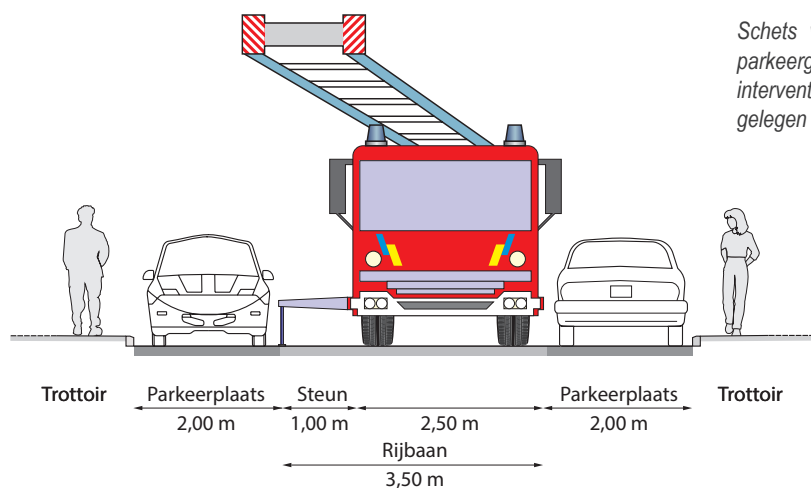


*Te smalle rijbaan waarop de ladderwagen zijn vijzels niet kan uitschuiven.*

### Na te leven waarde

De breedte van de rijbaan **moet minstens 3,5 meter** bedragen (reglementaire basis: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018).

De DBDMH acht deze waarde aanvaardbaar want ze laat de doorgang van de hulpvoertuigen en het nagenoeg volledig uitschuiven van de vijzels aan één enkele kant toe (kant waar het werk uitgevoerd wordt). Ze laat de brandweerlui ook toe toegang te hebben tot de koffers aan de zijanten van sommige interventievoertuigen.



*Schets van een rijbaan van 3,50 meter met parkeergelegenheid aan beide kanten met interventie van de ladderwagen op een links gelegen gebouw.*

### Advies DBDMH?

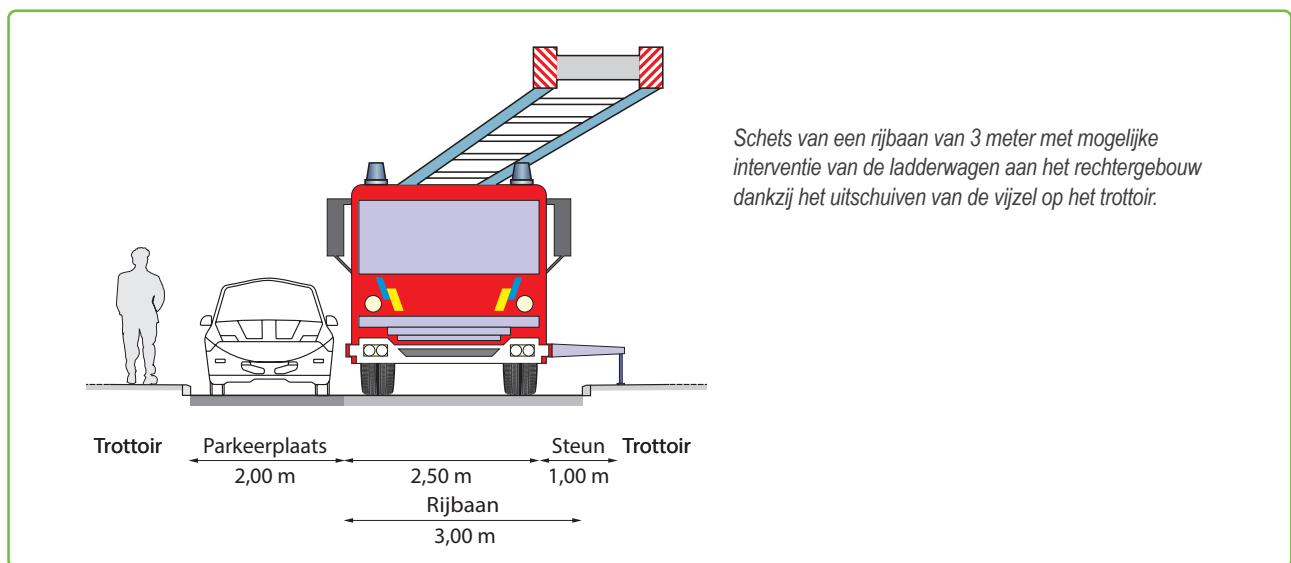
Verplicht als de rijbaan geen 3,50 meter breed is.

## Alternatieve maatregelen en concrete voorbeelden

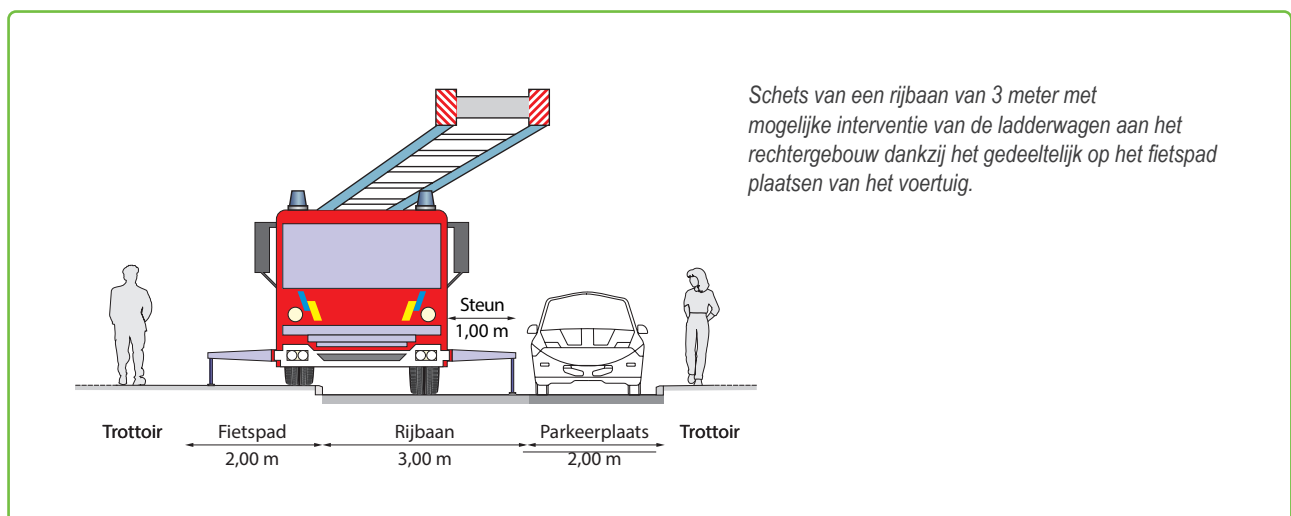
Wanneer de breedte van de rijbaan minder dan 3,5 meter bedraagt, kunnen verschillende alternatieve maatregelen overwogen worden om desondanks de doorgang en de interventie van de ladderwagen mogelijk te maken. Opgelet: het toepassen van deze maatregelen bij een herinrichting geeft de beheerder niet noodzakelijkerwijs de garantie een positief advies van de DBDMH te krijgen! De beheerder moet de situatie geval per geval onder de loep nemen en rekening houden met andere belangrijke parameters (mogelijkheid de as van de rijbaan correct te volgen, aanwezigheid van bomen, hoogte van de gebouwen, afstand vrachtwagen-gevel...).

### Maatregel 1: parkeergelegenheid aan één kant afschaffen

Wanneer er geen parkeerzone is en er bijvoorbeeld trottoirs en/of fietspaden zijn, kunnen de vijzels uitgeschoven worden op deze buiten de rijbaan gelegen ruimten.



Op voorwaarde dat geen enkel paaltje de rijbaan van het trottoir of het fietspad scheidt, kan de ladderwagen ook schrijlings op deze ruimten geplaatst worden en de vijzels uitschuiven op de restruimte op de rijbaan.





### Voorbeeld 1: Charles Woestelaan

De vrije doorgang op de rijbaan bedraagt  $\pm 3$  meter zonder parkeergelegenheid aan de rechterkant. Dit laat het uitschuiven van de vizels op het okerkleurige fietspad toe en dus de interventie aan de rechts gelegen gebouwen. De configuratie is dezelfde in de andere richting voor de toegang tot de links gelegen gebouwen.



### Voorbeeld 2: Zwaluwenstraat

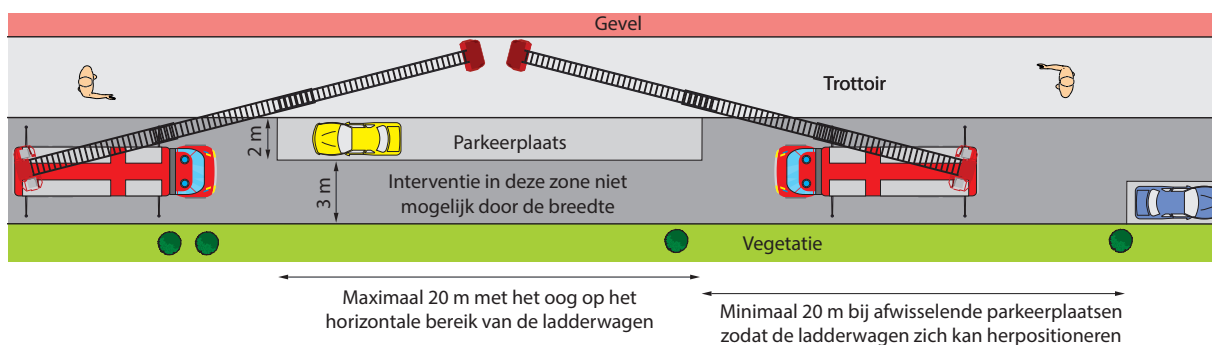
De vrije doorgang op de rijbaan bedraagt  $\pm 3,25$  meter zonder parkeergelegenheid. Hier kunnen de vizels uitgeschoven worden op het linker- of het rechtertrottoir en is de interventie dus mogelijk aan de gebouwen aan beide kanten.



## Maatregel 2: de lengte van de rijbaan < 3,5 meter gericht beperken

Als de breedte van de bijvoorbeeld aan beide kanten met parkeergelegenheid omzoomde rijbaan minder bedraagt dan 3,5 meter en de ladderwagen bijgevolg zijn vizels niet correct kan uitschuiven en ingrijpen, moet de lengte van de rijbaan die deze versmalling vertoont gericht beperkt worden. Deze lengte van de rijbaan hangt af van de afstand tussen het voertuig en de gevel:

- afstand voertuig-gevel  $\leq 5$  meter: de lengte van de rijbaan < 3,5 meter bedraagt maximaal 20 meter (cf. schets hieronder).
- afstand voertuig-gevel > 5 meter maar  $\leq 10$  meter (cf. fiche 4.4): de lengte van de rijbaan < 3,5 meter bedraagt maximaal 10 meter gelet op de reikwijdte van de ladderwagen (cf. punt 1.3 van de gids).



Schets van alternerende parkeergelegenheid met beperking van de breedte tot 3 meter tegenover de parkeerplaatsen waardoor elke interventie van de ladderwagen onmogelijk wordt en waarbij deze parkeerplaatsen bijgevolg beperkt moeten worden tot maximaal 20 meter gelet op de afstand voertuig-gevel van 5 meter. Opmerking: de afstand tussen deze parkeerzones bedraagt minimaal 20 meter zodat de vrachtwagen een andere positie kan innemen. Deze schets blijft geldig in het geval van een niet-alternerende parkeergelegenheid.

### Voorbeeld 3: Zwaluwenstraat

De vrije doorgang op de rijbaan bedraagt  $\pm 3,1$  meter met een gericht ingerichte leveringszone aan de linkerkant. Deze zone belet de ladderwagen zijn vijzels aan de linker- of rechterkant uit te schuiven (te smal trottoir) en dus in te grijpen aan het links of rechts gelegen gebouw. Aangezien deze toestand plaatselijk is, zal de ladderwagen echter voor of achter de leveringszone kunnen stoppen, zijn vijzels uitschuiven en ingrijpen in de betrokken zone.



## Fiche 4.2: Draaicirkel

### Context

Om op de interventieplaats aan te komen, moeten de hulpvoertuigen een route volgen die doorgaans weinig rechtlijnig is en dan vooral in een stedelijke omgeving. De interventievoertuigen moeten de veelvuldige richtingsveranderingen op de kruispunten en rotondes zonder problemen kunnen nemen.



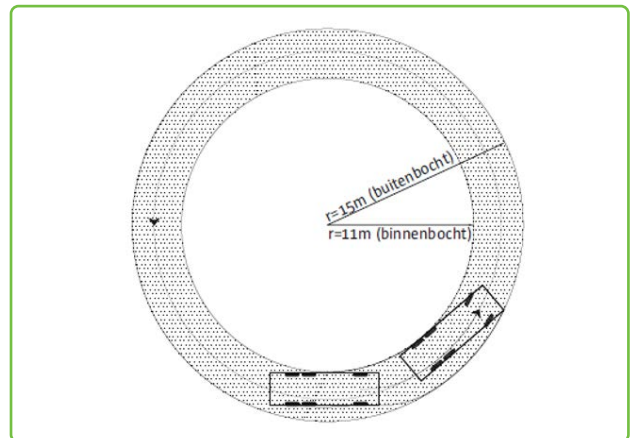
Problematiek van de bocht die te maken heeft met de aanwezigheid van paaltjes en het signalisatiebord.

### Na te leven waarden

- **De binnendraaicirkel moet minimaal 11 meter bedragen** (reglementaire basis: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018).
- **Uitsluitend op de bijzondere toegangswegen: de buitendraaicirkel moet minimaal 15 meter bedragen** (reglementaire basis: koninklijk besluit van 7 december 2016).



Parkeren dat de toegankelijkheid van een bijzondere toegangsweg belemmert.



### Goede praktijken

Voor de wegen geldt dus geen verplichting (uitgezonderd de bijzondere toegangswegen) voor de buitendraaicirkel maar het is aanbevolen eveneens een straal van **minimaal 15 meter na te leven vrij van elke hindernis** (paaltje bijvoorbeeld).

Aangezien de korf aan de voorkant van de vrachtwagen 1,5 meter naar voren uitsteekt (cf. schema p.11), moet de projectauteur er bovendien op toezien dat hij **binnen een draaicirkel van 16,4 meter elke hindernis verwijdt tussen 2,20 en 3,70 meter van de grond** (geen boom, signalisatiebord, verlichtingspaal...) die het manoeuvre zou kunnen hinderen. In het geval bijvoorbeeld van de herinrichting van de Philomènestraat in Schaarbeek werd de op een kruispunt geplaatste signalisatie achteruitgeplaatst om het manoeuvre van de ladderwagen mogelijk te maken.



*Philomènestraat: de tijdens de herinrichting geplaatste signalisatiepaal (linkerfoto) werd achteruitgeplaatst (rechterfoto) om te voorkomen dat die door de gondel zou worden geraakt tijdens het draaien van de ladderwagen.*

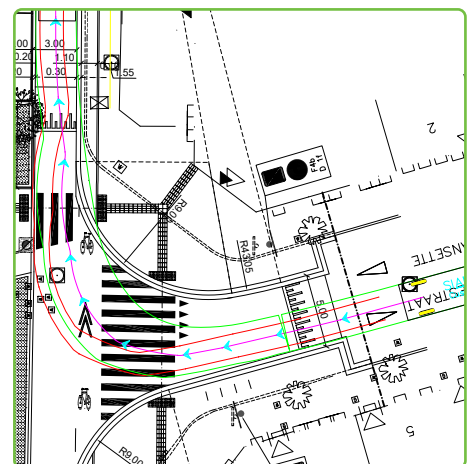
Wanneer de door de projectleider voorgestelde binnendraaicirkel op een kruispunt minder bedraagt dan 11 meter moet een adviesaanvraag bij de DBDMH ingediend worden. Elk adviesaanvraagdossier moet een plan bevatten waarop de zwenkingen van de hulpvoertuigen aangeduid zijn (cf. hoofdstuk 3). Om aan te tonen dat de toegankelijkheid voor de hulpvoertuigen niet in het gedrang komt, is het belangrijk dat de projectauteur op plan één of meerdere draaisimulaties uittekent, eventueel d.m.v. gespecialiseerde software.

Deze simulaties moeten gebaseerd zijn op het door de DBDMH gebruikte autoladdermodel, namelijk het model dat in hoofdstuk 1 in detail wordt beschreven. De verschillende voertuigparameters die moeten worden ingevoerd tijdens de draaitesten die met de Autoturn®-software worden uitgevoerd, zijn opgenomen in bijlage 2 van dit document. Deze parameters werden bepaald op basis van reële draaibewegingen die op het terrein werden uitgevoerd en gemeten.

Wanneer simulatietesten uitgevoerd worden, moet rekening gehouden worden met de volgende elementen:

- de snelheid van het voertuig tijdens de simulatie is 1 km/u;
- het is onmogelijk om de wielen te draaien bij stilstand;
- de achterwielen zijn niet zwenkbaar;
- het is niet noodzakelijk zich strikt aan de rijstroken te houden. In de buurt van kruispunten kunnen de hulpvoertuigen immers uitwijken naar aanpalende rijstroken – met inbegrip van de rijstroken in tegengestelde richting. Het is dus toegelaten dat de zwenkingen rekening houden met de aanpalende rijstroken alsook met het hele kruispunt.

Ziehier als voorbeeld een draaitest uitgevoerd in het kader van een herinrichtingsproject in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Charles Woestelaan in Jette). De baan van de carrosserie van de ladderwagen is in het lichtgroen aangeduid, terwijl die van de korf rood is getekend. In dit voorbeeld stellen we vast dat het voertuig op een deel van de trottoiruitstulping terecht komt. Naar aanleiding van deze vaststelling werd het project lichtjes aangepast door een deel van deze trottoiruitstulping terug te geven (cf. voorbeeld 3 pagina 22).





## Advies DBDMH?

Verplicht als de binnendraaicirkel minder bedraagt dan 11 meter.

## Alternatieve maatregelen en concrete voorbeelden

Wanneer de aanbevolen draaicirkels niet nageleefd kunnen worden, kunnen er alternatieve maatregelen overwogen worden om de doorgang van de interventievoertuigen mogelijk te maken. Opgelet: het toepassen van deze maatregelen bij een herinrichting geeft de beheerder niet noodzakelijkerwijs de garantie een positief advies van de DBDMH te krijgen! De DBDMH zal de situatie geval per geval onder de loep nemen.

### Maatregel 1: het middenstuk (gedeeltelijk) overschrijdbaar maken

Op de kleine rotondes waar de binnenstraal minder dan 11 meter bedraagt, bestaat een van de maatregelen erin om het voertuig deze draaibeweging te laten verkleinen of zelfs onnodig te maken door het middendeel gedeeltelijk of volledig te overschrijden. De te overschrijden zone moet uitgevoerd worden met een bekleding die verschillend is van de rijbaan om de draaibeweging compact te houden om veiligheidsredenen, met name voor de fietsers. Deze zone moet zodanig ingericht worden dat het overschrijden ervan niet gezien wordt als de regel maar als een uitzonderlijke situatie, met name door er bepaalde niveauverschillen in te verwerken of door gebruik te maken van onregelmatige bekledingen (bijvoorbeeld oude straatstenen, bedrukt beton...).

#### Voorbeeld 1: Kruispunt Pierre en Marie Curielaan / François Donsstraat in Elsene

Tijdens de herinrichting van dit kruispunt, en om onder meer de snelheid te verminderen en de oversteekplaatsen voor voetgangers te beveiligen, werd het omgevormd tot een rotonde.

De trottoirs werden verbreed en er werden trottoiruitstulpingen aangebracht om de lengte van de oversteekplaatsen te verkleinen.

Aangezien de binnenstraal 5,5 meter bedroeg voor een buitenstraal van 10 meter, werd de rand van de rotonde aangelegd met een betonnen oppervlak (2,5 breed) dat overschrijdbaar is om de toegang voor de hulpvoertuigen mogelijk te maken.

De visuele greep van de rotonde werd behouden dankzij het gebruik van helder beton in vergelijking met de rijbaan in zwart asfalt.



### Voorbeeld 2: kruispunt Isidore Geyskenslaan / Hertogendal in Oudergem

Op dat kruispunt (dat geen rotonde is) werd, om de snelheid te verminderen, een centrale nop aangebracht. De hulpvoertuigen kunnen die volledig overschrijden.



### Maatregel 2: de trottoiruitstulpingen overschrijdbaar maken

Op een kruispunt waarvan de binnenstraat die op een zijweg uitgaat minder bedraagt dan 11 meter, bestaat een van de alternatieve maatregelen erin het voertuig over de trottoiruitstulping te laten rijden. De te overschrijden zone kan uitgevoerd worden met een bekleding die verschillend is van de rijbaan om de draaibeweging compact te houden om veiligheidsredenen, met name voor de fietsers.

Deze zone moet zodanig ingericht worden dat het overschrijden ervan niet gezien wordt als de regel maar als een uitzonderlijke situatie (niveauverschil met de rijbaan, verschillende bekleding, ...), het is immers de bedoeling een vertragend effect op de andere gebruikers te behouden. Deze zone kan bijvoorbeeld uitgevoerd worden in hetzelfde materiaal als het trottoir maar met een aanpassing van haar verticale structuur (funderingen en onderfunderingen) aan de lasten die veroorzaakt worden door het gemotoriseerde verkeer. Opmerking: de podotactiele tegels moeten buiten deze zone geplaatst worden en er kan eventueel gebruik gemaakt worden van stadsmeubilair om de zone te scheiden van de rest van het trottoir.

### Voorbeeld 3: Kruispunt Dansettestraat / Charles Woestelaan in Jette

Tijdens de herinrichting van de Charles Woestelaan werd de trottoiruitstulping aangepast om overschrijdbaar te zijn voor de vrachtwagens en dus ook de hulpvoertuigen die vanuit de Dansettestraat op deze laan willen komen. De gebruikte soort bekleding (gekleurd bedrukt beton) onderscheidt deze zone van de rijbaan en het trottoir. De podotactiele tegels werden hogerop gelegd en er werden paaltjes geplaatst om deze zone fysiek te scheiden van de rest van het trottoir.



### **Maatregel 3: parkeergelegenheid tegenover een dwarsstraat op een kruispunt afschaffen**

Op een kruispunt waar een parkeerzone buiten de rijbaan (ter herinnering: parkeren op de rijbaan is volgens artikel 24 van de wegcode verboden op een kruispunt) is ingericht en in het geval dat de aanbevolen draaicirkels niet nageleefd kunnen worden, bestaat een van de te onderzoeken oplossingen erin een deel van de parkeerzone af te schaffen om zijstroken vrij te maken, waardoor de ladderwagen in bepaalde gevallen kan draaien.

#### **Voorbeeld 4: Kruispunt Onze-Lieve-Vrouw van Vaakstraat / Kruitmolenstraat in Brussel-Stad**

Om de interventievoertuigen die uit de Onze-Lieve-Vrouw van Vaakstraat komen, die een eenrichtingsweg is, toegang te geven tot de Kruitmolenstraat, die ook een eenrichtingsweg is (linksaf op de foto hiernaast) gaat een deel van de parkeerzone buiten de rijbaan aan de rechterkant op de foto hiernaast afgeschaft worden (cf. punt 5.2 van deze gids).



## Fiche 4.3: De vrije hoogte op de rijbaan

### Context

De rijbaan moet een voldoende vrije hoogte hebben om alle hulpvoertuigen erop te laten rijden.

### Na te leven waarde

De vrije hoogte **moet minimaal 4 meter bedragen** (reglementaire basis: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018).

### Advies DBDMH?

Verplicht als de vrije hoogte minder bedraagt dan 4 meter.

### Opmerking

De wetgeving voorziet in een specifieke signalisatie (C29-bord) zodra de doorgang minder bedraagt dan 4,30 meter. Voor het plaatsen van deze signalisatie is een aanvullend reglement vereist. De te vermelden hoogte is gelijk aan de vrije hoogte verminderd met 0,30 meter (0,15 meter wanneer de vrije hoogte minder bedraagt dan 2,50 meter). In het geval van een boogbrug moet het laagste punt boven de rijbaan als referentie genomen worden voor de hoogte van de brug.





## Fiche 4.4: De afstand rijbaan-gevel

### Context

De rijbaan moet dicht bij de gevels liggen opdat de ladderwagen ingezet kan worden en de verschillende verdiepingen van de gebouwen kan bereiken.



*De gevel van het gebouw staat op meer dan 10 meter van de rijbaan, waardoor de ladderwagen hem niet kan bereiken.*

### Na te leven waarde

De afstand tussen de rijbaan en de voorgevel van de gebouwen mag **maximaal 10 meter** bedragen (reglementaire basis: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018) behalve wanneer er een toegangsweg is waarlangs de ladderwagen deze voorgevel kan bereiken.

Let erop dat **deze afstand te allen tijde nageleefd moet worden**, dus ook tijdens evenementen zoals de wekelijkse markt (cf. voorbeeld van hoe er met de DBDMH rekening gehouden wordt tijdens de markt op het Sint-Gillisvoorplein in hoofdstuk 5).

### Goede praktijken

Voor de wegen geldt geen verplichting (behalve voor de toegangswegen) voor een minimumafstand want het is altijd mogelijk in te grijpen door de ladder zo dicht mogelijk bij de betrokken zone uit te schuiven. Het is evenwel aanbevolen zo mogelijk een afstand rijbaan-gevel van **minimaal 4 meter** te bewaren.

### Advies DBDMH?

Verplicht wanneer de afstand tussen de rijbaan en de voorgevel meer bedraagt dan 10 meter.

### Alternatieve maatregelen en concrete voorbeelden

Als de afstand tussen de rijbaan en de voorgevel meer dan 10 meter bedraagt, bestaat een van de alternatieve maatregelen erin de ruimten (doorgaans voor voetgangers) langs de gebouwen die niet langer toegankelijk zijn vanaf de rijbaan toegankelijk te maken voor de interventievoertuigen. Deze toegang moet uitsluitend beperkt worden tot de brandweerlui via het gebruik van paaltjes en/of verwijderbare afsluitingen die voldoen aan de aanbevelingen in fiche 4.6 van dit document.

De fundering van het trottoir moet ook versterkt worden om de, zelfs uitzonderlijke, doorgang van een vrachtwagen te kunnen dragen.



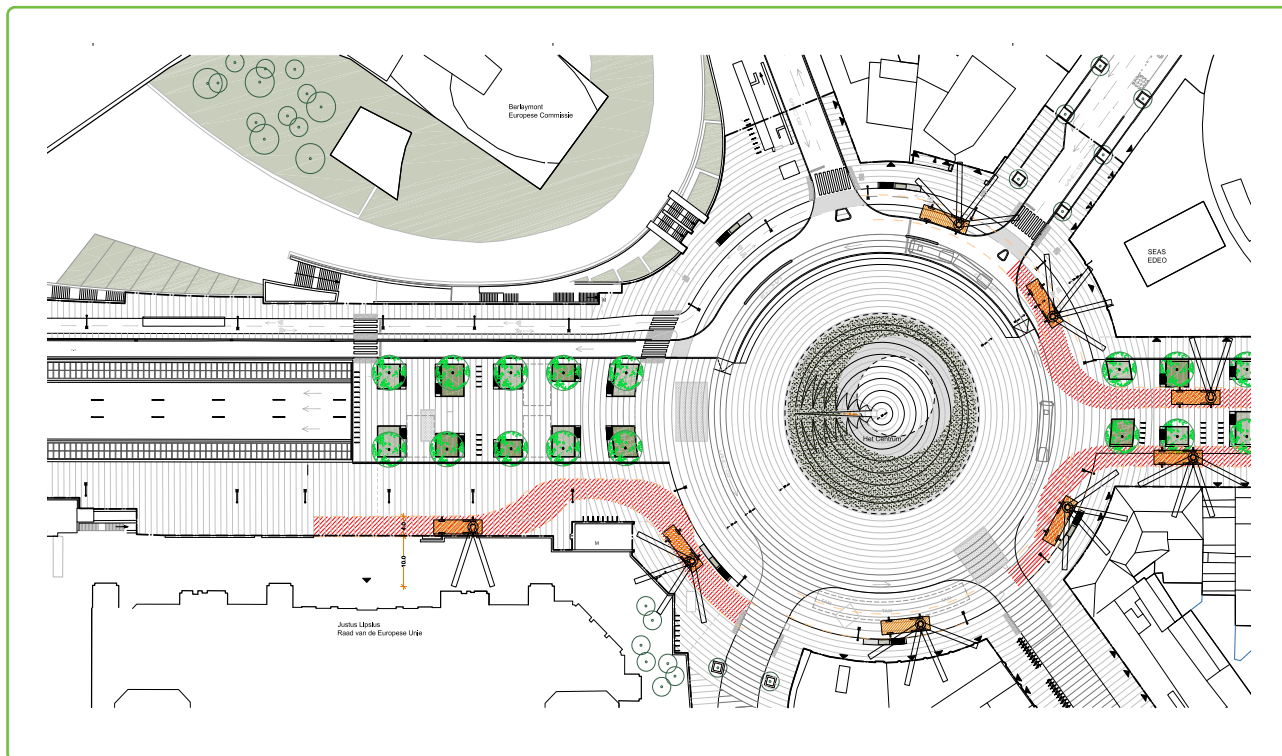
### Voorbeeld 1: Als voetgangerszone heringerichte centrumlanen

Opdat de ladderwagen alle gebouwen langs de centrumlanen zou kunnen bereiken vanaf de centrale weg die meer dan 10 meter van de gevels verwijderd is, werd er voorzien in een specifieke inrichting. In de groenstroken werd immers over een breedte van 1 meter een versterkte onbuigzame structuur aangebracht aan beide kanten van de centrale weg. Dit moet de ladderwagens toelaten er hun vizels uit te schuiven en een goede stabiliteit te bewaren tijdens de interventie. Opmerking: over de inplanting van bomen werd ook dienovereenkomstig nagedacht (cf. fiche 4.8).



### Voorbeeld 2: Herinrichtingsproject van de Schumanrotonde

Om de ladderwagens toegang te geven tot de verschillende gebouwen rond en in de directe omgeving van de Schumanrotonde werden "brandwegen" (in het rood gearceerde zones) op maximaal 10 meter van de gevels en waar de fundering versterkt moet worden, op de inrichtingsplannen ingekleurd.



## Fiche 4.5: De hellingen

### Context

De overlangse en transversale hellingen hebben een invloed op de voertuigen tijdens een interventie. Als de helling te groot is, moeten de interventiediensten die de ladderwagen gebruiken anders te werk gaan op het terrein (voertuig verschoven t.o.v. het gebouw) om deze helling te compenseren.

### Na te leven waarde

Er wordt geen enkele waarde opgelegd.

### Goede praktijken

Om het werk van de interventiediensten te vergemakkelijken, en binnen de limieten van het mogelijke, is het aanbevolen de hellingen te beperken tot 6%.

### Advies DBDMH?

Neen.

## Fiche 4.6: Paaltjes en afsluitingen

### Context

De Brusselse openbare ruimte is uitgerust met talrijke paaltjes, afsluitingen, verdwijnpalen... die met uiteenlopende bedoelingen geplaatst zijn: de toegang tot bepaalde gebruikers en tot bepaalde tijdblokken beperken, wildparkeren verhinderen... Specifieke inrichtingen om deze ruimten te beveiligen komen ook alsmaar meer voor (cf. fiche 4.7).

Bij de keuze en de plaatsing van deze uitrustingen moet rekening worden gehouden met de toegankelijkheid voor de hulpvoertuigen.

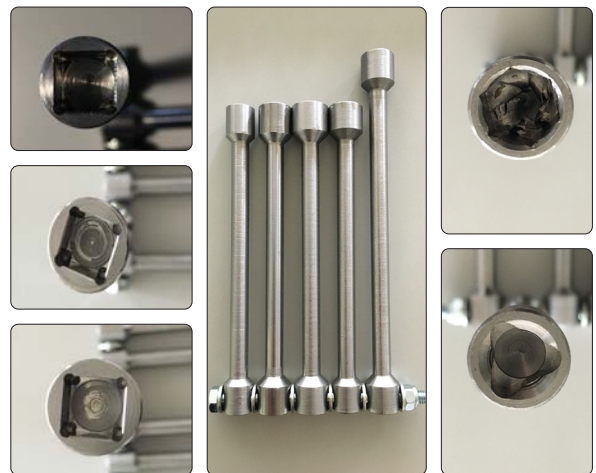


*Antiparkeerpaaltjes op het Dumonplein.*

### Na te leven waarden

De verwijderbare paaltjes en afsluitingen (onder meer om de DBDMH toegang te geven) moeten ontgrendeld kunnen worden met een van de volgende sleutels:

- een vierkant met een zijde van 8 of 9 mm (lengte van de steel: 130 mm);
- een vierkant met een zijde van 10 mm (lengte van de steel: 130 mm);
- een driehoek met een zijde van 10,3 mm (lengte van de steel: 130 mm);
- een zeshoek met een zijde van 5 mm (diameter: 10 mm – lengte van de steel: 153,5 mm).



*Illustratie van de verschillende te gebruiken soksleutels.*

Het gebruik van automatische verdwijnpalen is mogelijk op voorwaarde dat ze handmatig ingeschoven kunnen worden met de **telemechanische nood sleutel nr. 455**. Ze kunnen ook bediend worden d.m.v. een code.



*Verdwinpaal die de toegang tot de Oude Graanmarkt beperkt.*



*Voorbeeld van een paaltje dat met een sleutel verwijderd kan worden.*



*Automatische verdwinpaal die gedeblokkeerd kan worden met de nood sleutel.*

## Goede praktijken

De beheerder moet **zo veel mogelijk vermijden** verwijderbare voorzieningen (zeker geen vaste) te plaatsen **op de invalswegen** zoals bepaald in hoofdstuk 1. Er gaat kostbare tijd verloren wanneer ze verwijderd moeten worden, waardoor ze de interventietijd doen toenemen.

De antiparkeerpaaltjes mogen in geen geval een belemmering vormen voor de hulpdiensten. Het gebruik ervan op kruispunten moet rekening houden met de draaicirkels van de hulpvoertuigen (cf. fiche 4.2).

Om een snelle interventie van de hulpdiensten mogelijk te maken, is er een goede praktijk die erin bestaat sommige paaltjes op de grond met elkaar te verbinden. Op die manier kunnen ze zonder specifiek werktuig verwijderd worden en op de grond neergelegd worden zonder risico op verdwijning...



*Afzonderlijk met een ketting aan de grond bevestigd paaltje.*

## Advies DBDMH?

Neen.



## Fiche 4.7: De veiligheidsvoorzieningen

### Context

De ontwerpers, operatoren en beheerders van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten vandaag rekening houden met de veelvoudige risico's waaraan deze ruimten blootgesteld kunnen worden: terroristische aanslagen van het type aanslag met voertuig, geïsoleerde daad van een psychisch gestoorde, onvrijwillige daad van een verstrooide automobilist...



*Voorlopige veiligheidsvoorzieningen die de toegankelijkheid voor de hulpdiensten verstoren.*

Afhankelijk van het risiconiveau dat aan sommige plaatsen of gebouwen verbonden kan zijn, moeten er soms veiligheidsmaatregelen genomen worden zoals de installatie van specifieke voorzieningen. Het plaatsen van deze voorzieningen mag niet geval per geval gebeuren maar moet het voorwerp vormen van een globale denkoefening op schaal van de gemeente of een wijk. Het uitvoeren van een antiterroristische veiligheidsaudit in combinatie met die van het stadsleven zou het inderdaad mogelijk moeten maken te begrijpen hoe een openbare ruimte moet worden beveiligd. Deze beveiliging kan tot stand komen hetzij door gewoonweg paaltjes of afsluitingen te plaatsen (cf. fiche 4.6), hetzij door het plaatsen van specifieke veiligheidsvoorzieningen.

Deze beveiliging moet noodzakelijkerwijs rekening houden met de toegankelijkheid voor de hulpdiensten. Het dekken van deze risico's, en dus ook van terroristische dreiging, mag immers geen negatieve impact hebben op de dekking van terugkerende en plaatselijke risico's die door de hulpdiensten gedekt worden.

### Principes die moeten worden nageleefd

Zodra een (voorlopige of vaste) veiligheidsvoorziening in de openbare ruimte geplaatst moet worden (op basis van veiligheids- en stadslevenaudits) **is het onontbeerlijk dat er overleg gepleegd wordt met alle betrokken spelers waaronder de DBDMH** om te vermijden dat ruimten ontoegankelijk worden voor de hulpvoertuigen.

De volgende principes moeten ook worden nageleefd:

- wanneer er een voetgangerszone of een plein aangelegd wordt, moet er voorzien worden in een toegangsplan voor de hulpvoertuigen tot deze ruimten;



*Vast stadsmeeubilair voor de beveiliging van een voetgangerszone.*



- de op de toegangswegen van de hulpdiensten geplaatste voorzieningen moeten verplicht uitgerust zijn met verwijderbare voorzieningen met een voldoende mechanische weerstand om deze zones te beschermen en tegelijkertijd de hulpvoertuigen door te laten (cf. fiche 4.6);
- in het specifieke geval van de voetgangerszones moet zoveel mogelijk vermeden worden de aansluitingswegen te laten doodlopen. De straten mogen ook niet in het midden onderbroken worden (plaatsing van vaste paaltjes) door de voetgangerszone; de nummers van eenzelfde straat moeten immers bereikbaar zijn via dezelfde plaats;
- de plaatsing van voorzieningen in de voetgangerszone om het snel optrekken van een voertuig te vermijden, moet rekening houden met de nodige afstand tot de gevels (cf. fiche 4.4) en met de draaicirkel van de hulpvoertuigen (cf. fiche 4.2).

## Advies DBDMH?

Niet verplicht maar wel overleg met de DBDMH vóór eender welke plaatsing.

## Opmerking

De in oktober 2019 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ontwikkelde "Gids voor de integratie van veiligheidsvoorzieningen in de openbare ruimte" legt de principes voor de beveiliging van een openbare ruimte uit. Hij beschrijft uitvoerig de soorten fysieke veiligheidsvoorzieningen die geplaatst moeten worden (borders, rails, banken, specifiek meubilair, afsluitingen...) per type betrokken ruimte (straat, voetgangerszone, plein, park). Het in aanmerking nemen van de toegankelijkheid van deze ruimten voor de hulpdiensten wordt ook aangesneden in dit werkstuk.

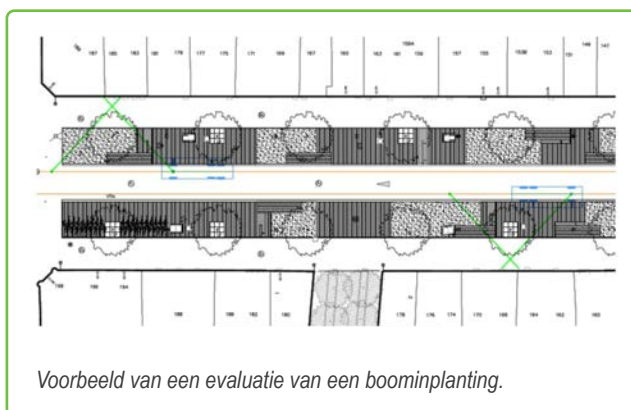
## Fiche 4.8: De bomen langs de gevels

### Context

Het plaatsen van bomen tussen de rijbaan en de gevel van gebouwen/woningen kan de interventie van de hulpdiensten belemmeren. De gevel recht tegenover de boom of de bomenrij is haaks niet bereikbaar vanaf de rijbaan en hij moet dus van opzij benaderd worden.

### Na te leven regels

Bij de herinrichting van de weg moet er tussen de nieuwe bomen een ruimte gelaten worden zodanig dat een overlapping van 2 meter van de gevelzone aan de achterkant van de boom mogelijk wordt. Deze afstand moet het in noodsituaties mogelijk maken vanaf de ladder een toegang te garanderen tot de volledige gevel van het gebouw.



Concreet moet er op het vlak van de inrichting en vanaf het midden van de dichtst bij de gebouwen gelegen rijstrook (ruw geschatte plaats van de toren) een 10 meter lange as getrokken worden die het oppervlak van het gebouw bestrijkt. De op de plannen getekende oppervlakken achter de kronen van volwassen bomen moeten elkaar 2 meter overlappen.

### Advies DBDMH?

Neen.

### Alternatieve maatregelen en concrete voorbeelden

Als de in het kader van de herinrichting voorgestelde bomen te dicht bij elkaar staan en zo de toegang tot elk deel van de gevel verhinderen, kunnen verschillende alternatieve maatregelen overwogen worden:

- ofwel wordt hun inplanting gewijzigd;
- ofwel wordt er een ander soort boom geplant. Er moet de voorkeur gegeven worden aan bomen met een opstaande kroon (de takken staan rechtop en zitten strak tegen de stam).

In elk geval moeten deze bomen regelmatig gesnoeid worden om de openingen in stand te houden die nodig zijn voor de toegankelijkheid van de gevels van de gebouwen voor de ladderwagens.



*Mogelijke toegang tot de gevels voor de ladderwagen.*



*Vegetatie die de gevels ontoegankelijk maakt voor de ladderwagen.*

## Opmerkingen

In sommige gevallen belet de vegetatie de toegang voor de interventiewagens die een vrije minimumhoogte van 4 meter nodig hebben (cf. fiche 4.3). Als er een dergelijk gevaar bestaat, moet er dus nagedacht worden over de keuze van de soorten.



*Vrije hoogte onder het gebladerte die de toegang voor de interventievoertuigen verhindert.*



## Fiche 4.9: De verkeersdrempels

### Context

Verkeersdrempels (verkeersremmer, plateau, Berlijns kussen) worden op de wegen aangebracht om de snelheid van het verkeer te verlagen en zo de verkeersveiligheid voor alle gebruikers te verhogen. Deze voorzieningen beïnvloeden echter ook de snelheid van de hulpvoertuigen en dus ook hun interventietijd. Ze moeten dus rationeel ingezet worden en als antwoord op de uitdagingen van de verkeersveiligheid. Men moet er ook op letten dat de op deze fiche vermelde regels nageleefd worden om bijvoorbeeld de schokken die deze verhogingen teweegbrengen voor de vervoerde patiënten te beperken.



Verkeersremmer



Plateau



Berlijns kussen

### Na te leven regels

|                            | Verkeersremmer            | Plateau  | Kussen  |
|----------------------------|---------------------------|--|---|
| Op een DBDMH-invalsweg     | Niet-wenselijke plaatsing | Plaatsing toegelaten als: <ul style="list-style-type: none"><li>• de helling maximaal 4%* bedraagt</li><li>• de DBDMH werd vooraf geraadpleegd</li></ul> | Plaatsing toegelaten als: <ul style="list-style-type: none"><li>• de DBDMH werd vooraf geraadpleegd</li></ul> |
| Buiten een DBDMH-invalsweg | Plaatsing toegelaten      | Plaatsing toegelaten   | Plaatsing toegelaten  |

\* Reglementaire basis: koninklijk besluit van 3 mei 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen. ! Dit besluit brengt de notie "weg die frequent gebruikt wordt door voertuigen van hulpdiensten" ter sprake. Het betreft de "DBDMH-invalswegen" zoals ze in deze gids gebruikt worden.

### Advies DBDMH?

Geen verplicht advies maar wel voorafgaand overleg met de DBDMH in het geval van op de DBDMH-invalswegen geplaatste kussens en plateaus.

## Alternatieve maatregelen en concrete voorbeelden

Andere maatregelen dan verkeersdrempels kunnen gebruikt worden om het verkeer te vertragen, waarbij de effecten op de voertuigen en de vervoerde personen beperkt worden. Het gaat bijvoorbeeld om:

### De wegversmalling

Deze voorziening bestaat uit een plaatselijke versmalling van de breedte van de rijbaan. Ze laat toe de snelheid van het verkeer te verminderen in één richting (eenzijdige versmalling) of in beide richtingen (tweezijdige versmalling). Als een dergelijke voorziening aangelegd wordt, moet de beheerder erop letten dat hij onder meer de verplichtingen (bocht, vrije breedte) naleeft die verbonden zijn aan het verkeer van de hulpvoertuigen.



*Het versmallen van de weg.*

### De asverschuiving

Deze voorziening bestaat uit een aswijziging van de rijbaan om het rechte perspectief te breken en zo de snelheid te verlagen. Deze asverschuivingen kunnen bijvoorbeeld tot stand komen via alternerend parkeren. Als een dergelijke voorziening aangelegd wordt, moet de beheerder erop letten dat hij onder meer de verplichtingen (bocht, vrije breedte) naleeft die verbonden zijn aan het verkeer van de hulpvoertuigen. In het geval van smalle rijbanen moet de ruimte tussen twee gealterneerde parkeerstroken minimaal 20 meter bedragen (cf. fiche 4.1: maatregel nr. 2).



*Asverschuiving dankzij alternerend parkeren.*

### De instrumenten voor snelheidscontrole

Preventieve en repressieve radars zijn voorzieningen die ook langs de wegen geplaatst kunnen worden om de snelheid van het verkeer te verlagen en zo de verkeersveiligheid voor alle gebruikers te verhogen.

Ter herinnering: enkel in noodgevallen moeten de hulpdiensten zich niet aan de snelheidsbeperkingen houden.



*Trajectcontrole op de Leopold III-laan.*



## Fiche 4.10: De inrichting van een eigen bedding

### Context

De inrichting van een eigen bedding<sup>8</sup> voor het openbaar vervoer moet het mogelijk maken de reissnelheid en de regelmaat van de voertuigen te verhogen door de duur van de rit te verminderen. Deze inrichting maakt het ook mogelijk de frequentie en de stiptheid te verbeteren ten voordele van de reizigers. In sommige gevallen kan de inrichting van een eigen bedding een invloed hebben op de bereikbaarheid van de gevels van een gebouw zoals de plaatsing van een arbeidsdraad of van een niet-berijdbare bekleding die de interventiewagens te ver van de gevels weghouden. Een eigen bedding kan ook de algemene mobiliteit van de hulpdiensten beïnvloeden omdat hij berijdbaar is en zo toelaat de verkeersopstopping te vermijden bij noodgevallen.

### Na te leven waarden

De afstand van de eigen bedding tot de gevels en de aanwezigheid van arbeidsdraden mogen de toegang tot de gevels voor de hulpvoertuigen niet belemmeren. Ter herinnering: **de afstand tussen de rijbaan** (of bijvoorbeeld de berijdbare eigen bedding) **en de voorgevel** van de gebouwen mag **maximaal 10 meter** bedragen (cf. fiche 4.4). Opmerking: in het specifieke geval van de arbeidsdraden kan de DBDMH, wanneer deze draden voor hinder zorgen tijdens een interventie, contact opnemen met de nooddienst van de MIVB die de arbeidsdraad kan loskoppelen (aarding).



Eigen bedding die berijdbaar is en zo de gevels bereikbaar maakt voor de ladderwagens.

### Goede praktijk

Opdat de DBDMH in dringende gevallen gebruik zou kunnen maken van de eigen bedding (toegang tot het gebouw, file filteren), is het aanbevolen dat die berijdbaar zou zijn en dus **bekleed op de DBDMH-invalswegen** zoals bepaald in hoofdstuk 1.

### Advies DBDMH?

Verplicht zodra er een eigen bedding ingericht wordt (bron: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018).

<sup>8</sup> De in deze fiche gebruikte term "eigen bedding" komt uit het besluit van 18 oktober 2018 (cf. hoofdstuk 2). In werkelijkheid komt dit overeen met hetzij een bijzondere overrijdbare bedding in de zin van artikel 2.8 van de wegcode, namelijk een deel van de openbare weg dat voorbehouden is aan het verkeer van de regelmatige openbaarvervoerdiensten (bijvoorbeeld: bus, tram), hetzij met een deel van de openbare weg dat enkel toegankelijk is voor de voertuigen op rails.

## Fiche 4.11: De wijziging van de rijrichting op een eenrichtingsweg

### Context

Wanneer bijvoorbeeld een circulatieschema in een wijk of plaatselijk gewijzigd wordt om het doorgaand verkeer af te schaffen of te verminderen, kan de rijrichting in sommige eenrichtingsstraten omgekeerd worden. In dat geval is het absoluut noodzakelijk ervoor te zorgen dat de weg, de wijk en eventuele bijzondere toegangswegen tot het gebouw toegankelijk blijven voor de hulpdiensten.

### Na te leven waarden

- **De binnendraaicirkel moet minimaal 11 meter bedragen** (cf. fiche 4.2).
- **Uitsluitend op de bijzondere toegangswegen: de buitendraaicirkel moet minimaal 15 meter bedragen** (cf. fiche 4.2).

Gelet op de nieuwe configuratie moeten de bochten systematisch herzien worden bij de wijziging van de rijrichting van een weg in een eenrichtingsweg! Deze aanbeveling is logischerwijs van toepassing op de eenrichtingsweg **maar ook op het hele traject dat de DBDMH moet volgen om deze inrichtingsweg te ontwijken.**

De beheerder moet bijzonder goed letten op de trottoiruitstulpingen, op de plaats van het stadsmeubilair, de paaltjes en signalisatieborden, de parkeerplaatsen, de vegetatie...

### Goede praktijken

De wijziging van de rijrichting moet ook breder onderzocht worden op het vlak van de mobiliteit en de toegankelijkheid van de betrokken wijk(en) voor de DBDMH. Het is immers belangrijk ervoor te zorgen dat de interventiesnelheid van de hulpdiensten in deze wijk(en) niet te veel beïnvloed wordt.

### Advies DBDMH?

Verplicht zodra de rijrichting gewijzigd wordt in een eenrichtingsweg (bron: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018).

## Fiche 4.12:

### De vermindering van het aantal rijstroken

#### Context

De vermindering van het aantal rijstroken bij het naderen van bijvoorbeeld een kruispunt kan een impact hebben op het verkeer van de hulpdiensten, zowel in termen van bereikbaarheid voor de interventievoertuigen als in termen van interventietijd.



#### Na te leven waarden

- **De binnendraaicirkel moet minimaal 11 meter bedragen** (cf. fiche 4.2).
- **Uitsluitend op de bijzondere toegangswegen: de buitendraaicirkel moet minimaal 15 meter bedragen** (cf. fiche 4.2).

Gelet op de nieuwe configuratie moeten de bochten systematisch herzien worden aangezien een eventuele uitwijking op de aangrenzende rijstrook niet meer mogelijk is.

#### Advies DBDMH?

Verplicht zodra het aantal rijstroken gewijzigd wordt (bron: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2018).

## Fiche 4.13: De toegankelijkheid voor de DBDMH in aanwezigheid van een bouwplaats

### Context

Afhankelijk van hun grondinname in de openbare ruimte kunnen de bouwplaatsen het verkeer van de hulpdiensten soms belemmeren. In sommige gevallen moet de bouwplaats ook toegankelijk blijven voor de voertuigen van de DBDMH bij een interventie aan een gebouw in de bouwplaatszone.

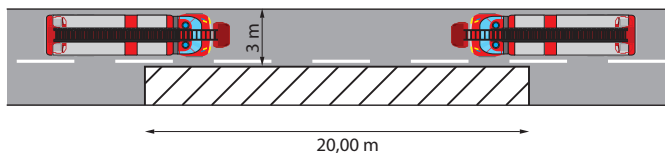


Interventie van de ladderwagen aan een gebouw in de bouwplaatszone van de voetgangerszone in Brussel.

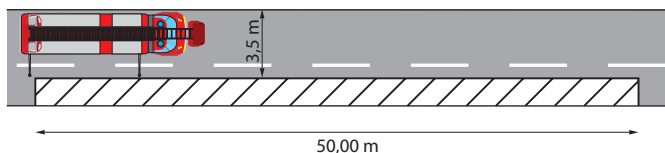
### Na te leven waarden

- **Een zone permanent vrijhouden van alle obstakels** tussen de bouwplaats en het trottoir aan de overkant. De breedte van deze zone hangt af van de grondinname van de bouwplaats (reglementaire basis: besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 april 2019 tot uitvoering van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (artikel 35)):

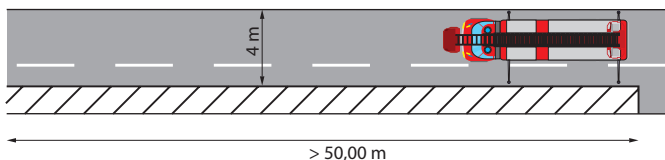
*Als  $\leq 20$  meter: vrije breedte van minimaal 3 meter*



*Als  $> 20$  meter en  $\leq 50$  meter: vrije breedte van minimaal 3,5 meter*



*Als  $> 50$  meter: breedte van minimaal 4 meter*



- **Een draaizone met een binnenstraal van 11 meter en een buitenstraal van 15 meter voortdurend vrijhouden** van alle obstakels wanneer het terrein van de bouwplaats zich op of in de buurt van een plaats bevindt waar hulpverleningsvoertuigen kunnen manoeuvreren (cf. fiche 4.2).
- **De grens van de verkeerszone op maximaal 10 meter van de voorgevel houden** (cf. fiche 4.4).

## Goede praktijken

Voornoemde waarden hebben betrekking op het verkeer van de DBDMH in de omgeving van de werf. Het kan evenwel gebeuren dat de hulpvoertuigen **in de bouwzone** moeten komen om gebouwen te bereiken; de werfverantwoordelijke moet dan ook op de volgende elementen letten:

- voorzien in opwegen naar de bouwplaats van maximaal 20% om rekening te houden met de aanrij-, overrij- en afrijhoeken die 12° bedragen voor de ladderwagen;
- de afsluitingen onderling niet vastmaken tegenover de ingang van de werf;
- een vrije doorgang van minimaal 3,5 meter laten over de hele werfzone en bijzonder veel aandacht schenken aan de opslagzones voor materiaal en de werfwerktuigen;
- het niveauverschil van de putdeksels over de vrije doorgang beperken opdat de hulpvoertuigen eroverheen zouden kunnen rijden;
- voorzien in voldoende draagvermogen van de verharding om te vermijden dat de hulpvoertuigen, onder meer bij regenweer, zouden vastlopen. Er kunnen bijvoorbeeld grote platen op de bereden zone gelegd worden als een dergelijk risico bestaat (bijvoorbeeld: verharding in losse grond).



*De hulpvoertuigen moeten de gebouwen in de bouwplaatszone kunnen bereiken.*

## Advies DBDMH?

Verplicht wanneer de in acht te nemen waarden (zone vrij van elk obstakel, draaizone en afstand tot de gevel) niet gegarandeerd kunnen worden. In dat geval vraagt de verzoeker of de leidende verzoeker in het geval van een gecoördineerde bouwplaats het advies van de DBDMH en voegt hij dit advies bij zijn aanvraag tot uitvoeringsvergunning of bij zijn bericht van opstarting van de bouwplaats als die laatste niet aan een vergunning onderworpen is.



## 5. Voorbeelden van het in rekening nemen van het verkeer van en de toegankelijkheid voor de hulpvoertuigen

### 5.1. Het Sint-Gillisvoorplein

In het kader van de in 2017 en 2018 uitgevoerde herinrichting van het Sint-Gillisvoorplein zijn specifieke maatregelen genomen om het verkeer op en de toegankelijkheid van het voorplein zelf en de verschillende gebouwen rond deze nieuwe openbare voetgangerszone voor de hulpvoertuigen te garanderen.

Vóór de opstart van de herinrichtingsbouwplaats werden voorlopig betonblokken geplaatst aan de verschillende ingangen om het voorplein te beveiligen in de context van terroristische aanslagen (cf. fiche 4.7). Omdat de toegankelijkheid van het voorplein voor de hulpvoertuigen echter in gevaar gebracht werd door de aanwezigheid van deze voorzieningen werden ze, in overleg met de DBDMH, op een andere plaats neergeplant (cf. fiches 4.1 en 4.2). Er werden ook testen op het terrein uitgevoerd met de ladderwagen om de goede toegankelijkheid van het voorplein te verifiëren.



*Het heringerichte Sint-Gillisvoorplein.*



Oorspronkelijke plaatsing van betonblokken (linkerfoto), aangepast in overleg met de DBDMH op het terrein (rechterfoto) om de toegankelijkheid voor de interventievoertuigen te garanderen.

Tijdens de herinrichtingswerken aan het voorplein werden automatische verdwijnpalen (cf. fiche 4.6) geplaatst om de toegang tot het voorplein te beperken. Deze palen worden in werking gesteld via een door het gemeentebestuur beheerd informaticaplatform maar ook door de op afstand bediende nood sleutel nr. 455 van de DBDMH.



*Automatische verdwijnpalen die de toegang tot het Sint-Gillisvoorplein beperken.*

Ten slotte is er enkele jaren geleden al, tijdens evenementen die zich op het plein afspelen, zoals dit regelmatig het geval is voor de markt, een toegankelijkheidsprobleem voor de ladderwagens aan het licht gekomen omdat de aanwezigheid van de marktkramers de ladderwagens tot achter de reglementaire 10 meter terugdrong (cf. fiche 4.4). Om dit probleem te verhelpen en interventievoertuigen toe te laten de gevels van alle woningen aan weerskanten van het voorplein te bereiken, werd voorzien in obstakelloze invoegzones. Deze zones werden tijdens testen op het terrein opnieuw bepaald in overleg met de DBDMH (krijtmarkering en gebruik van de ladderwagen) en ze zijn afgebakend op het algemene invullingsplan van het voorplein. De gemeente heeft dit plan opgesteld op basis van het herinrichtingsplan. De verantwoordelijke voor de markt staat in voor het naleven van de toegewezen standplaatsen.



*Invullingsplan van het voorplein met het DBDMH-bestanddeel. De dubbel gearceerde zones stemmen overeen met de voor de marktkramers toegelaten plaatsen.*

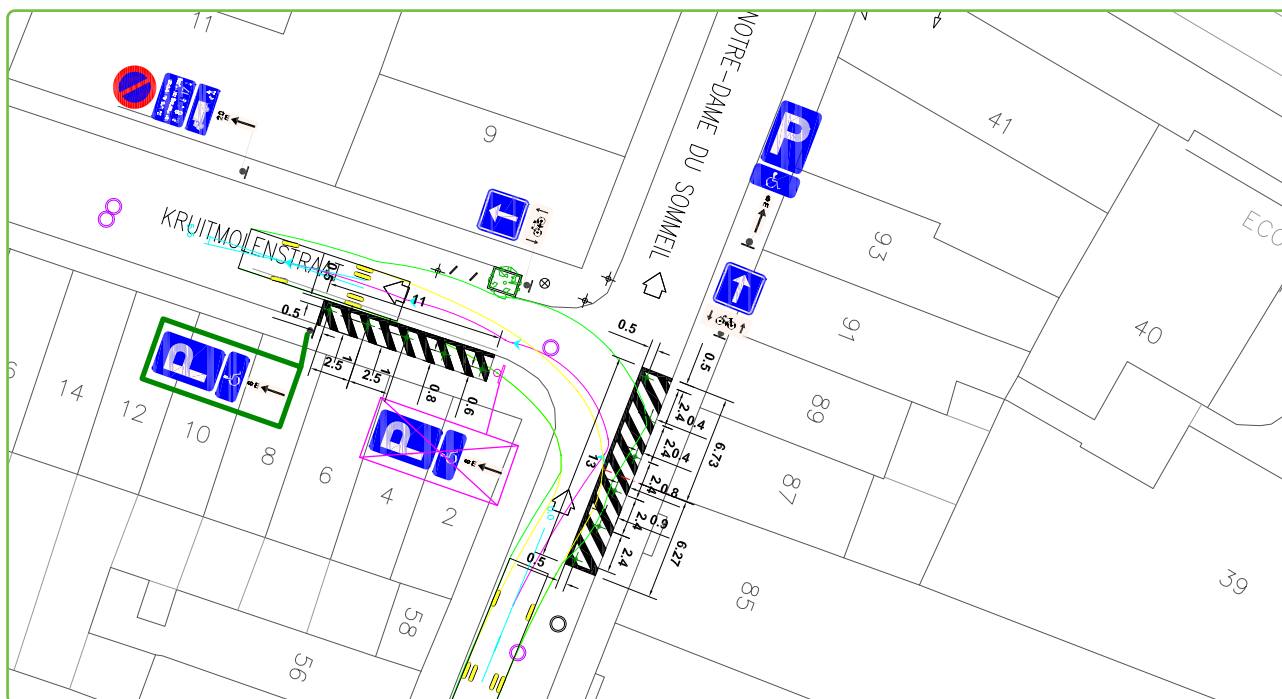
## 5.2. De toegankelijkheid van de Kruitmolenstraat voor de hulpvoertuigen

De Kruitmolenstraat, die een eenrichtingsstraat is, is enkel toegankelijk via de Onze-Lieve-Vrouw van Vaakstraat, die ook een eenrichtingsstraat is. Aangezien de aanwezigheid van de parkeerzones en van het stadsmeubilair op de kruising van deze twee straten de ladderwagen niet toeliet zijn bocht te nemen om de Kruitmolenstraat op te rijden, heeft de stad Brussel een aanvraag ingediend voor de wijziging van de bestaande inrichting.



*De ladderwagen kan onmogelijk de bocht nemen door de aanwezigheid van stadsmeubilair.*

Concreet zullen er in de Onze-Lieve-Vrouw van Vaakstraat parkeerplaatsen afgeschaft worden (cf. inrichtingsplan hieronder) terwijl de parkeerplaats voor mensen met een handicap aan de ingang van de Kruitmolenstraat verplaatst zal worden om het de ladderwagen mogelijk te maken de bocht te nemen. Deze bocht zou getekend moeten worden op basis van de op de fiche 4.2 van deze gids bepaalde bocht.



*Inrichtingsplan van de kruising Kruitmolen - Onze-Lieve-Vrouw van Vaak dat de bocht en dus de toegankelijkheid voor de ladderwagen mogelijk maakt.*



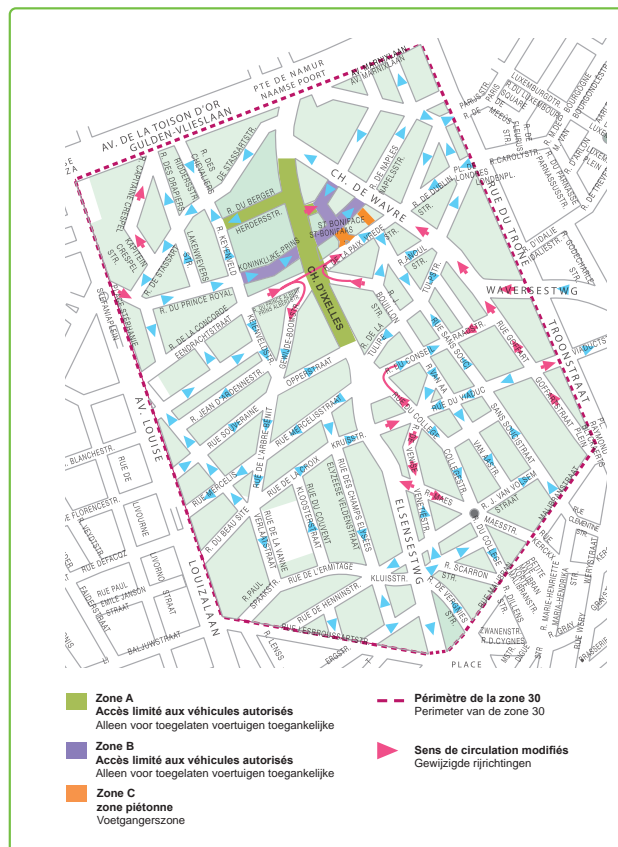
### 5.3. De tenuitvoerbrengring van het circulatieschema in Hoog Elsene

In het kader van de herinrichting van de Elsense Steenweg en de invoering van een autoluwe zone overdag, werd een nieuw circulatieschema voor de omliggende wijken bestudeerd. Gelet op de invoering van eenrichtingsverkeer op verschillende wegen (cf. fiche 4.11) heeft de gemeente het voorafgaande advies van de DBDMH gevraagd.

Om te verifiëren of de toegankelijkheid van de verschillende wegen nog altijd voor de hulpdiensten verzekerd zou zijn na de invoering van het nieuwe circulatieplan heeft de DBDMH op het plan de verschillende kruispunten bestudeerd waar de bochten mogelijk anders zouden kunnen zijn.

Vervolgens heeft de DBDMH, in samenwerking met de politie en de dienst mobiliteit van de gemeente, testen op het terrein uitgevoerd met de ladderwag.

Deze testen hebben de aanwezigheid aangetoond van problematische bochten op bepaalde kruispunten en ze hebben het mogelijk gemaakt rechtstreeks op het terrein de nodige aanpassingen te bepalen zoals de verplaatsing van sommige paaltjes en signalisatiepalen. De gemeente heeft deze aanpassingen doorgevoerd vóór de invoering van het circulatieschema.



Nieuw circulatieschema voor Hoog Elsene.



Op het terrein uitgevoerde testen met de ladderwag.

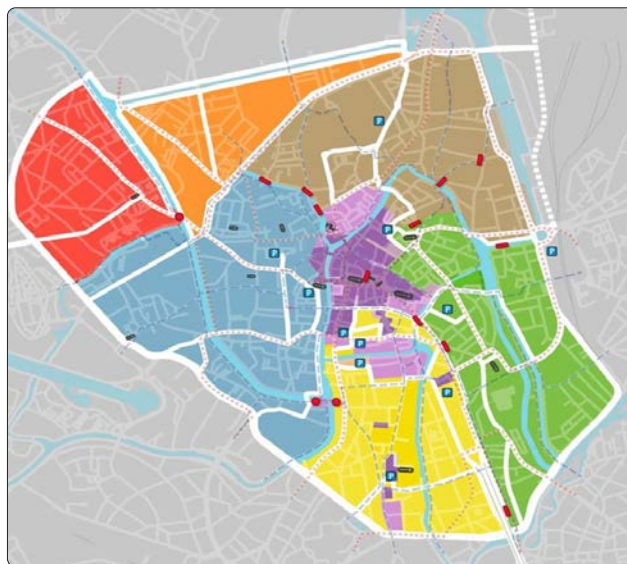


## 5.4. De stad Gent en de genomen maatregelen voor de circulatie van de hulpvoertuigen in het stadscentrum

De stad Gent gebruikt sinds 2012 het Integraal Plan Openbaar Domein dat een reeks goede praktijken bevat die nageleefd moeten worden om de circulatie van en de toegankelijkheid voor de nooddiensten mogelijk te maken. Deze goede praktijken<sup>9</sup> zijn gelijkaardig aan die in deze gids. Elke nieuwe inrichting wordt systematisch getest met bochtsimulatoren en het advies van de nooddiensten wordt gevraagd. Ook bij gewijzigde verkeerssituaties (invoering van eenrichtingsverkeer, omkering van de rijrichting...) wordt de brandweer gevraagd zijn advies te geven tijdens specifieke werkgroepen.

Tijdens het uitwerken van het nieuwe circulatieschema in het stadscentrum van Gent in 2017 werden alle hulpdiensten gevraagd actief mee te werken. Op basis van hun raadgevingen en de voornaamste routes van de nooddiensten werd afgezien van bepaalde in het nieuwe circulatieschema voorgestelde routes en van bepaalde wijzigingen van de verkeerssituatie of werden ze aangepast. Na deze werkzaamheden en om de hulpdiensten zo goed mogelijk te informeren over de mogelijke routes op basis van de grootte van hun voertuigen, werd een specifieke kaart voor de prioritaire voertuigen uitgewerkt (cf. bijlage 3 bij deze gids). Dankzij deze kaart kan elke dienst zijn route optimaal plannen om een interventieplaats te bereiken.

De twee belangrijkste concepten die in dit nieuwe circulatieschema ingevoerd worden, zijn enerzijds de verbreding van de voetgangerszone en anderzijds de indeling van de stad in zes sectoren door het aanbrengen van “knippen”. Deze afsluitingen verhinderen elke rechtstreekse verbinding van een sector met een andere en ze verplichten de voertuigen om eerst langs de ringweg te rijden. Dit concept is vergelijkbaar met de verblijfsmazen waarin het Good Moveplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorziet, namelijk de inrichting van wijken die beschermd zijn tegen doorgaand verkeer en die aangenamer, minder vervuuld en veiliger zijn voor voetgangers en fietsers.



Indeling van de stad Gent in zes sectoren bovenop de uitbreiding van de voetgangerszone (in het paars). De belangrijkste knippen zijn in het rood aangegeven.

Om de ingangen van de voetgangerszone en bepaalde kruispunten tussen de districten te bewaken, heeft de stad beslist om ANPR-camera's in de voetgangerszone te installeren. De keuze voor een dergelijk systeem kwam er deels om te voldoen aan de behoeften van de nooddiensten. Dit systeem laat hen immers toe de stad te doorkruisen zonder tijd te verliezen door de verschillende afsluitingen te overschrijden die door ANPR-camera's bewaakt worden<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Deze goede praktijken zijn beschikbaar via de volgende link (cf. p. 32 tot 35) [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/IPOD\\_%202.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/IPOD_%202.pdf)

<sup>10</sup> Een ANPR-camera (Automatic Number Plate Recognition) filmt in real time en neemt een foto van de nummerplaat van elk voertuig dat in het cameraveld waargenomen wordt.



Concreet bestaat de door de stad Gent ingevoerde maatregel er dus in knippen aan te brengen die de hulpdiensten fysiek kunnen overschrijden maar waarvan het overschrijden door de voertuigen ontraden wordt door de installatie van ANPR-camera's. Zodra een niet-toegelaten voertuig een knip overschrijdt, wordt de bestuurder geverbaliseerd. De inrichting van een dergelijke knip bestaat uit het aanbrengen van een voor de automobilist ontradiende markering gekoppeld aan een aangepaste verticale signalisatie.



*Knip d.m.v. een rode markering en een aangepaste signalisatie die de automobilist aanspoort rechts te houden. Een ANPR-camera vóór de knip controleert de overschrijding ervan.*

Niet alle knippen zijn met een dergelijke voorziening uitgerust. Sommige knippen zijn immers uitgerust met een fysieke voorziening die elke overschrijding verhindert. De locatie van deze knippen werd bepaald in overleg met de hulpdiensten en ze belemmeren hun verplaatsing niet tijdens een interventie.

In het kader van de inrichting van verblijfsmazen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en om rekening te houden met de behoeften van de DBDMH in termen van doeltreffendheid en dus van interventietijd, is het essentieel ze te betrekken bij de besprekingen betreffende de verschillende verkeersstromen in de mazen maar ook tussen de mazen. Bijkomende maatregelen zoals die welke de stad Gent ingevoerd heeft, zouden desgevallend overwogen kunnen worden.



*Fysieke afsluiting d.m.v. paaltjes die elke overschrijding met een motorvoertuig verhinderen en dus ook de voertuigen van de hulpdiensten.*

## 6. Bijlagen

### Bijlage 1: Adviesaanvraagformulier brandpreventie



Brandweer Brussel (DBDMH)

## Aanvraagformulier brandpreventieadvies

**FORMULIER** Bij te voegen aan de aanvragen voor attesten en vergunningen

- ✓ Stedenbouwkundig attest of vergunning
- ✓ Milieu -attest of -vergunning
- ✓ Verkavelingsvergunningen

### Vak I. [niet invullen, bestemd voor de administratie] ■ ■ ■

|                      |   |
|----------------------|---|
| Gewest / Gemeente    | <input type="text"/>  |
| Dienst               | <input type="text"/>  |
| Contactpersoon       | <input type="text"/>  |
| Telefoon             | <input type="text"/>  |
| Email                | <input type="text"/>  |
| Referentie Nova      | <input type="text"/>  |
| Termijn advies DBDMH | <input type="checkbox"/> 15 dagen<br><input type="checkbox"/> 30 dagen<br><input type="checkbox"/> 60 dagen |

### Vak II. [niet invullen, bestemd voor de brandweer] ■ ■ ■

|                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| Referentie BW     | <input type="text"/> |
| IN                | <input type="text"/> |
| Officier          | <input type="text"/> |
| OUT               | <input type="text"/> |
| Factuur           | <input type="text"/> |
| Neerleggingsdatum | <input type="text"/> |

### Vak III. Beschrijving van de plaats die aan het advies onderworpen is ■ ■ ■

|  |   |
|--|---|
| Straat, nummer<br>en/of kadastraal nr.             | <input type="text"/>  |
| Gemeente, postcode                                 | <input type="text"/>  |
| Bestaande feitelijke toestand                      | <input type="text"/>  |
|  | <i>Voorbeelden: woningen, kantoren, hotel, kinderdagverblijf, medisch centrum, detailhandel, snack, café, drankgelegenheden, parkings ...</i> |
| Bestaande rechtstoestand                           | <input type="text"/>  |
| Geplande toestand die het advies van DBDMH vereist | <input type="text"/>  |
| Bestaand vloeroppervlak                            | <input type="text"/> m <sup>2</sup> (souterrain, kelders en garages inbegrepen)   |
| Gepland vloeroppervlak                             | <input type="text"/> m <sup>2</sup> (souterrain, kelders en garages inbegrepen)   |

### Vak IV. Facturatatiegegevens ■ ■ ■

Alle diensten uitgevoerd in het kader van de preventieopdrachten van de DBDMH, geven aanleiding tot de betaling van een vergoeding door de fysieke of morele persoon, die voordeel heeft bij de uitgevoerde dienst.

Vul in voor een natuurlijke persoon **of** voor rechtspersoon.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| <b>Natuurlijke persoon</b>  |                      |
| Familienaam, voornaam       | <input type="text"/> |
| Nationaal registratienummer | <input type="text"/> |
| <b>Rechtspersoon</b>        |                      |
| Naam van het bedrijf        | <input type="text"/> |
| Ondernemingsnummer          | <input type="text"/> |
| Rechtsvorm                  | <input type="text"/> |
| Straat, nummer              | <input type="text"/> |
| Gemeente, postcode          | <input type="text"/> |
| Telefoon                    | <input type="text"/> |
| Email                       | <input type="text"/> |

## Vak V. Voorwerp van de adviesaanvraag aan DBDMH ■ ■ ■

Velden A en B invullen indien uw adviesaanvraag betrekking heeft op zowel een stedenbouwkundig attest of vergunning als een milieuvergunning (gemengd project)

### ☐ A – Stedenbouwkundig attest of vergunning

Indien vorig dossier vermelden,  
referentie DBDMH

Indien vorig contact, naam  
gecontacteerde officier

Onderworpen aan milieu effectenrapport of -studie? ☐ Ja  
☐ Nee

☐ Nieuwbouw *(alle vakjes aanvinken die met het project overeenkomen)*

- ☐ Volledig
- ☐ Gedeeltelijk (uitbreiding van een bestaand gebouw)
- ☐ Regularisatieaanvraag
- ☐ Wijziging tijdens vergunningsonderzoeksprocedure (indien vorig dossier, de DBDMH-referentie in bovenstaand vak aangeven)\*

☐ Verbouwing *(alle vakjes aanvinken die met het project overeenkomen)*

- ☐ Verbouwingen binnen in een bestaand gebouw
- ☐ Regularisatieaanvraag
- ☐ Wijziging tijdens vergunningsonderzoeksprocedure (indien vorig dossier, de DBDMH-referentie in bovenstaand vak aangeven)\*

☐ Bestemmings/gebruikswijziging. Beschrijving:

☐ Inrichting van de weg onderworpen aan het advies van DBDMH. Beschrijving:

\* Voor wijzigingen tijdens de procedure, een lijst van de wijzigingen en syntheseplannen ervan bijvoegen (1 per bouwlaag).

**VERPLICHTE BIJLAGE** (behalve voor de attesten en de stedenbouwkundige vergunningen voor wegen): **BESCHRIJVINGSFICHE**



☐ **B – Milieuattest of -vergunning met ingedeelde inrichtingen die aan het advies van DBDMH onderworpen zijn**

Indien vorig dossier vermelden,  
referentie DBDMH

Indien vorig contact, naam  
gecontacteerde officier

Klasse 1A of 1B ☐ Ja  
☐ Nee

- ☐ Wijziging van bestaande vergunning
- ☐ Verlenging / hernieuwing van bestaande vergunning
- ☐ Wijziging tijdens vergunningsonderzoeksprocedure (indien vorig dossier, de DBDMH-referentie in bovenstaand vak aangeven)\*
- ☐ Tijdelijke vergunningsaanvraag

\* Voor wijzigingen tijdens de procedure, een lijst van de wijzigingen en syntheseplannen ervan bijvoegen (1 per bouwlaag).

**VERPLICHTE BIJLAGE** (behalve voor de attesten): **BESCHRIJVINGSFICHE**

☐ **C – Verkavelingsvergunning die als stedenbouwkundige vergunning geldt voor verbindingswegen**

Indien vorig dossier vermelden,  
referentie DBDMH

Beschrijving:

### Let op

- Bijkomende inlichtingen kunnen nuttig zijn en zouden bij de behandeling van het dossier gevraagd kunnen worden.
- Dit formulier moet worden ondertekend. Deze handtekening verbindt u met de verschuldigde retributie voor elke missie van de DBDMH.
- **Dit formulier dient in bijlage bij de aanvraag voor een vergunning en/of een certificaat aan de vergunnende overheid overgemaakt te worden.** De vergunnende overheid zal de nodige stukken voor advies aan de DBDMH overmaken. Bijgevolg zal de DBDMH elke rechtstreekse adviesaanvraag door de aanvrager, weigeren.

### Verwerking van persoonsgegevens

In het kader van uw aanvraag, moet de DBDMH een bepaalde hoeveelheid informatie over u verzamelen om de taken met betrekking tot de behandeling van de aanvraag voor brandpreventieadvies uit te voeren. Uw gegevens worden verwerkt in het kader van de wettelijke en reglementaire verplichtingen met betrekking tot brandpreventie.

Uw gegevens worden opgeslagen in de vorm van een papieren en/of een elektronisch bestand, onder de verantwoordelijkheid van de DBDMH, die alle nodige maatregelen neemt om de veiligheid ervan te waarborgen en u moet informeren indien de veiligheid van uw gegevens niet wordt gerespecteerd. Uw gegevens worden opgeslagen voor de duur van de verwerking van uw dossier. Zodra uw dossier is afgesloten, worden uw gegevens maximaal 1 jaar bewaard, te rekenen vanaf het einde van de diensten in verband met deze verwerking.

De DBDMH verbindt zich ertoe de toegang tot uw gegevens te beperken tot de personen die betrokken zijn bij de verwerking, uw gegevens niet te gebruiken of door te geven aan derden voor andere dan de hierboven vermelde doeleinden. De DBDMH garandeert ook dat uw gegevens niet worden doorgegeven aan internationale organisaties of aan een land buiten de Europese Unie.

U hebt het recht om te vragen welke informatie over u in een draagbaar en leesbaar formaat is opgeslagen en om correcties te vragen indien de informatie niet juist is.

Voor verdere informatie, of als u niet tevreden bent met een verzoek met betrekking tot uw persoonlijke gegevens, kunt u contact opnemen met onze afgevaardigde voor de gegevensbescherming: [dpo@firebru.brussels](mailto:dpo@firebru.brussels)


**Brandweer Brussel - Dienst Preventie**

**Helihavenlaan 15, 1000 Brussel**

**02 208 84 30 | [prev@firebru.brussels](mailto:prev@firebru.brussels)**

## Bijlage 2: Voertuigparameters die moeten worden ingevoerd tijdens de met de Autoturn®-software uitgevoerde draaitests

Plan



Overall Vehicle Length: 8.41 m

**General Data**

Name: SIAMU

Library: Custom

Region: Europe

Country: Global

Profile Type: <None>

Vehicle: <None>

Class: Fire Truck - Aerial

Lock to Lock Time: 6.0 sec.

Steering Lock Angle: 36.1 deg.

**Current Part Data**

Part Profile: <None>

Tractor: Full

Width: 2.50

Steering: Front Only

**Front Axle Group**

Axes: 1

Wheels: 2

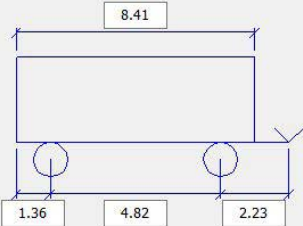
Track: 2.32 m

**Rear Axle Group**

Axes: 1

Wheels: 2

Track: 2.32 m




**Tracking Points**

Part (1/1)

Units: m

Select a part then click or edit the table to define tracking points

| Apply                               | Name | Front Dist | Side Dist | Side  | Height |
|-------------------------------------|------|------------|-----------|-------|--------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Pt 1 | -1.30      | 0.85      | Left  | 0.00   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Pt 2 | -1.30      | 0.85      | Right | 0.00   |

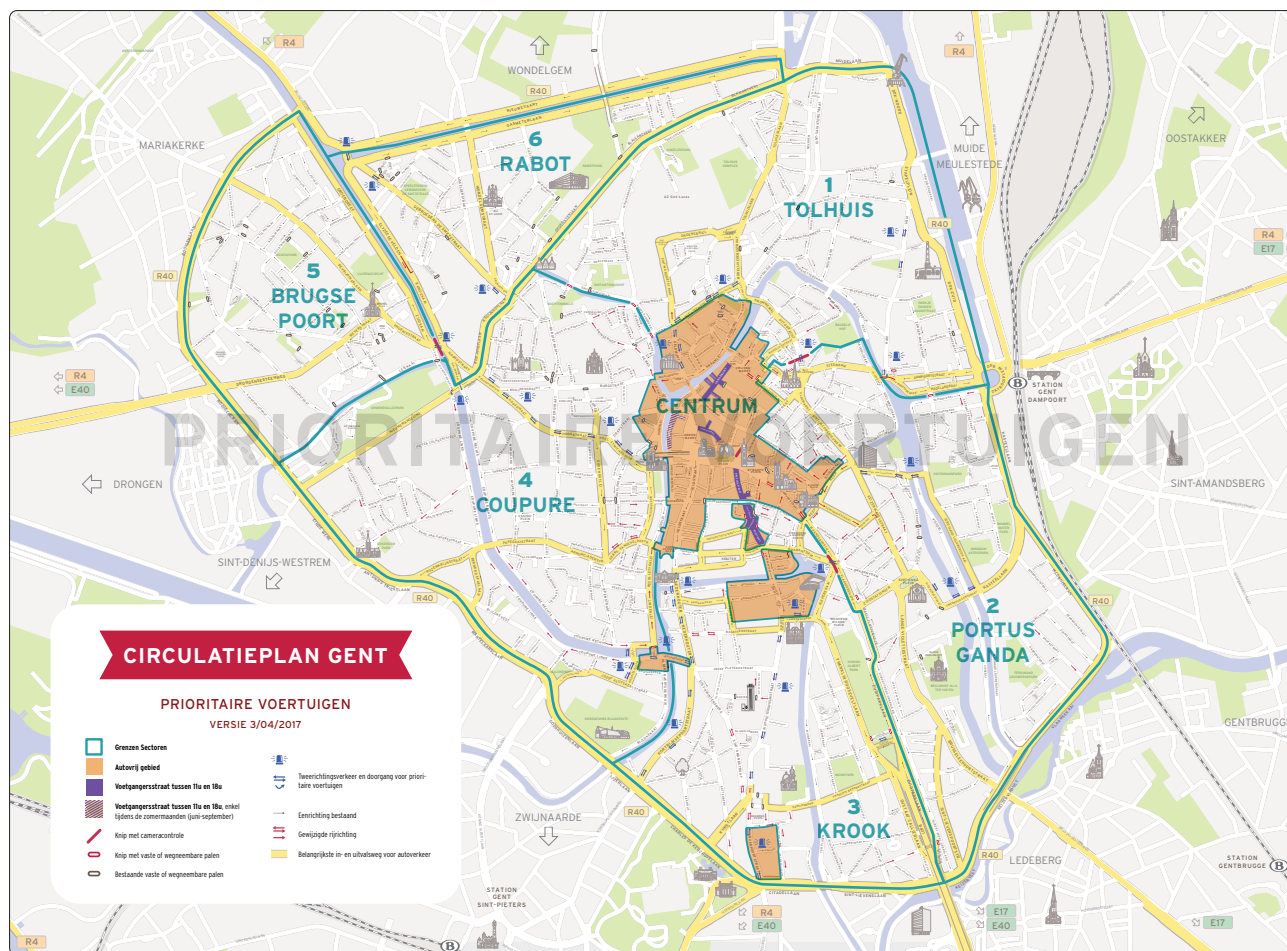


Custom: SIAMU

Buttons: Add Point, Delete Point, Delete All, OK, Cancel, Help

Dit model is beschikbaar in .veh formaat, dat direct kan worden geïmporteerd in de Autoturn®-software. Het is op eenvoudig verzoek verkrijgbaar bij OCW en Brussel Mobiliteit.

### Bijlage 3: Specifieke kaart voor de circulatie van de prioritaire voertuigen in het stadscentrum van Gent





#### **Opdrachtgever**

Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB)  
Brussel Mobiliteit  
<https://overheidsdienst.brussels/brussel-mobiliteit/>

#### **Contact**

Benoît Dupriez  
Dienst Planificatie  
[bdupriez@gob.brussels](mailto:bdupriez@gob.brussels)

#### **Uitvoerder**

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)  
[www.ocw.be](http://www.ocw.be)

#### **Contact**

Olivier Van Damme  
Afdeling Mobiliteit, Veiligheid en Wegbeheer  
[o.vandamme@brrc.be](mailto:o.vandamme@brrc.be)

#### **Grafische bronnen**

Beliris, Brussel Mobiliteit, DBDMH, Gemeente Elsene,  
Gemeente Sint-Gillis, OCW, Hilde Reynvoet, Stad Brussel,  
Stad Gent, SumProject, Jerroen Willems

© Maart 2021