

[ESPACE · PUBLIEK]

10 ONTWERPTIPS VOOR DE GEWONE STRAAT
10 TIPS POUR AMÉNAGER LA RUE LOCALE

[INLEIDING · INTRODUCTION]

[10 TIPS · 10 TIPS]

01

DE GEDEELDE STRAAT
LA RUE PARTAGEE

02

SMALLER WEGBEELD
REDUIRE L'IMAGE DE LA CHAUSSEE

03

TRAAG IS GOED
QUI VA LENTEMENT, VA SUREMENT

04

KORTERE VOETGANGERSOVERSTEKEN
RACCOURCIR LES PASSAGES PIETONS

05

UNIVERSEEL TOEGANKELIJKE KRUISPUNTEN EN VOETPADEN
ACCESSIBILITE UNIVERSELLE DES CARREFOURS ET TROTTOIRS

06

DOORLOPENDE VOETPADEN
TROTTOIRS TRAVERSANTS

07

HORIZONTALE VOETPADEN
TROTTOIRS PLANES

08

BOMEN ALS VERKEERSINRICHTING
DES ARBRES COMME SIGNALISATION

09

GROEN IN ELKE STRAAT
DU VERT DANS CHAQUE RUE

10

ASFALT Plassen INPERKEN
LIMITER L'ASPHALTAGE

[DE TOEKOMSTSTRAAT · LA RUE DE DEMAIN]

**The next big thing
will be a lot of small things.**



[INLEIDING · INTRODUCTION]

EEN STAD VOOR MENSEN

In de twintigste eeuw zijn onze straten meer en meer ontworpen voor gemotoriseerd vervoer. Brede banen voor auto's en weinig plaats voor mensen, dat was de norm. Onder de vlag van vooruitgang zijn onze steden doorsneden met verkeersbarrières en zijn onveiligheid en luchtvervuiling toegenomen.

Vandaag beleven we een kantelmoment. Mondige bewoners kiezen voluit voor de stad en eisen gezonde levensomstandigheden voor henzelf en hun kinderen.

Het Brusselse beleid evolueert mee in die richting. Het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move en de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening mikken op betere verkeersleefbaarheid. Het leidend principe is het STOP-principe dat prioriteit geeft aan de Stappers, dan aan de Trappers, dan aan het Openbaar vervoer en tenslotte aan het Privé vervoer.

Zoals Jan Gehl zegt: Cities for People!

DE GEWONE STRAAT

Uitzonderlijke publieke ruimtes zoals het grootstedelijke plein of de boulevard verdienen een benadering op maat, met een goed uitgekiend programma en een ontwerpwedstrijd. Maar daarover gaat dit zakboekje niet. Hier gaat het over de regel, en niet over de uitzondering. Over de taart, en niet de kers op de taart.

Dit zakboekje is bedoeld voor de gewone Brusselse straat, de straat waar de meeste mensen wonen, de straat die je naar de bakker leidt, de straat waar je je wagen

UNE VILLE POUR LES CITOYEN-NE-S

En matière d'aménagement de nos rues, le siècle dernier a fait la part belle au transport automobile. De larges chaussées dédiées à la voiture, peu de place pour les piéton-ne-s, telle fut longtemps la norme. La notion de progrès a longtemps été de pair avec une augmentation drastique de « routes barrières », d'insécurité et de pollution de l'air.

Nous nous trouvons aujourd'hui à un moment charnière où le-la citoyen-ne averti-e entend remettre la main sur sa ville en y exigeant des conditions de vie saine, pour lui-elle-même comme pour ses enfants.

La politique bruxelloise évolue actuellement dans cette direction. En effet, le Plan régional de mobilité Good Move ainsi que le nouveau Règlement Régional d'Urbanisme visent à une circulation plus viable. Le point de départ : le principe STOP, qui donne la priorité tout d'abord aux piéton-ne-s, ensuite aux cyclistes, puis aux transports en commun et enfin aux voitures.

Tout ceci, pour citer Jan Gehl, dans le but de revenir à un principe simple : « Cities for People » !

LA RUE LOCALE

Les espaces publics spécifiques tels que les grandes places ou les grands boulevards méritent une approche sur mesure, avec un programme bien réfléchi et un bon appel à projets. Cependant, il ne s'agit pas de l'objet du présent livret. À travers ces lignes, nous évoquerons plutôt la règle que l'exception, le gâteau et non la cerise.

Nous nous concentrerons donc sur la rue locale bruxelloise : la rue où vous vivez, celle qui mène au boulanger, où vous

parkeert, waar je de vuilnis buiten zet, de hond uitlaat, met de buren kletst of waar je al eens over het voetpad fietst.

Een betere aanleg- zelfs beperkt of gedeeltelijk-van de gewone straten biedt een groot potentieel. De oppervlakte van alle gewone straten samen vormt de helft van de publieke ruimte in het Brussels Gewest. Vele kleine ingrepen kunnen dus de dagelijkse leefomgeving aanzienlijk verbeteren. Als de gewone straat helder leesbaar is en makkelijk te onderhouden is, als ze als ze werd ingericht met respect voor iedere gebruiker en kan inspelen op klimaatdoelstellingen, dan wordt de stad in haar geheel meer veilig, duurzaam en prettig.

EEN BASISAMBITIE

De ambitie in dit zakboekje is opzettelijk slechts van een basisniveau. Een niveau dat in talrijke andere steden normaal geworden is en dat ook nu al in Brusselse gemeenten her en der toegepast wordt. Maar niet overal en niet altijd. En niet steeds op dezelfde manier.

Daarom is het zeker ambitieus om te proberen voor alle gewone straten dit basisniveau te behalen. Dat zou een grote stap voorwaarts zijn voor de leefbaarheid van de publieke ruimte in Brussel.

Exemplarische, strategische of grensverleggende projecten blijven natuurlijk erg welkom, maar het loont ook de moeite de kwaliteit van zeer veel gewone straten op te krikken. De zeer breed mogelijke uitrol is het voordeel van de haalbare voorstellen die in dit zakboekje aan bod komen

LEESWIJZER

In dit zakboekje staan 10 ontwerpprincipes voor een betere aanleg van de gewone straat. Type-oplossingen die de basisambitie voor het ontwerp van de lokale, dagelijkse verkeersruimte in beeld brengen.

garez votre voiture, sortez vos poubelles, promenez votre chien et papotez avec le voisin ou la voisine, la rue où vous montez de temps en temps sur le trottoir avec votre vélo ...

Un meilleur aménagement de la rue locale – même limité ou partiel – recèle un énorme potentiel. En effet, la superficie cumulée des rues locales représente la moitié de l'espace public au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. De petites interventions en nombre pourraient donc améliorer sensiblement la vie urbaine quotidienne. Rendre la rue locale plus lisible, plus facile à entretenir, l'aménager en tenant compte de chaque usager-ère et des impératifs climatiques nous ferait gagner une ville à la fois plus sûre, plus durable et plus agréable.

UNE AMBITION DE BASE

L'ambition énoncée dans ce livret se limite volontairement à un niveau de base. Un niveau devenu la norme dans d'autres villes, et déjà appliqué çà et là dans les communes bruxelloises. Mais ni partout, ni tout le temps. Et pas toujours de la même manière.

Atteindre le niveau de base pour l'entièreté des rues locales représente donc déjà un réel défi et constituerait un grand pas en avant en matière de qualité de vie au sein des espaces publics bruxellois.

Les projets exemplaires, stratégiques ou novateurs restent naturellement bienvenus, mais se pencher sérieusement sur la qualité de la multitude de rues locales en vaut également la peine. C'est pourquoi un déploiement aussi large que possible des propositions présentées dans ce livret constituerait une réelle avancée.

GUIDE DE LECTURE

Dans ce livret, vous retrouverez ici 10 tips ayant pour objectif un meilleur aménagement de la rue locale. Des solutions « types », présentant l'ambition de base en matière d'espace local et quotidien.

Op de linkerpagina is steeds een situatie voorgesteld zoals die vandaag vaak voorkomt; op de rechterpagina een verbetering van die situatie door coherente ruimtelijke ingrepen.

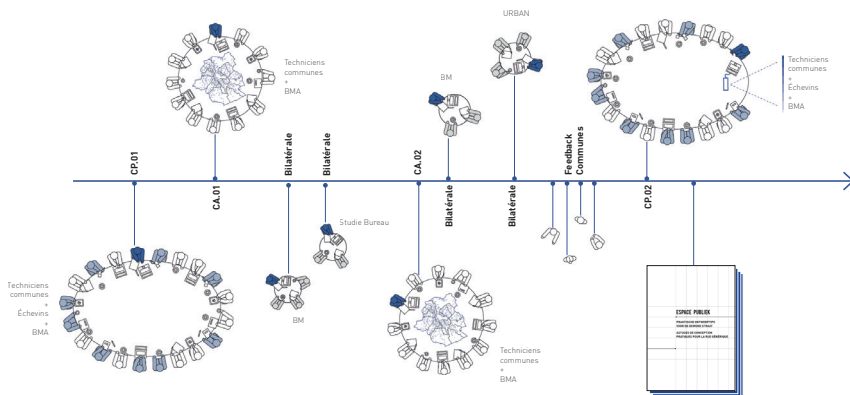
Dit zakboekje toont een ruimtelijke uitwerking voor een meer kwalitatieve aanleg van de gewone straat. Deze uitwerking is eenvoudig en geschematiseerd. Ze bevat bewust nauwelijks verwijzingen naar maatvoering en technische details. Immers, ook al bestaan er normen en standaarden, ze dienen telkens opnieuw geïnterpreteerd te worden omdat de ruimte niet altijd beschikbaar is om ze toe te passen. Hier mikken we op enkele kwalitatieve in plaats van kwantitatieve aspecten van de aanleg.

Dit boekje is gemaakt op initiatief van het team bouwmeester maître architecte. In het voorjaar van 2019 zijn via begeleidingscomités en een stuurgroep de Brusselse gemeentes uitgenodigd om mee te werken aan de inhoud van het boekje. Er werd afgestemd met de gewestelijke administraties Brussel Mobiliteit en Urban.

La lecture se présente comme suit : sur la page de gauche, la situation telle qu'elle se présente encore souvent aujourd'hui ; sur la page de droite, la situation améliorée au moyen d'aménagements de l'espace cohérents.


Ce livret contient donc des propositions spatiales améliorant la qualité de la rue locale. Le contenu se veut simple et schématique, et ne s'attarde délibérément pas sur les dimensions ou les détails techniques. Car, bien qu'il existe des normes et des standards, il est nécessaire de les réinterpréter, à défaut de pouvoir toujours les appliquer en l'état. Nous nous concentrons donc ici sur les aspects qualitatifs - et non quantitatifs - de l'aménagement.

Le présent ouvrage a été rédigé à l'initiative de l'équipe bouwmeester maître architecte. Au printemps 2019, les communes de Bruxelles ont été invitées à participer à sa rédaction au travers de plusieurs comités d'accompagnement et d'un comité directeur. Les administrations régionales Bruxelles Mobilité et urban.brussels ont également pris part au projet.



**DAN ZOUDEN WE ER 814 LUWE PLEKJES
IN DE STAD BIJ KRIJGEN, ZONDER DAT
DE VERKEERSCIRCULATIEPLANNEN
ZELFS MAAR IETS MOETEN GEWIJZIGD
WORDEN.**


**NOUS OBTIENDRIONS ALORS 814 ZONES
APAISÉES SUPPLÉMENTAIRES EN VILLE,
SANS AVOIR À TOUCHER AUX PLANS DE
CIRCULATION.**



**WAT ALS ALLE KORTE
DOODLOPENDE STRATEN
ALS WOONERF ZOULDEN
INGERICHT WORDEN?**

**DAN Zouden we 817
SCHOOLOMGEVINGEN KRIJGEN MET
EEN STRAAL VAN PAKWEG 100 M,
EEN OPPERVLAKTE VAN 323 HA DIE
VEILIGER, RUSTIGER EN GEZONDER ZOU
ZIJN.**


**NOUS OBTIENDRIONS 817 ABORDS
D'ÉCOLE SUR UN PÉRIMÈTRE D'ENVIRON
100 M ET AYANT UNE SUPERFICIE
TOTALE DE 323 HA, ET CE POUR DES
ENVIRONNEMENTS PLUS SÛRS, PLUS
CALMES ET PLUS SAINS.**



**WHAT IF WE
REFURBISHED
ALL SCHOOL
ENVIRONMENTS?**

**DAN ZOUDEN WE 264 199 KLEINE
INFILTRATIEBEKKENS HEBBEN EN
1,6 MIO M3 VAN HET REGENWATER
IN BRUSSEL KUNNEN BUFFEREN OF
INFILTREREN.**

**NOUS OBTIENDRIONS 264 199 PETITS
BASSINS D'INFILTRATION POUVANT
STOCKER OU INFILTRER 1,6 MIO M³
D'EAUX DE PLUIE DANS LE SOL.**



**ET SI CHAQUE PLACE
DE PARKING LAISSAIT
S'INFILTRER LES EAUX DE
PLUIE?**

01

DE GEDEELDE STRAAT
LA RUE PARTAGEE

02

SMALLER WEGBEELD
REDUIRE L'IMAGE DE LA CHAUSSEE

03

TRAAG IS GOED
QUI VA LENTEMENT, VA SUREMENT

04

KORTERE VOETGANGERSOVERSTEKEN
RACCOURCIR LES PASSAGES PIETONS

05

UNIVERSEEL TOEGANKELIJKE KRUISPUNTEN EN VOETPADEN
ACCESSIBILITE UNIVERSELLE DES CARREFOURS ET TROTTOIRS

06

DOORLOPENDE VOETPADEN
TROTTOIRS TRAVERSANTS

07

HORIZONTALE VOETPADEN
TROTTOIRS PLANES

08

BOMEN ALS VERKEERSINRICHTING
DES ARBRES COMME SIGNALISATION

09

GROEN IN ELKE STRAAT
DU VERT DANS CHAQUE RUE

10

ASFALT Plassen INPERKEN
LIMITER L'ASPHALTAGE

[10 TIPS · 10 TIPS]

De eerste prioriteit bij het opnieuw inrichten van lokale straten is de vraag of we een gedeelde ruimte kunnen maken. Een gedeelde ruimte wil zeggen een gelijkvloerse aanleg van gevel tot gevel, zodat de ruimte voor elke stadsbewoner in gelijke mate beschikbaar is en niet enkel voor de auto. Een gedeelde ruimte wil vervolgens zeggen het schrappen van het gros van de parkeerplaatsen, zodat de voetganger voelt dat hij op een gelijkwaardige manier behandeld wordt. We kunnen van lokale straten gedeelde ruimtes maken als er weinig auto's passeren: minder dan 3.500 auto's per dag én met een maximum snelheid van 20km/u. Om straten hieraan te laten voldoen zijn circulatiemaatregelen de eerste stap.

Straten die niet als gedeelde ruimte kunnen werken, kunnen toch op een kwalitatieve manier aangelegd worden met meer respect voor de actieve weggebruikers. Ook daar dienen de tips in dit boekje voor.

In het beeld op de volgende pagina verbindt een interwijkenweg verschillende wijken met elkaar. De wijken zijn met lussen op de interwijkenweg aangesloten. Terwijl de interwijkenweg dubbelrichting is en met een maximumsnelheid van 50 km/u, zijn de wijkwegen best enkelrichting en 30 of 20 km/u. Op een interwijkenweg is een vrijliggend fietspad nodig, maar binnen de wijken zijn auto's en fietsers gemengd. De keuze voor het type van aanleg van een wijkweg is afhankelijk van het debiet aan autoverkeer en de breedte van de straat. Bij een laag aantal voertuigen en een smalle straat is een woonerf waar alle verkeer gemengd is een goede oplossing. Een straat met een schoolingang is afgesloten van gemotoriseerd verkeer tijdens de spits, zodat de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit aan de schoolpoorten verhoogt.

La première priorité en matière de réaménagement des rues locales repose sur la question de savoir s'il est possible de créer un espace partagé. Un aménagement sur un même niveau, de façade à façade, qui profiterait équitablement à chaque citoyen-ne et ne serait plus uniquement réservé aux voitures. Cet espace partagé supposerait donc la suppression de la majorité des places de parking afin que le-la piéton-ne soit traité-e sur un pied d'égalité. En outre, transformer les rues locales en espaces partagés nécessite d'en diminuer la fréquentation : moins de 3 500 voitures par jour, avec une vitesse maximale de 20 km/h. La première étape consistera donc à prendre des mesures en matière de gestion de la circulation.

Si d'aventure la transformation de l'espace en espace partagé n'était pas envisageable, il reste possible de le repenser en tenant davantage compte de l'usager-ère active. Les tips exposés ici sont valables dans un cas comme dans l'autre.

L'illustration présentée à la page suivante montre une voirie inter-quartier, reliant plusieurs quartiers entre eux. Ces quartiers forment des boucles rattachées à la voirie inter-quartier. Celle-ci dispose d'une double bande, où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h, tandis que les rues locales sont à sens unique avec une vitesse limitée à 30 ou 20 km/h. Également sur la voirie inter-quartier, une piste cyclable en site propre ; dans les rues adjacentes, cyclistes et automobilistes se partagent la chaussée. Le choix du type d'aménagement d'une rue locale dépend du débit de la circulation et de la largeur de la rue. Si la fréquentation automobile est faible et la rue étroite, un woonerf à circulation mixte s'avère être une bonne option. Une rue abritant une entrée d'école pourrait être fermée au trafic motorisé pendant les heures de pointe, et ce afin d'augmenter la sécurité des usager-ère-s et la qualité de l'air aux abords de l'école.

DE GEDEELDE STRAAT
LA RUE PARTAGEE 01

UNIVERSEEL TOEGANKELIJKE
KRUISPUNTEN EN VOETPADEN
ACCESSIBILITE UNIVERSELLE
DES CARREFOURS ET TROTTOIRS 05

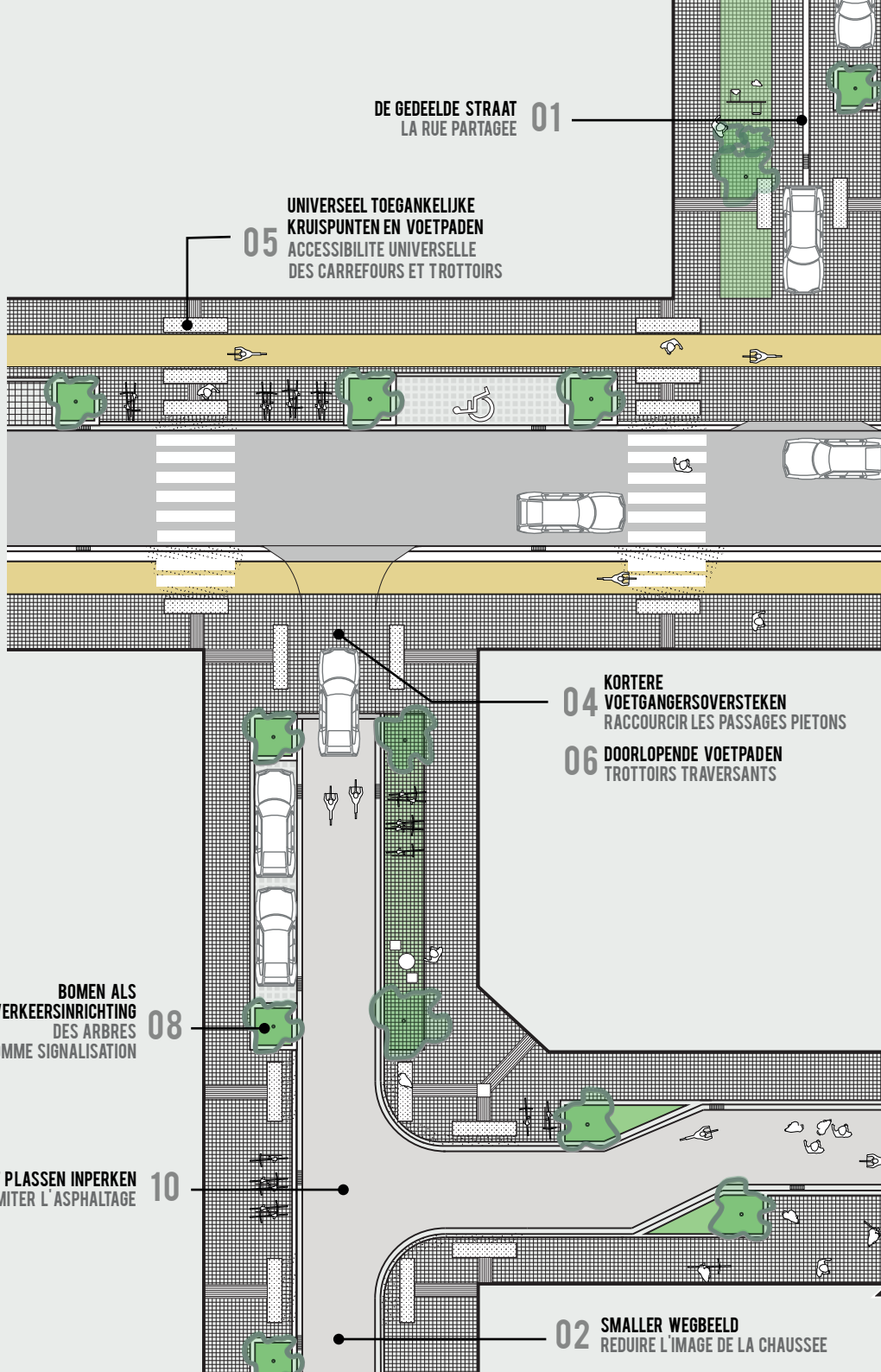
KORTERE
VOETGANGERSOVERSTEKEN
RACCOURCIR LES PASSAGES PIETONS 04

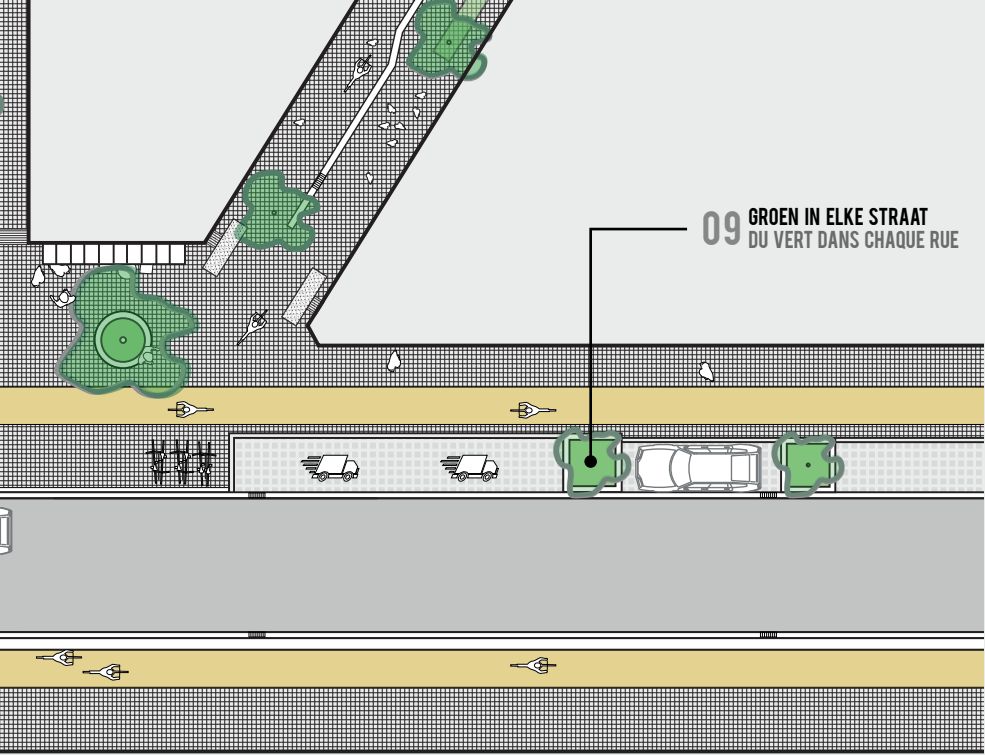
06 DOORLOPENDE VOETPADEN
TROTTOIRS TRAVERSANTS

BOMEN ALS
VERKEERSINRICHTING
DES ARBRES
COMME SIGNALISATION 08

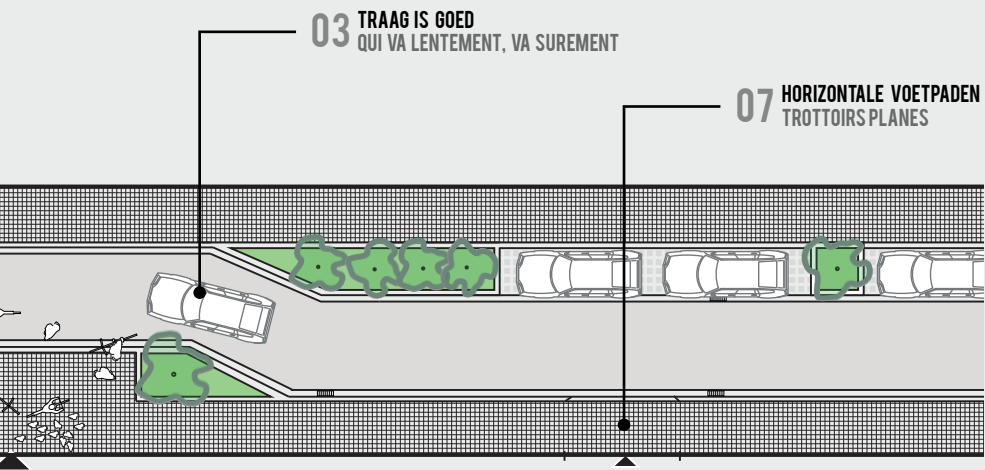
ASFALT Plassen INPERKEN
LIMITER L'ASPHALTE 10

02 SMALLER WEGBEELD
REDUIRE L'IMAGE DE LA CHAUSSEE





**09 GROEN IN ELKE STRAAT
DU VERT DANS CHAQUE RUE**



**03 TRAAG IS GOED
QUI VA LENTEMENT, VA SUREMENT**

**07 HORIZONTALE VOETPADEN
TROTTOIRS PLANES**

DE GEDEELDE STRAAT 01 LA RUE PARTAGEE

In deze straat is de voetganger in de bestaande situatie enkel welkom op het voetpad, de restruimte van de straat. Door het langsparkeren is er geen interactie tussen de beide gevels van de straat en zal de voetganger nooit midden op de straat lopen. De ruimte voor auto's is meer dan dubbel zo groot als de ruimte voor de actieve weggebruiker.

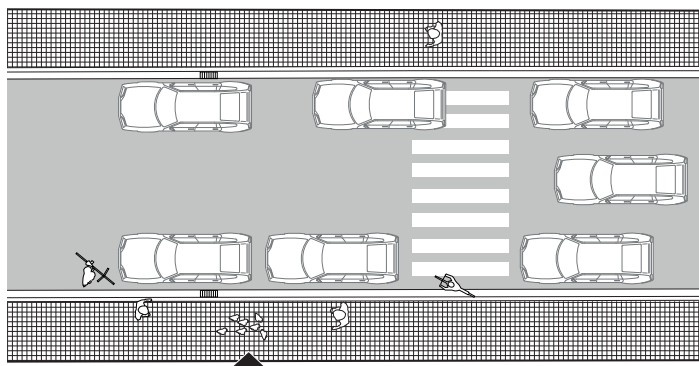
Gezien in deze straat de minimumbreedte voor voetpaden niet kan gehaald worden, is een gelijkvloerse aanleg en gedeelde ruimte de enige mogelijkheid tot verbetering. We gaan uit van het STOP-principe en de straat heeft een snelheidsregime van maximum 20 km/u. Enkel de hoogst noodzakelijke parkeerplaatsen blijven bestaan.

Er ontstaat meteen een connectie tussen de gevels aan weerszijden van de straat, mensen steken makkelijk de straat over en lopen in het midden van de straat. De vrijgekomen ruimte kan bovendien ingevuld worden door allerlei soorten functies zoals spelen, zitten, kuieren, natuur, groen, halfverharding, gras...

Dans la rue ci-dessous, on peut observer que le-la pié-ton-ne circule par défaut sur le trottoir, seul espace qu'il lui reste. Le stationnement longitudinal exclut toute interaction entre les façades de part et d'autre de la rue et le-la pié-ton-ne ne peut pas circuler au milieu de la chaussée. L'espace alloué aux voitures est, au total, plus de deux fois plus grand que celui réservé aux usager-ère-s actif-ive-s.

La largeur minimale pour les trottoirs ne pouvant pas être atteinte, la seule possibilité d'amélioration consiste en un aménagement sur un même niveau afin de créer un espace partagé. Nous nous basons ici sur le principe STOP et sur la limitation de la circulation automobile à 20 km/h. Seules les places de parking indispensables sont conservées.

Résultat : les façades situées de part et d'autre de la rue sont connectées, le-la pié-ton-ne traverse facilement et n'hésite pas à marcher au milieu de la rue. L'espace ainsi libéré peut remplir d'autres fonctions et offrir des possibilités pour l'installation de jeux, d'espaces de détente, de verdure, d'un revêtement semi-perméable, d'une pelouse, etc...



Aanleg in goed toegankelijk, maar kleinschalig voetpadmateriaal, waardoor de auto zich te gast voelt op deze ruimte.

L'aménagement est confortable et matérialisé à l'aide d'un revêtement modulaire. Il n'y a pas de trottoir en soi et les voitures conservent un droit de passage.

Parkeerplaatsen zijn een uitzondering, enkel de hoogstnoodzakelijke blijven bestaan.

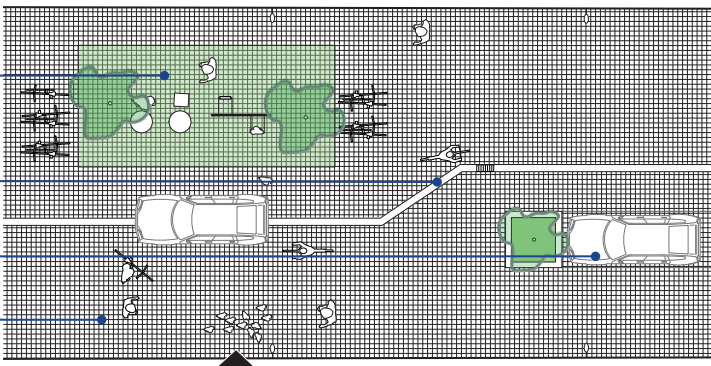
Les places de parking restantes sont l'exception, seuls les emplacements réellement nécessaires sont conservés.

De centrale afvoergoot is de enige continuïteit en begeleiding in de straat, de straat watert daarom in V-vorm af.

Le caniveau central forme la seule indication du tracé de la rue, qui présente dès lors un profil en « V ».

Vrijgekomen ruimte kan ruimte bieden aan groen en verblijfsplekken

L'espace ainsi libéré peut accueillir arbres, pelouses et bancs.





NL Lombardsijdestraat, Neder-Over-Heembeek / Ontwerper - Sted Brussel
FR Rue de Lombartzyde, Neder-Over-Heembeek / Concepteur - Ville de Bruxelles

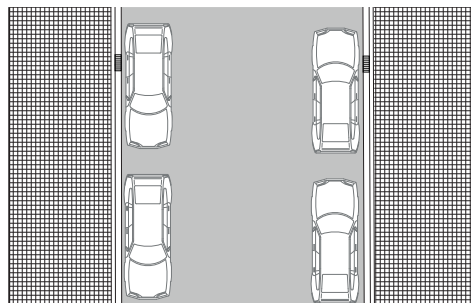
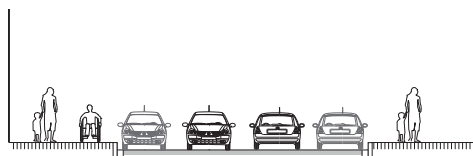


Een smalle rijweg zet aan tot voorzichtig rijgedrag en trager rijden. Als we de langspaarkeerplaatsen die vandaag in asfalt uitgevoerd zijn invullen met een kleinschaliger materiaal zoals betonstraatsteen of kassei, vermindert het huidige brede wegbeeld tot het strikt noodzakelijke. Dat kleinschaliger materiaal kan met brede voegen uitgevoerd worden; we vullen de voegen niet in met cementgebonden materiaal maar met fijne steenslag (split) of een ander waterdoorlaatbaar materiaal. Opeens is een groot gedeelte van de straat waterdoorlatend, zodat het hemelwater kan indringen in de grond of vertraagd afvloeien. Parkeerplaatsen zijn een enorme potentie voor waterinfiltratie of buffering in stedelijke context.

Zwart asfalt is een goedkoop en makkelijk aan te brengen materiaal. Vandaar is veel publieke ruimte opgevuld met dit materiaal. Deze materiaalkeuze impliceert echter ook een programmatische keuze, de materiaalkeuze leidt tot een gevoel van 'recht' op het gebruik door de auto. Door het gebruik van dit materiaal te beperken tot de minimale breedte voor de doorgaande autoweg, ontstaat een smaller wegbeeld en vermindert dit gevoel van 'recht' op de ruimte.

Une chaussée plus étroite nous invite à rouler de manière plus lente et plus prudente. Remplacer l'asphalte servant aux emplacements de parking longitudinaux par un matériau modulaire, comme par exemple des dalles ou des pavés en béton, permettrait de réduire au strict minimum l'image de la chaussée actuelle. La pose de ces dalles ou pavés peut être réalisée avec des joints larges, lesquels ne seraient pas comblés par du ciment mais plutôt par de l'empierrement concassé (split) ou tout autre matériau fin et perméable. Ainsi, une grande partie de la surface de la rue deviendrait perméable et permettrait une meilleure infiltration ou un ruissellement contrôlé des eaux de pluie. Les places de parking représentent un énorme potentiel pour l'infiltration ou le stockage de l'eau en contexte urbain.

L'asphalte noir est un matériau bon marché et facile à mettre en œuvre, ce qui explique sa présence dans de nombreux espaces publics. Cependant, ce choix de matériau implique également un choix programmatique et donne l'idée que l'usage de la voiture est «privilegié». Limiter l'emploi de ce matériau à la largeur minimale pour les voies de circulation permettrait de réduire l'image imposante de la chaussée.



Een nieuwe goot scheidt de parkeerstrook af van de straat zodat het wegbeeld duidelijker wordt gearticuleerd.

De bestaande goot met slikkers kan in geval van lichte renovatie behouden blijven zodat de kost van de heraanleg beperkt blijft.

Toevoegen van een kleinschaliger (bij voorkeur waterdoorlatend) bestratingsmateriaal zoals kasseien of betonstraatstenen. Door te werken met verbrede voegen die gevuld zijn met fijne steenslag (split) kan regenwater infiltreren.

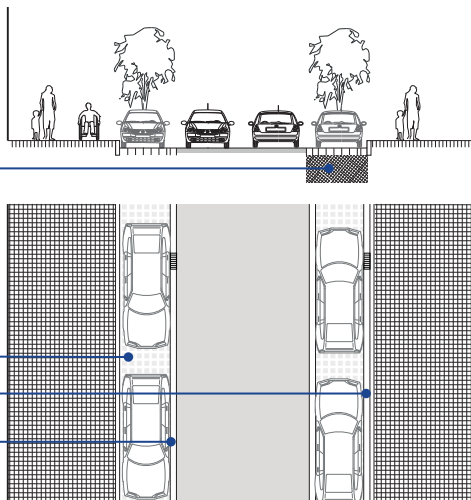
Een stap verder voor meer vertraagde afvoer en infiltratie van regenwater is het plaatsen van waterretentiesystemen onder de verharding. Deze infiltratieconstructies houden het regenwater tegen en laten het traag indringen in de bodem. Ze kunnen bestaan uit een grindbak of uit speciaal daarvoor gemaakte kratten.

Un nouveau filet d'eau sépare la bande de stationnement de la voie de circulation, afin d'articuler plus clairement l'image de la chaussée.

Les filets d'eau et avaloirs existants peuvent être conservés en cas de rénovation légère, afin de limiter les coûts du réaménagement.

Surface de stationnement pourvue d'un matériau de dimensions réduites (et perméable), comme par exemple des pavés ou dalles de béton. Les joints entre ces pavés ou dalles sont larges et comblés avec de l'empierrement concassé, laissant ainsi les eaux de pluie s'infiltrer.

Une étape supplémentaire pour un ruissellement et une infiltration encore plus contrôlés des eaux de pluie consisterait à installer des systèmes de rétention d'eau sous le revêtement. Ces constructions spécifiques retiennent les eaux de pluie et les laissent s'infiltrer lentement dans le sol. Il peut s'agir de fosses d'arbres en mélange terre-pierres qui se rejoignent en dessous du revêtement de trottoir ou de parking.



De asverschuiving leesbaar maken door middel van een plantvak

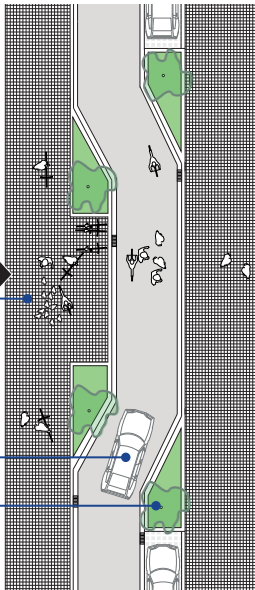
Een asverschuiving verschuift de as van de weg over zo'n 2m in een hoek van 30°

Vergroting voetpad aan schooluitgang of publieke voorziening

De overgang van rijweg naar voetpad met een afgeschuinde boardsteen of een prefabelement zonder markering

Er is geen zebrapad want het statuut van de rijweg vervalt hier: de wagen bevindt zich op een voetpad.

Het voetpad loopt op hetzelfde niveau en in voetpadmateriaal door.



Rendre visible le déviation à l'aide d'une zone de plantations

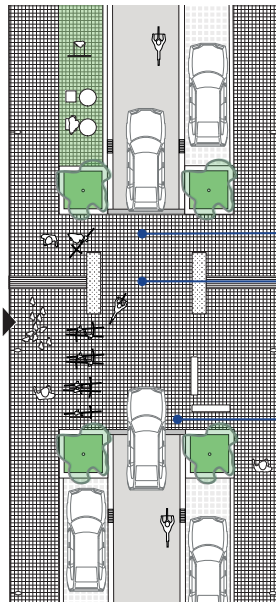
Un déviation consiste à déplacer l'axe de la chaussée d'environ deux mètres, selon un angle de 30°

Élargir le trottoir à hauteur de la sortie d'une école ou d'un bâtiment public

La transition entre chaussée et trottoir est marquée par une bordure biseautée ou un élément en préfabriqué sans marquage.

Il n'y a pas de passage piéton puisque la priorité s'inverse ici : c'est bien la voiture qui roule sur le trottoir.

Le trottoir est aménagé avec son matériau spécifique et est plane. La route se trouve donc au même niveau que le trottoir.







KORTERE VOETGANGERSOVERSTEKEN

Kruispunten zijn conflictpunten, ze moeten zo ingericht zijn dat ze de interactie en het oogcontact tussen de verschillende weggebruikers faciliteren zodat elke gebruiker voelt dat hij de ruimte hier zal delen. Een goede zichtbaarheid is cruciaal.

Omdat het verboden is te parkeren op minder dan 5 m voor een voetgangersoversteek laten we het voetpad daar uitstulpen want oversteken voor voetgangers zijn veiliger als ze kort zijn.

De publieke ruimte is leesbaarder, de ruimte voor de auto duidelijk gelimiteerd binnen de boordstenen. Er is geen discussie tot waar de auto wettelijk het recht heeft te parkeren of te rijden. De veiligheid is bij zulke inrichting groter.

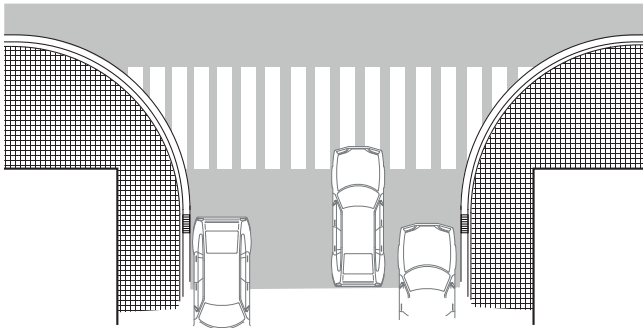
04

RACCOURCIR LES PASSAGES PIETONS

Les carrefours sont des endroits conflictuels qui doivent être aménagés de manière à faciliter l'interaction et le contact visuel entre les différent-e-s usager-ère-s, et ce pour que chacun ressente le partage de l'espace. Une bonne visibilité est donc cruciale.

Comme il est interdit de se garer à moins de 5 m d'un passage piéton, le trottoir gagnerait à être élargi à ce niveau. La sécurité des passages piétons est en effet renforcée lorsque ceux-ci sont plus visibles et plus courts.

L'espace public est ainsi plus lisible et la zone réservée aux voitures est clairement délimitée par les bordures. Il n'y a donc plus de débat quant aux endroits où les voitures peuvent légitimement se garer ou circuler. Un tel aménagement garantit une meilleure sécurité.



De parkeerplaats is ingeperkt door een boordsteen en kan begrensd worden door plaatsing van fietsenbeugels, vuilnisbakken of ander straatmeubilair

Verhardingen voor voetpaden zijn vlak en voldoende stroef uitgevoerd voor een optimale en veilige toegankelijkheid.

Aanleg van de parkeerstrook met een rechte hoek in plaats van een schuine hoek. Zo is er meer opstelruimte op het voetpad, dat is belangrijker dan parkeergemak voor auto's.

Er is een vrij zicht 5m voor de voetgangersoversteek in de rijrichting

De voetpaden krijgen uitstulpingen zodat de oversteek maximaal verkort

Verkleinen van de bochtstralen tot het minimum zodat er meer oppervlakte is voor de voetganger

Les places de parking sont entourées de bordures et peuvent être délimitées par des arceaux pour vélos, des poubelles ou d'autres éléments de mobilier urbain.

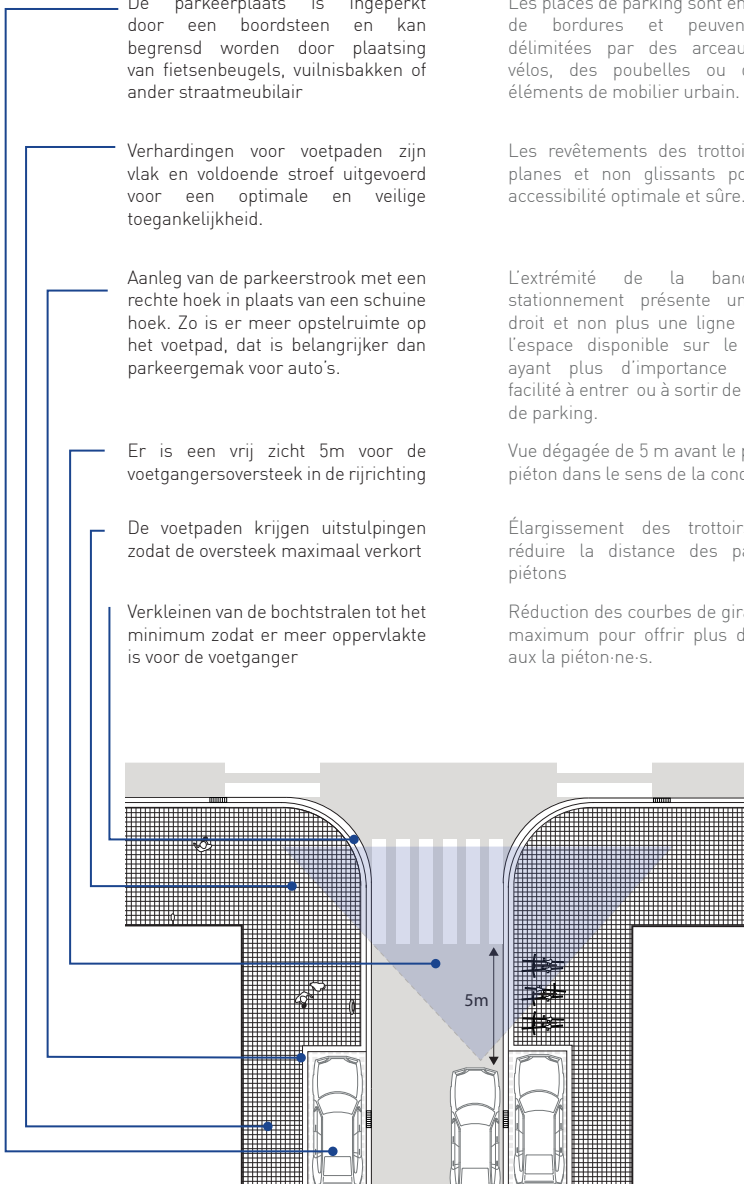
Les revêtements des trottoirs sont planes et non glissants pour une accessibilité optimale et sûre.

L'extrémité de la bande de stationnement présente un angle droit et non plus une ligne oblique, l'espace disponible sur le trottoir ayant plus d'importance que la facilité à entrer ou à sortir de la place de parking.

Vue dégagée de 5 m avant le passage piéton dans le sens de la conduite

Élargissement des trottoirs pour réduire la distance des passages piétons

Réduction des courbes de giration au maximum pour offrir plus d'espace aux la piéton-ne-s.



NL, Mervindenstraat, Molenvaak
FR, Rue des Quatre-Vents, Molenvaak





Kruispunten dienen zo ingericht te zijn dat iedere weggebruiker ze ergonomisch kan gebruiken. Elk kruispunt is dus voor iedereen oversteekbaar in alle richtingen. Er is in alle richtingen voorzien van geleiding voor blinden en slechtzienden en de materiaalovergangen gaan naadloos in elkaar over.

Het trottoir speelt een vitale rol voor de stad. Hier vindt de uitwisseling tussen private en publieke ruimte plaats, wordt de stad sociaal en economisch geactiveerd. Het trottoir wordt makkelijk gebruikt als restruimte voor nutskasten, palen, vuilnisbakken, parkeermeters, oplaadpalen, fietsbeugels, banken, terrasjes, en ander meubilair.

Verkeersborden kan je combineren op één en dezelfde paal, die palen kunnen vervolgens op één lijn staan met banken, vuilnisbakken en fietsbeugels. Zo blijft de centrale looplijn voor de voetganger vrij van obstakels. Straatverlichting, bovenleidingen voor trams en schuilhuisjes kunnen in de gevels geïntegreerd worden.

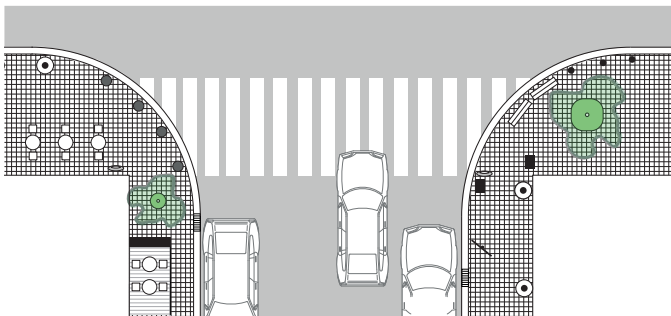
De geleiding van blinden en slechtzienden doet men aan de hand van speciaal ontworpen tegels. Deze tegels zijn nodig op plaatsen waar geen natuurlijke gidslijnen zijn zoals gevelwanden of bordstenen. Aan kruispunten nemen de tegels de taak van de geleiding over. De plaatsing gebeurt op de as of parallel aan de as van de voetgangersoversteek.

Les carrefours doivent être aménagés dans un souci d'ergonomie pour chaque usager-ère. Chaque carrefour doit pouvoir être traversé par tout le monde et dans toutes les directions. Chaque passage piéton sera pourvu de repères pour les personnes malvoyantes, et les transitions entre matériaux seront réalisées avec soin.

Le trottoir joue un rôle vital pour la ville. Il symbolise la transition entre l'espace privé et l'espace public, il favorise l'activation sociale et économique de la ville. Cependant, le trottoir est souvent envahi par des armoires électriques et autres poteaux, poubelles, parcmètres, bornes de chargement, arceaux pour vélos, bancs, ou encore mobilier de terrasses.

Les panneaux de circulation peuvent être combinés pour limiter leur nombre, et placés dans l'alignement des bancs, poubelles et autres arceaux. Ainsi, la zone centrale dédiée à la marche resterait libre de tout obstacles. L'éclairage de rue, les caténaires des lignes de tram et les abris de transport public peuvent également être intégrés aux façades.

Les repères pour les personnes malvoyantes consistent en des dalles spéciales. Ces dalles sont nécessaires aux endroits où il n'existe pas de repères naturels, comme une façade ou une bordure. Elles permettent ainsi aux personnes concernées de s'orienter au niveau des carrefours et sont posées sur l'axe ou parallèlement à l'axe du passage piéton.



De gidslijn loopt gelijk of is parallel met de as van de oversteek zodat blinden of slechtzienden zo weinig mogelijk van hun parcours met de natuurlijke gidslijn moeten afwijken.

Een frontzone aan de gevel vormt de directe aansluiting met de publieke ruimte, hier zijn voordeuren, inkomssassen, staan sandwichborden en terrasjes. Hier kan ook gevelverlichting geïntegreerd zijn.

Een zone gelijklopend of parallel aan de parkeerzone vangt alle straatmeubilair op.

Geleidetegels met noppen waarschuwen voor een oversteekplaats, geleidetegels met gidslijnen duiden het te volgen parcours in de loopplichting aan.

Niveaunderschillen tussen de goot en de rijweg en tussen de goot en het voetpad zijn uitgevlakt, zodat de overgangen geen struikelgevaar vormen voor rolstoelgebruikers, steps of kinderkoetsen.

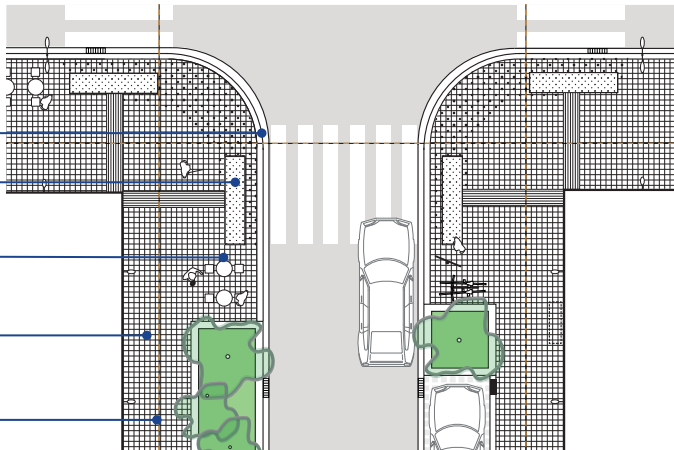
En plaçant la ligne de guidage parallèlement à l'axe du passage piéton, les personnes malvoyantes s'écartent au minimum de leur ligne guide naturelle.

Le long des façades, une « zone de front » marque la transition directe avec l'espace public. On y trouve les portes d'entrée, sas, panneaux sandwich et terrasses. L'éclairage de façade est également placé là.

Une zone parallèle à la bande de stationnement est réservée à l'ensemble du mobilier urbain.

Les dalles à protubérances avertissent de la présence d'un passage piéton, tandis que les dalles striées indiquent le chemin à parcourir.

Les écarts de niveau entre le filet d'eau et la chaussée et entre le filet d'eau et le trottoir sont supprimés afin qu'il n'existe aucun risque de chute de personnes à mobilité réduite ou les enfants à trottinette.



Het punt waar straten elkaar kruisen drukt uit wat het statuut is ten opzichte van elkaar. Als we voetgangersoversteken verhoogd aanleggen is het duidelijk dat het voetpad doorloopt, en dus niet de rijweg. Hierdoor moet de auto letterlijk het voetpad oprijden, en is hij te gast in de voetgangerszone.

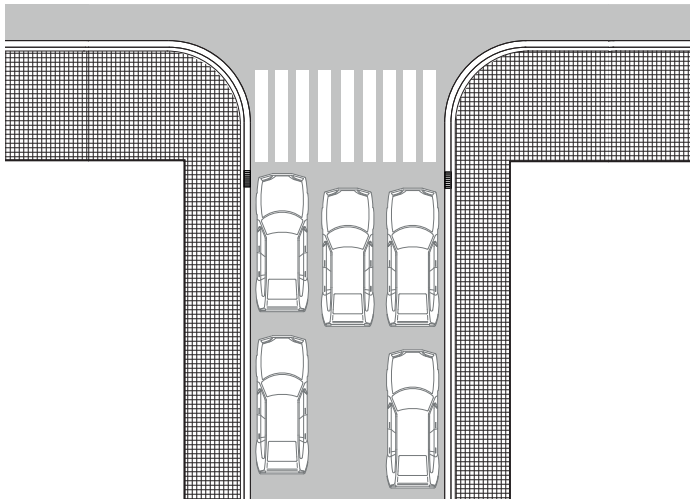
Het voetpadmateriaal loopt door, een zebrapad is niet nodig gezien het statuut van de zone hier het voetpad is. Door middel van verhoogde oversteken of verkeersplateau's wordt het statuut van de zijstraat (wijknetwerk) ten opzichte van de hoofdweg (comfortnetwerk of plusnetwerk) ruimtelijk leesbaar.

Bij een woonerf blijft de straat op het niveau van het voetpad, en loopt het voetpadmateriaal door van gevel tot gevel, zodat de zwakke weggebruiker de prioritaire gebruiker van deze zone is. De snelheid van fietsers en automobilisten daalt.

Le carrefour est l'endroit où s'exprime le statut de chacun. Si le passage piéton est rehaussé, il est alors clair que c'est le trottoir qui traverse la rue et non l'inverse. L'automobiliste doit donc littéralement rouler sur le trottoir ; il est invité à circuler dans la zone piétonne.

Le passage piéton présente le même revêtement que le trottoir, des marquages au sol ne sont donc pas nécessaires puisque le trottoir ne s'arrête pas. Ces traversées rehaussées permettent d'identifier plus facilement le statut d'une rue secondaire (réseau de quartier) par rapport à celui de l'artère principale (réseau confort, réseau « plus »).

Dans le cas d'un woonerf, la rue est au même niveau que le trottoir et le revêtement du trottoir s'étend de façade à façade, de manière à ce que l'usager-ère faible soit l'usager-ère prioritaire de la zone. La vitesse des cyclistes et des automobilistes diminue.



De rijweg op een gewone straat kan een ander materiaal dan de hoofdwegen zijn.

Toevoegen van een kleinschaliger bestratingsmateriaal, bij voorkeur ook waterdoorlatend.

De overgang van rijweg naar voetpad met een afgeschuinde boordsteen of een prefabelement zonder marking.

Er is geen zebra­pad want het statuut van de rijweg vervalt hier: de wagen bevindt zich op een voetpad.

Het voetpad loopt op hetzelfde niveau en in voetpadmateriaal door.

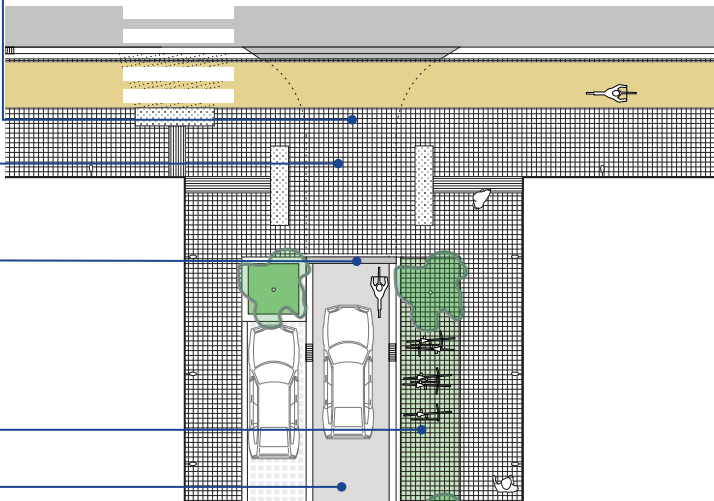
Le matériau de la voie de circulation dans les rues locales peut être différent de celui des rues principales.

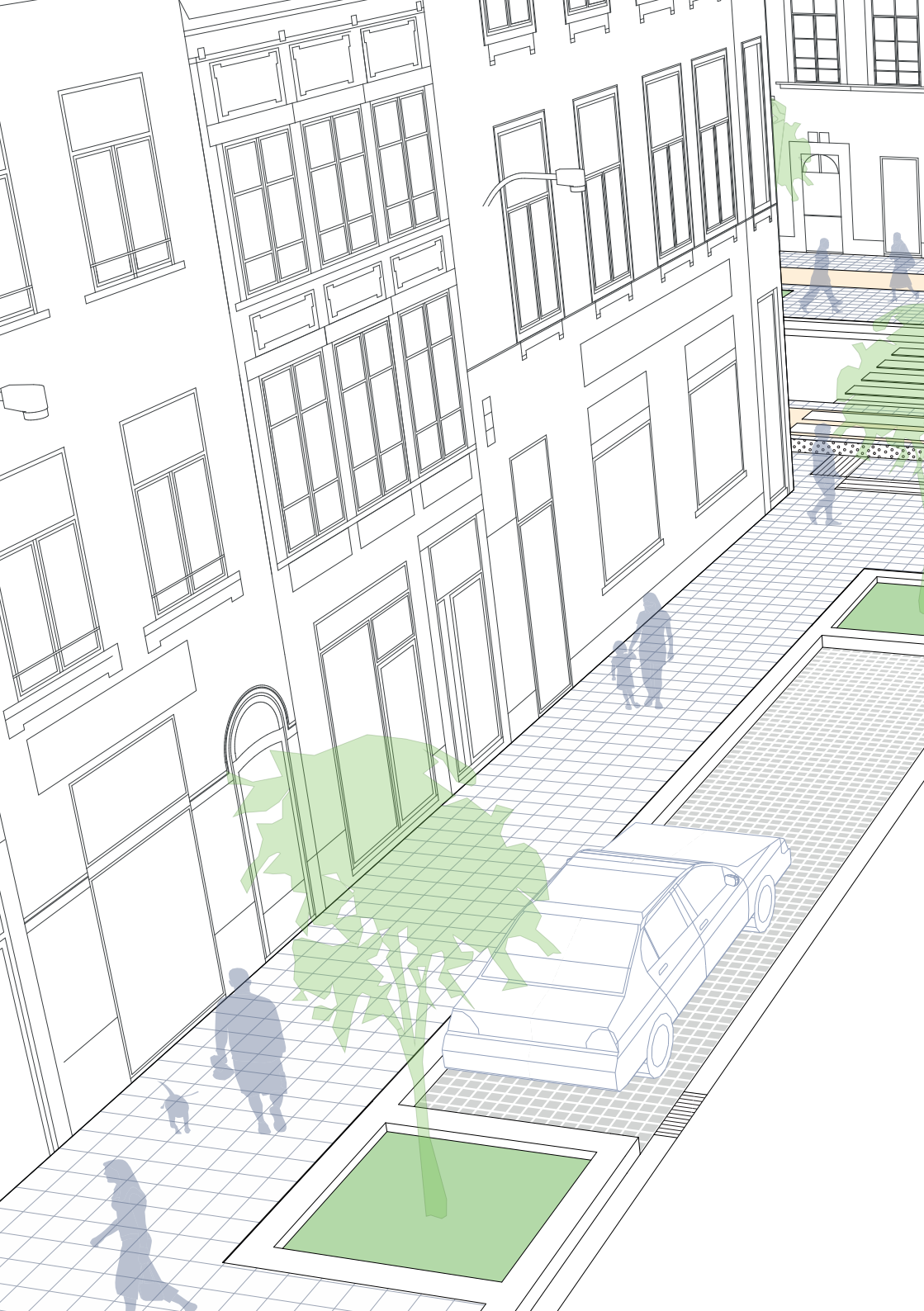
Un matériau modulaire et de préférence perméable peut être utilisé.

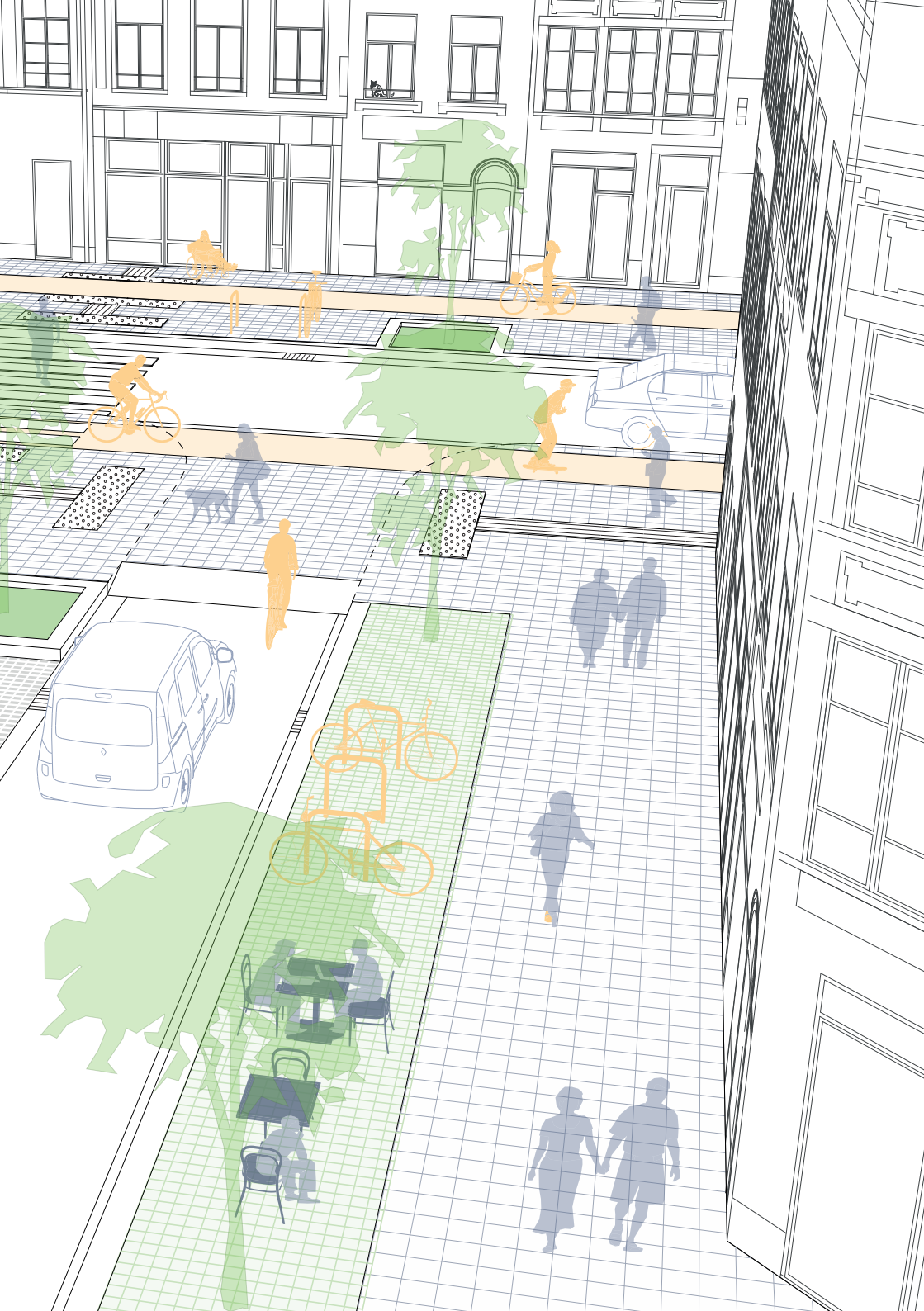
La transition entre chaussée et trottoir est marquée par une bordure biseautée ou un élément en préfabriqué sans marquage.

Il n'y a pas de marquage du passage piéton puisque la priorité s'inverse ici: c'est bien la voiture qui roule sur le trottoir.

Le trottoir est aménagé avec son matériau spécifique et est plane. La route se trouve donc au même niveau que le trottoir.







HORizontALE VOETPADEN 07 DES TROTTOIRS PLANES

Het voetpad is de primaire ruimte voor de voetganger. In de zone voor voetgangers moet alles dus aangepast zijn aan de maat en de bewegingsvrijheid van de voetganger in al zijn vormen.

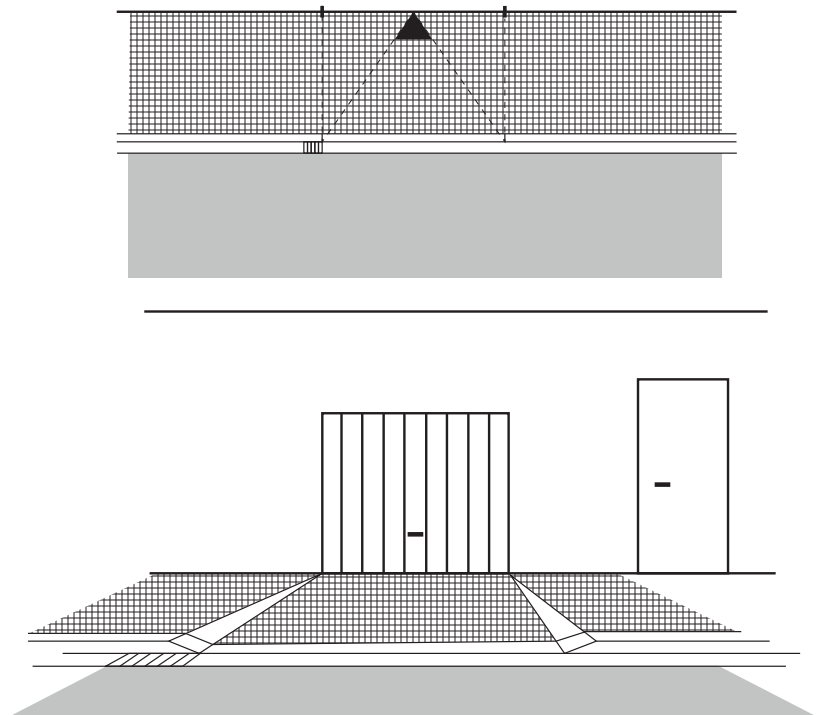
Nochtans gebeurt vaak het omgekeerde. Bij ingangen voor auto's naar garages of parkingritten wordt vaak het trottoir verlaagd om het inrijden voor de auto te vergemakkelijken. Dit is een comfort voor de auto dat ten koste gaat van het comfort van de voetganger, die op en neer moet wandelen of met een rolstoel, kinderkoets of trolley op stap is.

Voetpaden zijn dus beter volledig horizontaal uitgevoerd, auto's zijn hier te gast en kunnen makkelijk via een eenvoudige afgeschuinde boordsteen het voetpad oprijden. Dat breekt ook hun snelheid en maakt duidelijk dat ze op voetgangersdomein komen.

Le trottoir est l'espace primaire pour le piéton-ne. Au sein de cette zone réservée, tout doit être ajusté à la taille et à la liberté de mouvement du-de la piéton-ne, sous toutes ses formes.

Hélas, c'est souvent l'inverse qui se produit. Cela s'observe notamment au niveau des entrées de garage ou de parking, où le trottoir est généralement rabaisé pour faciliter le passage de la voiture. Un confort pour l'automobiliste au détriment du confort du-de la piéton-ne, qui se retrouve à devoir descendre et monter, sans parler des difficultés de franchissement pour les fauteuils roulants ou poussettes.

Les trottoirs doivent donc rester planes. Les voitures peuvent parfaitement monter sur le trottoir via une bordure biseautée. Un tel passage, marquant clairement l'entrée en zone piétonne, permettra aussi de réduire la vitesse des véhicules.



Een afgeschuinde boordsteen maakt duidelijk dat de auto te gast is op het voetpad en niet andersom.

Une bordure biseautée indique clairement que la voiture n'a plus la priorité sur le trottoir.

Het voetpad loopt horizontaal door in plaats van een inzinking te voorzien ten voordele van een de auto-inrit.

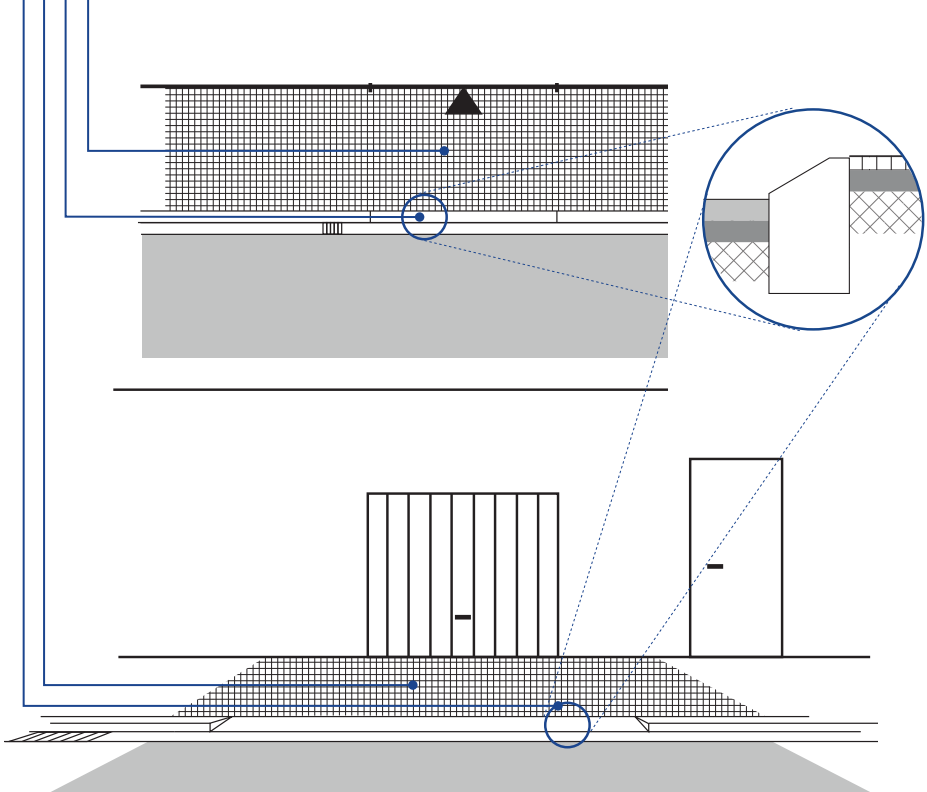
Le caractère plane du trottoir est maintenu, sans abaissement au niveau d'une entrée pour voiture.

De overgang naar het voetpad gebeurt met een afgeschuinde boordsteen of een prefabelement zonder markering.

La transition entre chaussée et trottoir est marquée par une bordure biseautée ou un élément en préfabriqué sans marquage.

Het voetpad is uitgevoerd in een vlak maar stroef materiaal, zodat het goed toegankelijk is voor iedereen

Le trottoir dispose d'un revêtement plane et non glissant, permettant la circulation de chaque usager-ère.





NL, Rijnbeaurooststraat, Molenbeek - Ontwerpen, BUUR
FR, Rijnbeaurooststraat, Molenbeek - Concepteur, BUUR



BOMEN ALS VERKEERSINRICHTING

08

DES ARBRES COMME SIGNALISATION

Trottoiruitstulpingen voor en achter parkeerstroken kunnen leiden tot ongewenst parkeergedrag op deze uitstulpingen. Dit kunnen we beletten door systematisch bomen te planten op deze plaatsen. Op die manier doen ze dienst als anti-parkeerinrichting maar ook als markering van de kruispunten. Er is bovendien voldoende ruimte om een grotere wortelruimte te voorzien.

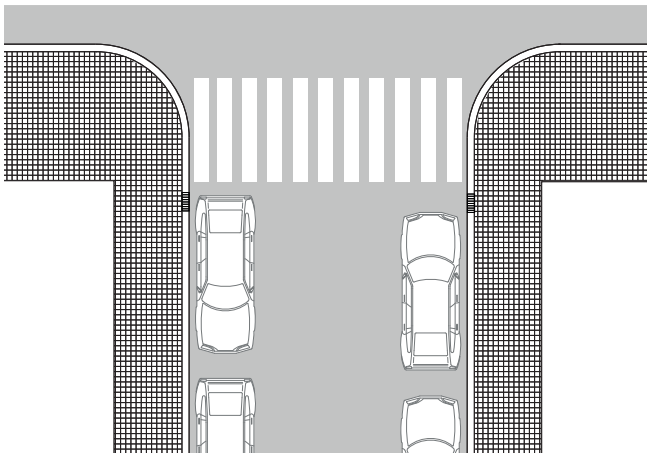
Om bomen tot volle wasdom te laten komen in stedelijke omgeving kan gewerkt worden met ondergrondse groeiplaatsconstructies gevuld met bomenzand, zodat het doorwortelbaar volume ook onder voetpad en/of parkeerplaats doorloopt. Een groeiplaatsconstructie voor het wortelgestel werkt eveneens als regenwaterretentie.

Systematisch gebruik van bomen aan kruispunten verhoogt de leesbaarheid en de veiligheid van kruispunten. Een meer geborgen karakter onder de kruinen vermenselijkt de schaal van de stad en doet snelrijders vertragen.

Les oreilles de trottoir de part et d'autre d'une bande de stationnement sont parfois occupées par du stationnement illégal. Planter systématiquement un arbre à ces endroits permettrait d'empêcher tout stationnement sur le passage piétons. Les arbres rempliraient par ailleurs une fonction de signalisation au niveau des carrefours. En outre, il y aurait à ces endroits suffisamment de place pour permettre un meilleur développement des racines.

En effet, pour obtenir des arbres matures en milieu urbain, on peut opter pour des modules d'enracinement souterrains remplis de substrat, pour permettre aux racines de s'étendre également sous le trottoir et/ou la place de parking. Ce module d'enracinement assurera également une fonction de rétention des eaux.

Planter systématiquement des arbres aux carrefours revient à augmenter la lisibilité et la sécurité de ceux-ci. Sous la couronne des arbres, la ville reprend une dimension et un caractère plus humain, incitant les automobilistes à lever le pied.



Bomen bij elke kruispunt verhogen de leesbaarheid van de publieke ruimte. Ze maken deel uit van de verkeersinrichting.

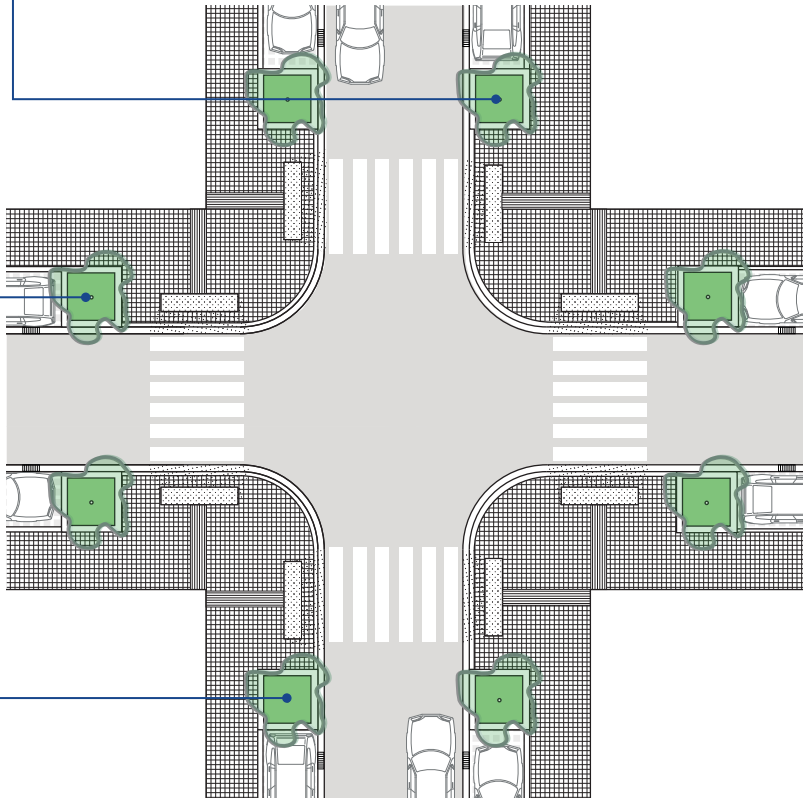
Ruimte onder boomkruinen vermenigvuldigt de schaal van de stad.

Bomen krijgen voldoende plaats om een groot wortelgestel te kunnen aanmaken. De boomspiegel is goed omzoomd door stevige bordstenen

Des arbres plantés à chaque carrefour favorisent la lisibilité de l'espace public. Ils peuvent être considérés comme éléments de signalisation.

Sous la couronne des arbres, la ville reprend une dimension plus humaine.

Les arbres ont suffisamment d'espace pour bien développer leurs racines. Le parterre est bien entouré de bordures solides.



GROEN IN ELKE STRAAT 09 DU VERT DANS CHAQUE RUE

Groen in de stad zorgt voor rust, geluidsdemping, zuurstof, waterinfiltratie en verkoeling. Bomen in straten zorgen voor een menselijke schaal, een besloten karakter, geborgenheid. Bomen zijn cruciaal voor een leefbare stad. We kunnen ze makkelijk tussen geparkeerde wagens plaatsen, mits ze voldoende plaats krijgen om tot volle wasdom te komen.

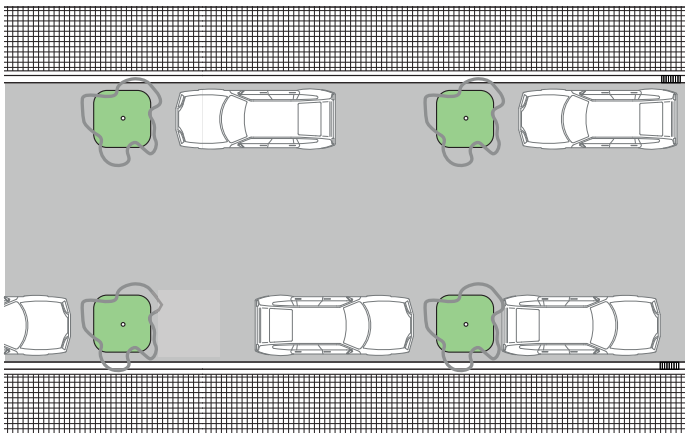
In verschillende Brusselse straten zijn bomen geplant, maar niet systematisch of op een coherente manier. Vaak ontbreken voldoende grote boomvakken en dus ruimte voor het wortelgestel. De kruinen van de bomen zullen niet groter worden dan de ruimte die ze voor hun wortels krijgen.

We kunnen op een consequente manier boomvakken inwerken in het straatbeeld en ze technisch zo plaatsen dat ze volwaardige bomen kunnen worden. Bij smalle straten kan door de kruinen wel een canyon effect van luchtvervuiling ontstaan, een uitgekende plaatsing is hier nodig. Kiezen voor zuilvormige boomkruinen helpt bij smallere straten voldoende lichtinval te behouden tot op straatniveau.

Dans la ville, le vert apporte calme et oxygène, réduit les nuisances sonores, permet à l'eau de s'infiltrer et rafraîchit l'air. Les arbres offrent aux rues une dimension humaine, un caractère intimiste. Ils sont essentiels pour une ville vivable. Nous pouvons facilement les planter entre les voitures stationnées, pour autant qu'ils aient suffisamment d'espace pour atteindre leur pleine maturité.

Plusieurs rues de Bruxelles sont d'ores et déjà bordées d'arbres, mais ce n'est pas systématique et l'agencement n'est pas toujours cohérent. La fosse est souvent trop petite, avec trop peu d'espace pour le développement racinaire. Or, la couronne de l'arbre ne s'étendra pas au-delà de l'espace dont il dispose pour ses racines.

Nous pourrions intégrer de manière cohérente des arbres au paysage urbain de la capitale, et les placer de manière à garantir leur épanouissement. Dans les rues plus étroites, le placement devra être réfléchi pour éviter un effet canyon créé par la couronne des arbres retenant la pollution de l'air. Le choix se portera alors sur des arbres colonnaires, qui garantiront ainsi un apport suffisant de lumière en rue.



Bomen op regelmatige afstanden en geïntegreerd in het ontwerp van de straat.

De boordsteen aan de parkeerplaats verhindert verkeerd parkeren. Een lichte verhoging van de boordsteen aan het voetpad verhindert een toevloed van potentieel vervuild water direct aan de boomwortel. Via infiltratie op de parkeerplaatsen komt indirect regenwater bij de wortels, de wortels zullen dieper groeien.

Onder het voetpad of de parkeerplaatsen werken met koffers of groeiplaatsconstructies zodat er meer plaats is voor het wortelgestel.

Verschillende bomen zijn af te raden op het trottoir omwille van hun oppervlakkige wortelgestel dat deze kan beschadigen:

- Acer saccharinum
- Prunus serrulata
- Populus sp
- Pterocaria sp
- Taxodium distichum
- Fraxinus excelsior
- Catalpa bignonioides.

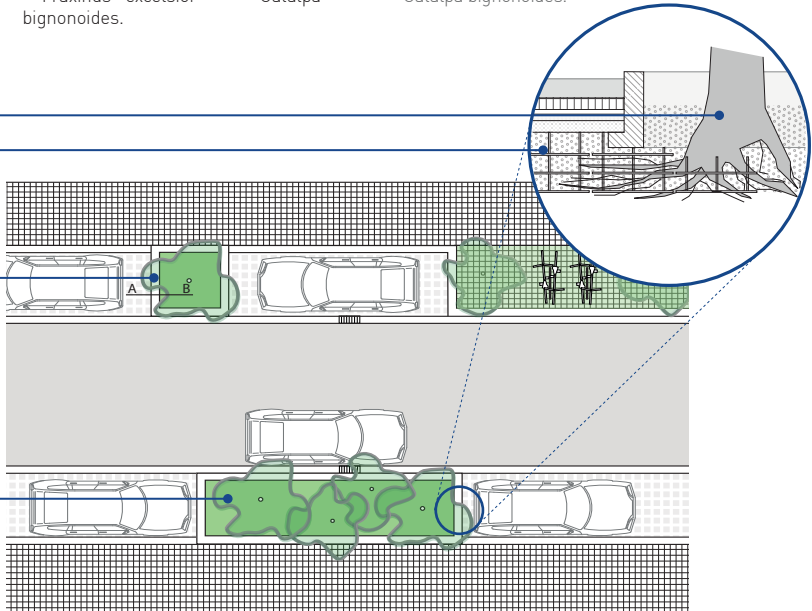
Arbres plantés à intervalles réguliers et intégrés à l'aménagement de la rue.

Les bordures qui entourent les places de parking empêchent le stationnement délictueux. Un léger rehaussement de la bordure du trottoir permet d'éviter l'écoulement d'eau potentiellement souillée directement sur les racines. Grâce à l'infiltration au niveau des places de parking, l'eau de pluie arrose indirectement les racines qui s'étendent plus profondément.

Des caissons ou modules d'enracinement sont aménagés sous le trottoir ou les emplacements de parking, pour offrir davantage d'espace aux racines.

Différentes espèces d'arbres sont à éviter en trottoir car leurs racines superficielles les endommagent :

- Acer saccharinum
- Prunus serrulata
- Populus sp
- Pterocaria sp
- Taxodium distichum
- Fraxinus excelsior
- Catalpa bignonioides.





NL: Charles Schallerlaan, Oudergem _ Onkwerper : Gemeente Oudergem
FR: Avenue Charles Schaller, Auderghem _ Concepteur : Commune d'Auderghem



ASFALTPLASSEN INPERKEN 10 LIMITER L'ASPHALTE

Asfalt wordt vanuit gemak en kostenbesparing makkelijk als standaardmateriaal gebruikt voor zoveel mogelijk breedte van de straat en voetpaden vervolgens tot een minimum beperkt.

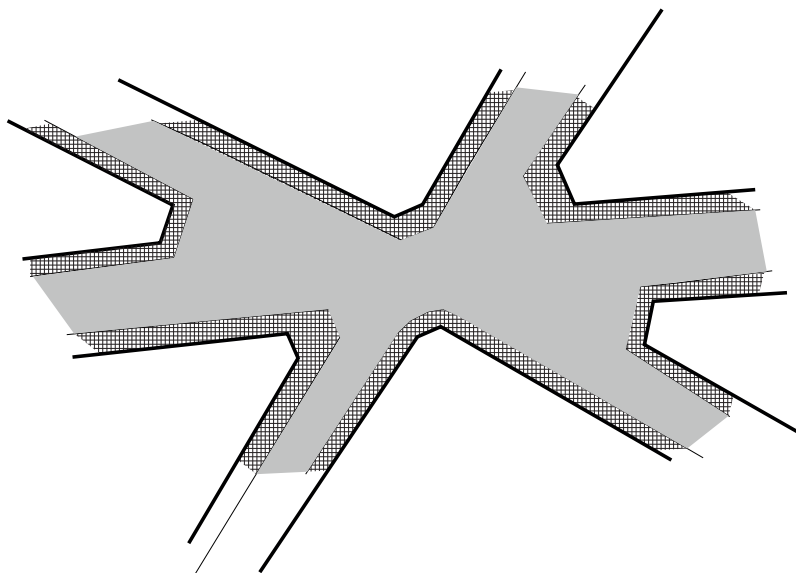
Bij heel wat kruispunten kan er publieke ruimte voor voetgangers en fietsers gewonnen worden door de asfaltplassen te minimaliseren ten voordele van ruimte in kleinschaliger voetpadmateriaal. De ergonomie van het voetpad moet toelaten met meerdere personen naast elkaar te wandelen, andere voetgangers voorbij te steken, te windowshoppen of gewoon wat te staan praten of telefoneren. Het materiaal van een voetpad is vlak en slipvast zodat iedereen er zich thuis voelt zonder gevaar op uitglijden.

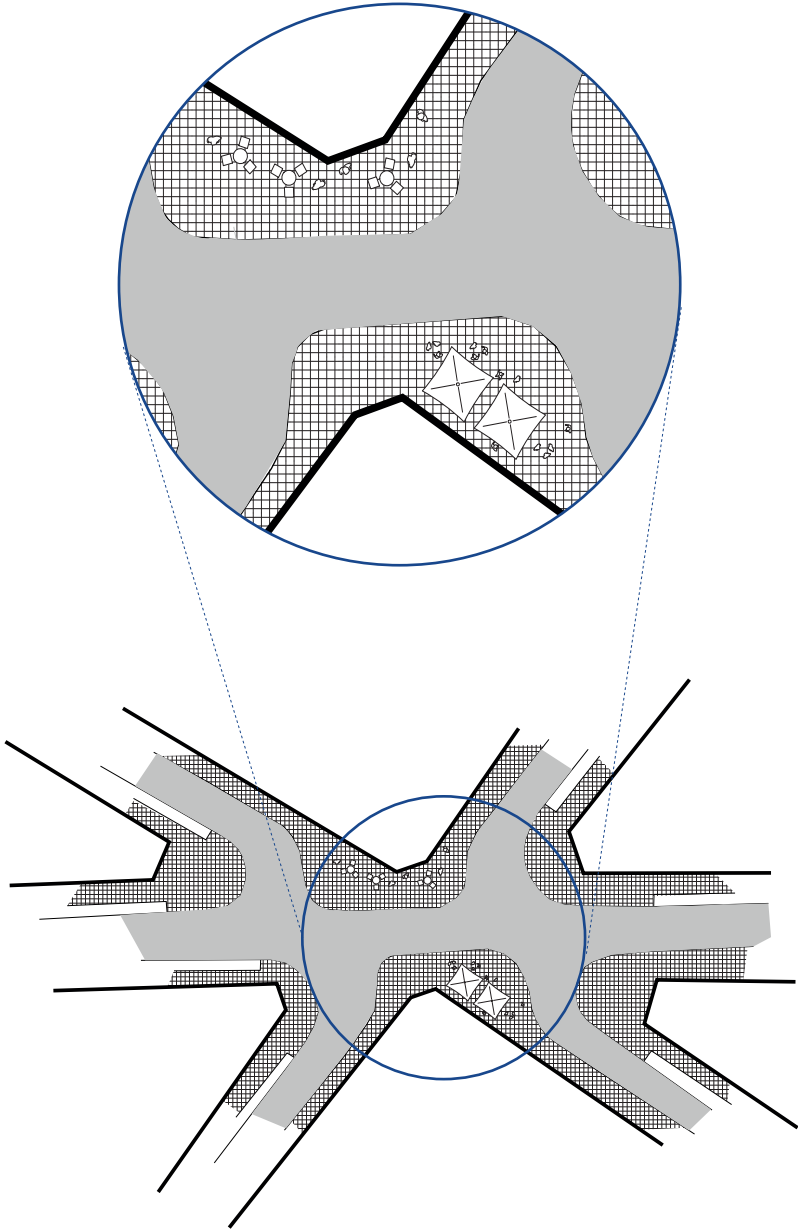
Door bochtstralen te verkleinen tot een minimum en breedtes van de autoweg aan te passen tot minimumbreedtes leidt een straatontwerp relatief makkelijk tot heel wat meer publieke ruimte voor de zwakke weggebruiker.

Bon marché et facile à mettre en œuvre, l'asphalte est souvent utilisé comme revêtement standard sur toute la largeur possible de la rue, tandis que les trottoirs sont réduits à leur strict minimum.

À de nombreux carrefours, il serait possible d'étendre l'espace public réservé aux piétons et aux cyclistes en limitant l'asphaltage au profit d'un revêtement de trottoir en matériaux différents de celui de la chaussée. L'ergonomie du trottoir doit permettre de marcher côte à côte, de dépasser, de s'arrêter un instant pour regarder une vitrine ou de simplement discuter ou passer un coup de fil. Le revêtement sera plat et antidérapant, afin que chacun s'y sente à l'aise et de manière à exclure les risques de chute.

À supposer que les courbes de giration soient réduites au maximum et que la largeur de la chaussée soit adaptée selon les largeurs minimales, l'aménagement de la rue offre beaucoup plus d'espace à l'usager-ère active, et ce, assez facilement.







NL. De Keersmaeckerstraat, Jette _ Ontwerper : Agora
FR. Rue De Keersmaecker, Jette _ Concepteur : Agora





NL, Keienveldstraat, Elsene _ Ontwerper: Gemeente Elsene
FR, Rue Keyenveld, Ixelles _ Concepteur: Commune d'Ixelles



**WAT ALS WE EENS ECHT OVER DE TOEKOMST
VAN DE STRAAT NADENKEN?**

DAN WORDT ELKE GEWONE STRAAT EEN
SPECIALE STRAAT.

**ET SI NOUS REFLECHISSONS
CONCRETEMENT A L'AVENIR DE LA RUE ?**
CHAQUE RUE LOCALE POURRAIT DEVENIR
UNE RUE SPECIALE.



**DE TOEKOMSTSTRAAT?
LA RUE DE DEMAIN?**

55

DE OP-ZONDAG-IS-HET-IS- ALTIJD-AUTOLOZE-ZONDAG- STRAAT

is een straat die niet jaarlijks tijdens de auto-loze zondag vrij te gebruiken is, maar elke zondag. Auto-loosheid kan niet elke week op schaal van het gehele Gewest, maar hier en daar een straat auto-loos maken op elke zondag moet toch kunnen zonder veel impact op de verkeerscirculatie? Dan krijgen we een auto-loze confetti-aanpak over geheel Brussel.

LA RUE SANS VOITURE CHAQUE DIMANCHE

est cette rue libre de toute circulation automobile chaque dimanche, et non pas uniquement à l'occasion de la Journée sans voiture. Si cette initiative n'est pas réalisable chaque semaine à l'échelle de toute la Région, il doit bien être possible de libérer quelques rues sans trop compromettre la circulation automobile, non ? Pour une approche « en confettis » sur l'ensemble du territoire de la capitale.



'Schoolstraat wordt speelstraat in Sint-joost-Ten-Noode' © Bruzz 2018

DE SCHOOLSTRAAT

is een straat die tijdelijk tijdens de spits wordt afgesloten zodat de laatste honderd meter naar de schoolpoort te voet dient te worden gedaan en ouders aanzet de kinderen niet met de wagen voor de deur af te zetten. Dat geeft betere luchtkwaliteit en verkeersveiligheid voor de schoolpoort. De schoolstraat heeft nu ook een wettelijk statuut en werd in 2018 opgenomen in de wegcode.

LA RUE SCOLAIRE

est cette rue temporairement barrée pendant les heures de pointe, pour inviter les parents à franchir à pied les cent derniers mètres jusqu'au portail de l'école plutôt que de déposer les enfants en voiture dans la cour, ou presque. Pour une meilleure qualité de l'air et une sécurité renforcée aux abords de l'école. La rue scolaire détient par ailleurs désormais un statut légal, et figure dans le Code de la route depuis 2018.

58



Honderdtal scholen overwegen inrichting schoolstraat om luchtkwaliteit en verkeersveiligheid te verbeteren © HLN 2018



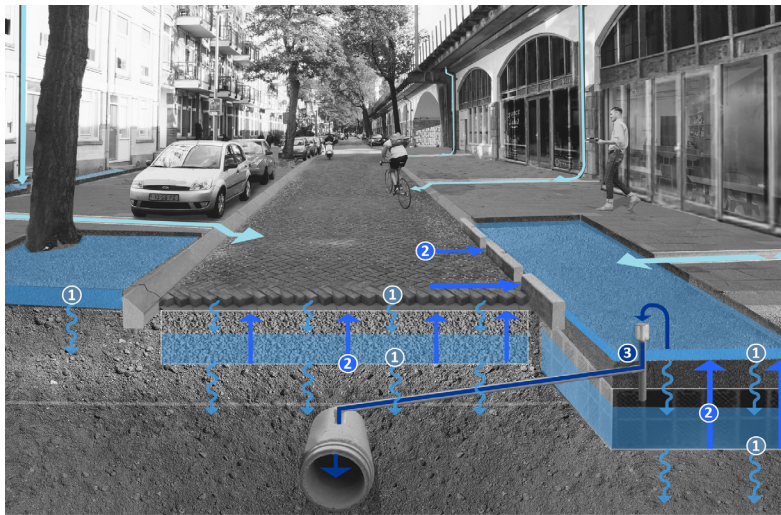
'Leefstraten uit de startblokken' © www.leefstraat.be

LA RUE ESTIVALE

est cette rue totalement fermée à la circulation durant les vacances d'été, et où le stationnement est interdit. Elle devient un parc ou une place à part entière pendant la belle saison, avec ses jeux, ses bancs, ses parcelles couvertes et son barbecue de quartier.

DE ZOMERSTRAAT

is een straat die volledig afgesloten wordt tijdens de zomervakantie, parkeren is er verboden. De straat wordt een volwaardig park of plein tijdens de warmste maanden, er kunnen speeltoestellen, bankjes, overdekte plekjes, een buurtbarbecue worden geïnstalleerd.



werking sponsstraat ©De Urbanisten

DE SPONSSTRAAT

is een straat die volledig inzet op waterdoorlaatbaarheid en waterbuffering, zodat regenwater zoveel mogelijk plaatselijk in de grond dringt en zo vertraagd mogelijk in de riolering terechtkomt.

LA RUE EPONGE

est cette rue pensée pour l'infiltration et le stockage de l'eau, afin que les eaux de pluie pénètrent autant que possible dans le sol localement et rejoignent les égouts le plus lentement possible.

DE POCKETPARKSTRAAT

is een straat waar stukken inefficiënt gebruikte publieke ruimte omgevormd zijn tot groene verblijfsruimtes. Pocketparks kunnen zitbanken bevatten, maar ook gewoon als natuur in de stad dienen. Ze inspireren voor definitieve groene pockets in de stad, doen de temperatuur in de stad dalen en verbeteren de luchtkwaliteit.

LA RUE POCKETPARK

est une rue où des espaces publics mal utilisés sont transformés en espaces de vie verts. Les pocketparks peuvent accueillir du mobilier urbain ou peuvent simplement servir d'espaces naturels en ville. Ils servent d'inspiration pour de futures poches vertes en milieu urbain, ils rafraichissant la température et améliorent la qualité de l'air.



'Passeig de Sant Joan, Barcelona' © LOLA DOMÈNECH ARCHITECT



New Road, Brighton' © GEHL

DE GEDEELDE STRAAT

is een straat waarbij alle weggebruikers dezelfde ruimte delen, de ruimte is ontworpen als verblijfsruimte in plaats van een verkeersruimte. Verkeersborden, verkeerslichten en bordstenen zijn zoveel mogelijk afwezig.

Iedere verkeersdeelnemer wordt zo aangesproken op zijn eigen verantwoordelijkheidszin.

LA RUE PARTAGÉE

est une rue où tous les usagers partagent le même espace, l'espace est conçu comme un espace de vie et non plus un espace de circulation. Panneaux de signalisation, feux de circulation et bordures sont absents autant que possible.

Chaque usager-ère est ainsi confronté-e à son propre sens des responsabilités.

DE ONKRUIDSTRAAT

is een straat waar we onze netheidsbril hebben afgezet en het onkruid gewoon laten groeien waar het wil. Minder onderhoud, groenere straat.

LA RUE EN JACHERE

est cette rue qui échappe à la rigueur de l'homme et où la nature reprend ses droits. Moins d'entretien, plus de verdure.



Eilandje Antwerpen © BMA.brussels

DANKWOORD REMERCIEMENTS

- ° perspective.brussels : Directie territoriale kennis | Direction Connaissance Territoriale
- ° Brussel Mobiliteit | Bruxelles Mobilité
- ° urban.brussels
- ° De verschillende gemeentes die meewerkten aan de totstandkoming van dit boekje. | L'ensemble des communes ayant participé à l'élaboration de ce livret.
- ° Stad Antwerpen : AG Vespa
- ° Aglaee Degros, Dirk Dufour, Marco Ranzato, Tom Wuyts.
- ° Team bouwmeester maître architecte

Uitgegeven door | Édité par

bouwmeester maître architecte
Rue de Namur, 59 | Naamsestraat 59
B-1000 Bruxelles | Brussel
+32 2 435 43 80
bma@perspective.brussels
www.bma.brussels

Juin 2019 | Juni 2019

