

1

# Hoe kunnen we de verschillende functies van de openbare ruimte beter integreren in inrichtingsprojecten?

Bruno van Loveren



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be  
good  
move  
be.brussels 



## Openbare ruimte, een plaats voor debat

- We hebben verschillende verwachtingen van de openbare ruimte:
  - "ontspanning" gebruik: ik wil parken, pleinen, caféterrassen, enz.
  - "dagelijks" gebruik: ik wil wegen, infrastructuur, enz.
  - Sociale integratie: om mensen te ontmoeten, moet je op straat zijn
- De openbare ruimte moet zo aangelegd worden dat ze goed is voor iedereen, van 8 tot 80 jaar!
- Op straat zijn we allemaal gelijk.
- En nu is het tijd voor het debat!



@lafabriquedelacite

# Openbare ruimte gaat niet alleen over het beheren van verkeersstromen



Illustration by Karl Jilg, Swedish Road Administration

# Openbare ruimte delen



- gebruiksconflicten en storingen
- scheiding of gelijktijdig gebruik



# Hulpmiddelen

CoBAT  
BWRO



(.....)

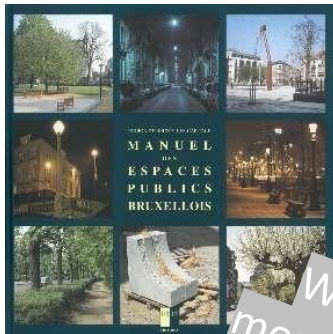
PRAS  
GBP

PPAS  
BBP



(.....)

# Strategische hulpmiddelen Regelgeving Richtlijnen



Wordt momenteel bijgewerkt



# Focus SMV/MWS

PARTIE 1D  
Le volet  
réglementaire

Prescriptions  
particulières

## Hoofdstuk 3 Kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken

---

### Afdeling 1: Algemene principes

---

15. Openbare ruimtes worden ontworpen in overeenstemming met de multimodale wegenspecialisatie en met de Gewestelijke gids voor de publieke ruimte (publicspace.brussels) om de leefkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren en een goed evenwicht te vinden tussen de functies doorgang, bediening en verblijf die elke openbare ruimte heeft. Ze zijn landschappelijk en ecologisch kwalitatief.



# Focus SMV/MWS

- 
- Welke conclusies kunnen worden getrokken uit de toepassing van het STOP-principe?
  - Wat zijn de beperkingen en sterke punten?



# BABE

## 1. Beslissingsrooster

 		Fiets PLUS	Fiets COMFORT	Fiets WIJK
		Auto PLUS	Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur <sup>1</sup> of een verkeersluwe ventweg in Auto-WIJK	Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur <sup>1</sup> of een verkeersluwe ventweg in Auto-WIJK
Auto COMFORT	50 km/u	Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur <sup>1</sup>	Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur <sup>1</sup> of gemarkeerd fietspad (of bus- en fietsbaan) <sup>4</sup>	
	30 km/u	Van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur <sup>1</sup> of gemarkeerd fietspad (of bus- en fietsbaan) <sup>4</sup>	Gemarkeerd fietspad of van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur <sup>1</sup> of bus- en fietsbaan	
Auto WIJK <small>≤ ± 200 voertuigen/uur/richting</small>		Fietsstraat <sup>3</sup> of van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur <sup>1</sup>	Gemengd verkeer <sup>3</sup> of fietsstraat <sup>3</sup> of ontmoetingszone of fietssuggestiestrook	Gemengd verkeer <sup>3</sup> of fietsstraat <sup>3</sup> of ontmoetingszone of fietssuggestiestrook

<sup>1</sup> Breedte: 2,50m

<sup>3</sup> Bij BEV > 3,50 m (Toegang hulpdiensten gewaarborgd): parkeren slechts aan één kant

<sup>2</sup> Breedte: 1,80 m (cf. p.19)

<sup>4</sup> Een snelheidsverlaging tot 30km/u is in dit geval wenselijk



# Mixité : forces et faiblesses



# Mixité : forces et faiblesses

be  
good  
move

Quartiers protégés du trafic  
Accessibles par tout mode













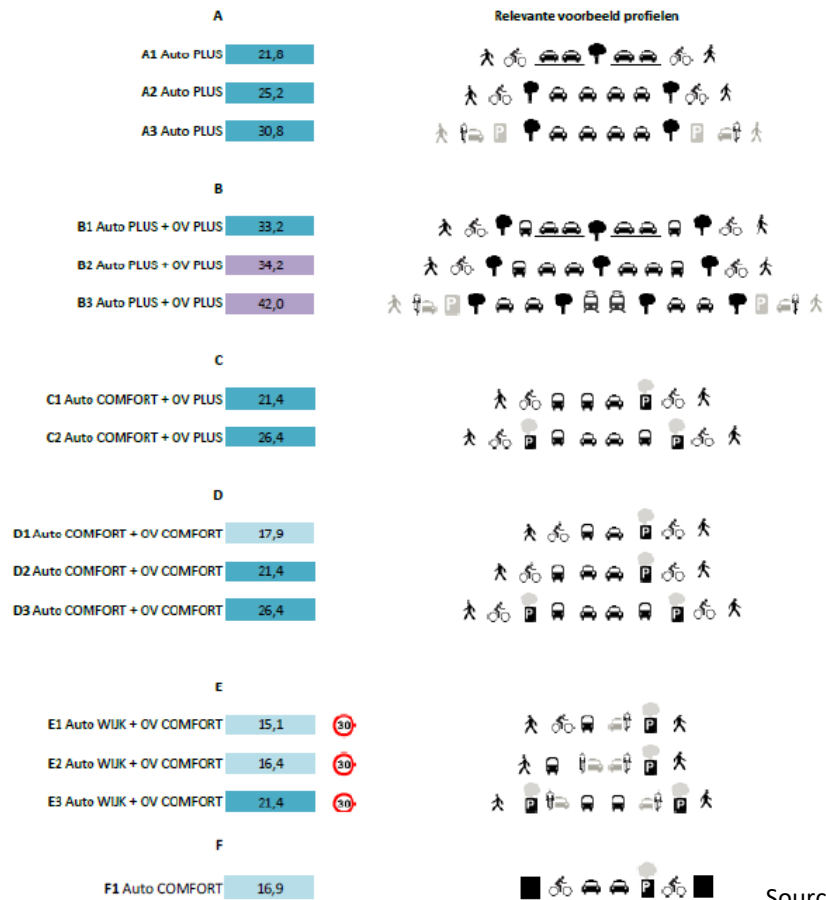
- Comment désamorcer les conflits d'usage ?
- Hoe kunnen gebruikskonflicten worden opgelost?



# "grijze gebieden"

## TOETS: combinaties & breedteprofielen

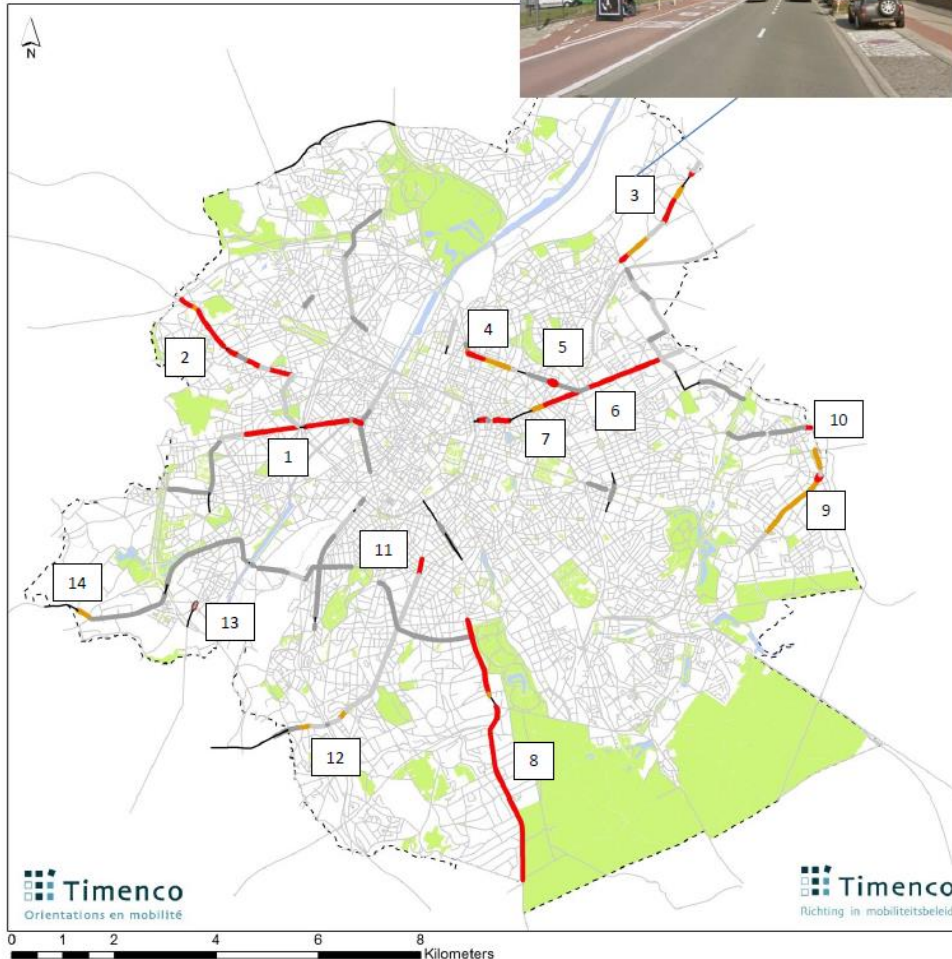
goot										
0,2	voetgangers 2	rijbaan auto 3	brede strook 5,5	gemengd 3	bus 3,5	tram 3,5	fiets 2,3	parkeren 2	parkeren 2	bomen 2
	zonder P 2,5	autoPLUS/OV 3,5					zonder P 1,7			



Source: étude spécialisation des voiries 2016

# "Zones Grises"/"grijze gebieden"

## C. autoCOMFORT & ovPLUS



### Breedtecheck

September / Septembre 2015

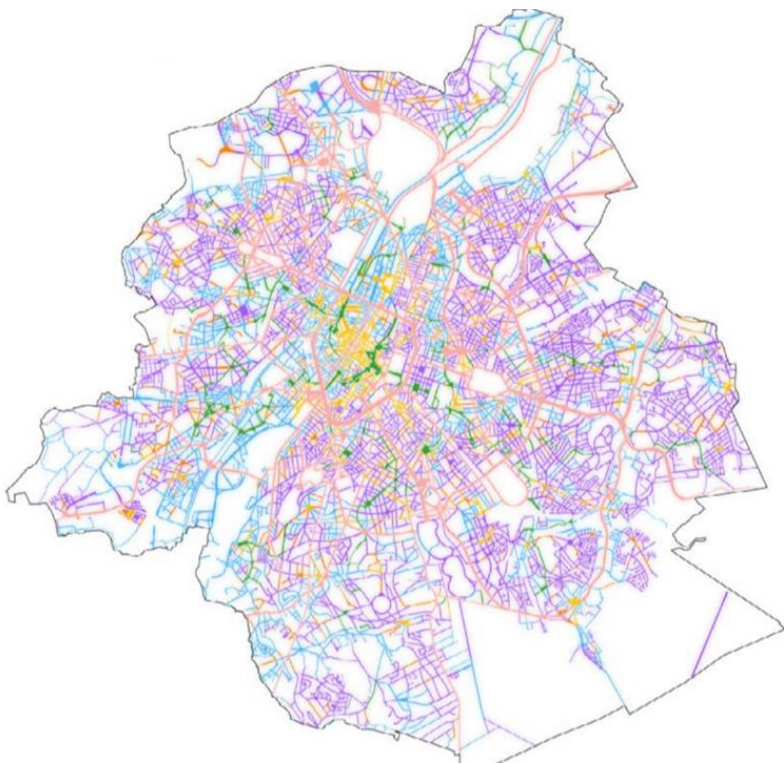
1. Ninoofsesteenweg (16 – 17 m)
2. Gentssesteenweg (18-19 m)
3. Haachtsesteenweg (18-19 m)  
Rogierstraat (11 m)
4. Rogierstraat (12-14 m) / Rogierlaan (20 m)  
Paleizenstraat (19-20 m)
5. **Vaderlandsplein (13 – 14 m)**
  - Nu 2\*eenrichting (rotondeprincipe)
6. Leuvensesteenweg (16 – 19 m)
7. Leuvensesteenweg (12 – 19m)
8. Waterloosesteenweg (15 – 19 m)
9. Orbanlaan (20 m)  
De Hinnisdaellaan (20 m)  
Alfred Madouxlaan (20 – 21 m)
10. **Wezembeeklaan**
  - Breedtemaat per rijrichting: **geen knelpunt**
11. Charleroise Steenweg (17 m)
12. Stallestraat (19 – 21 m)
13. Bergensesteenweg (19 m)
14. Lenniksebaan (20 m)  
rest Lenniksebaan tussen 30 en 75 m

### C - autoCOMFORT & ovPLUS



# "Zones Grises"/"grijze gebieden"

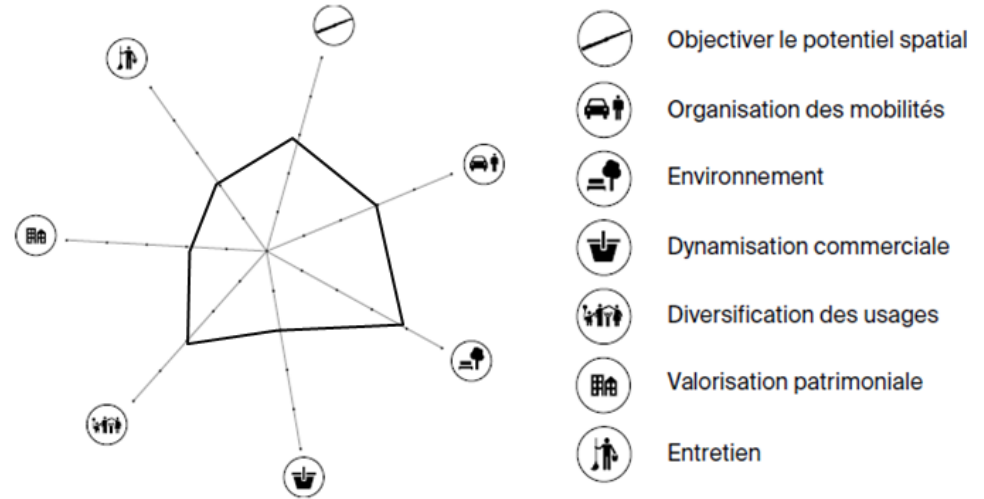
futur manuel des espaces publics/draaiboek publieke ruimte



axes structurants patrimoniaux

# Pistes de réflexion/Stof tot nadenken

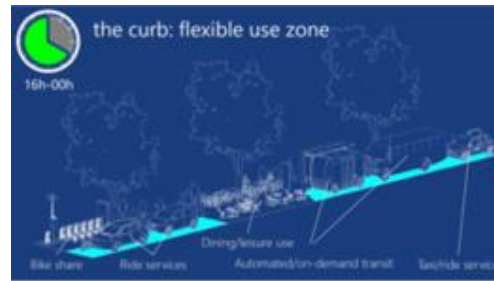
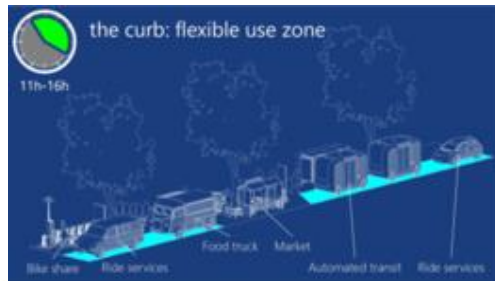
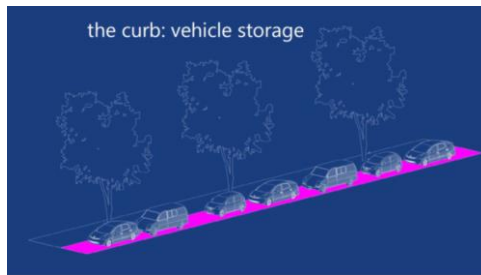
○ → Arbitrage entre enjeux



- → Revoir les réseaux = déclasser / déplacer un ou plusieurs réseaux
- → Accepter des dimensions sous-optimales

# Pistes de réflexion/Stof tot nadenken

- Est-ce que le stationnement est la seule variable d'ajustement?
- Is parkeren de enige aanpassingsvariabele?



flex zones ?

# Pistes de réflexion/Stof tot nadenke

- Elargissement de l'usage des bandes TP à d'autres services publics ?
- Het gebruik van openbaarvervoerbanen uitbreiden naar andere openbare diensten?



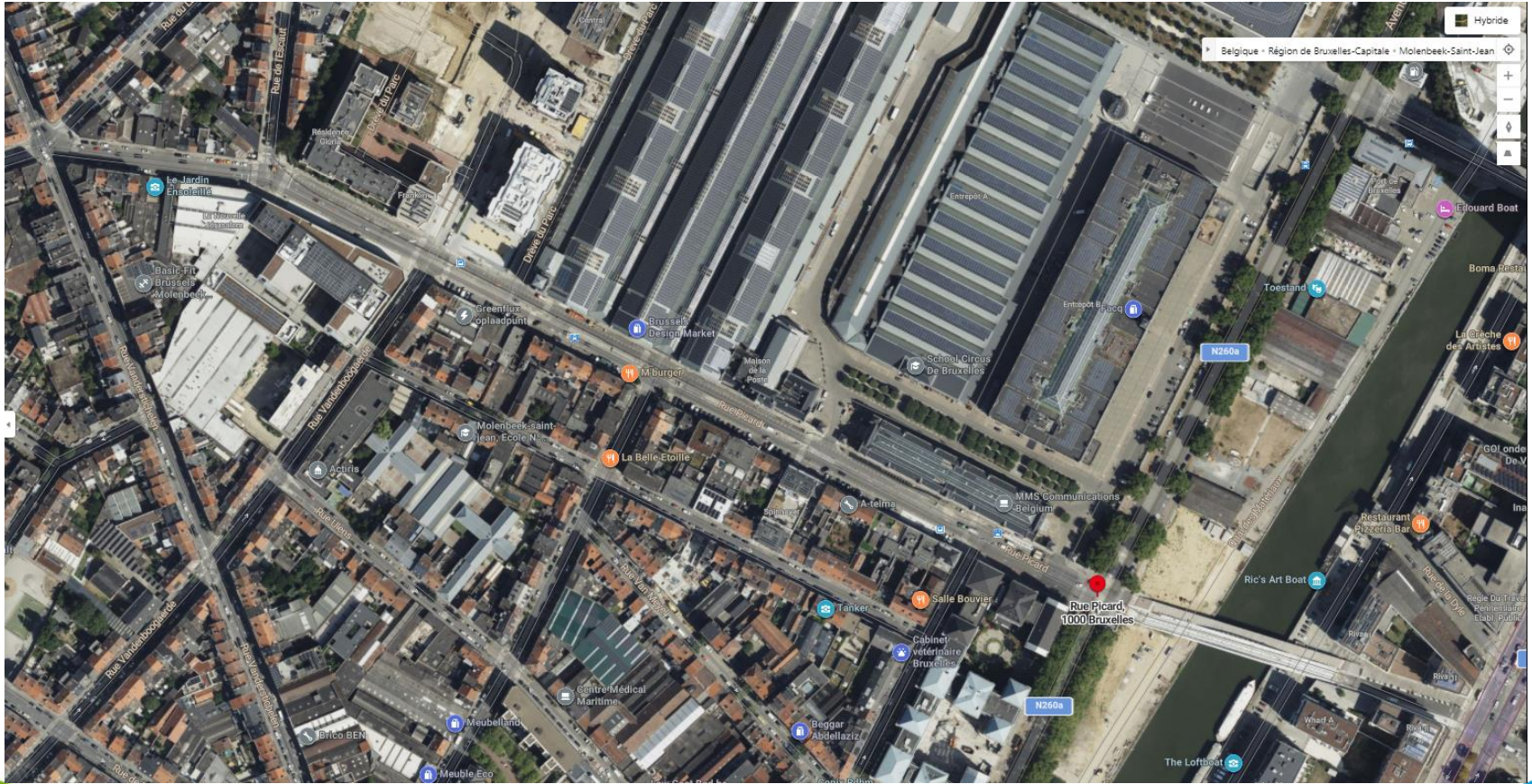


# Pistes de réflexion/Stof tot nadenken

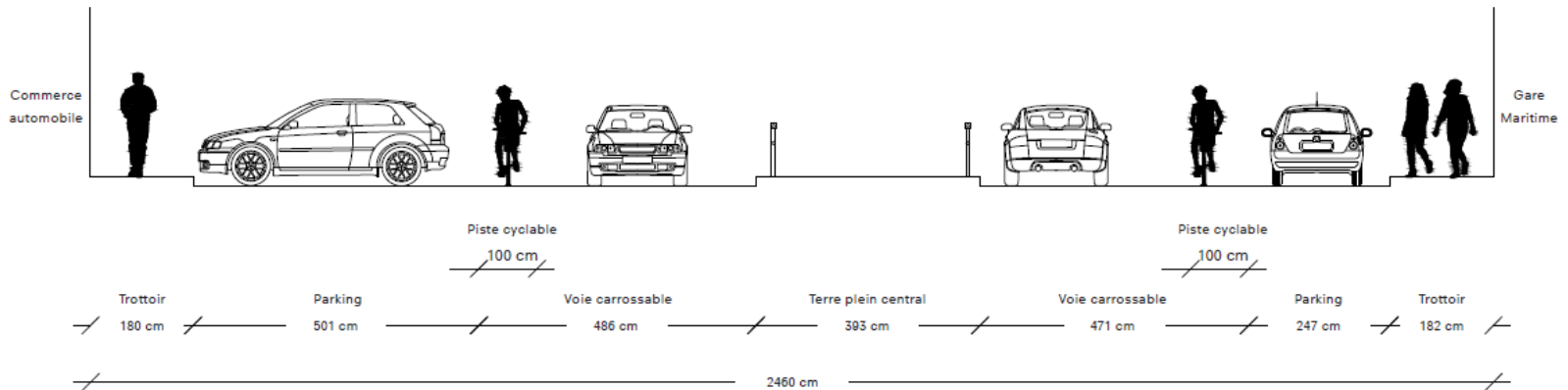
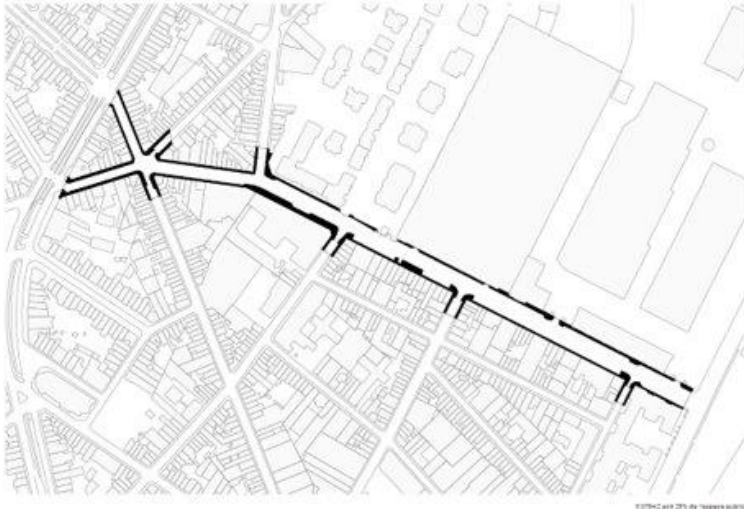
- Partage temporel comme outil d'optimisation de la voirie et de l'espace public?
- Tijd delen als instrument om wegen en openbare ruimte te optimaliseren?



# Rue Picard/Picardstraat

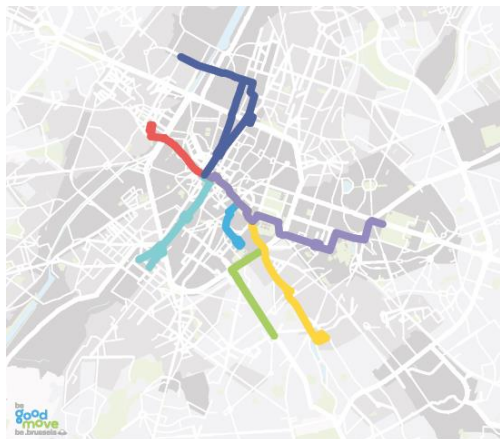


# Rue Picard/Picardstraat

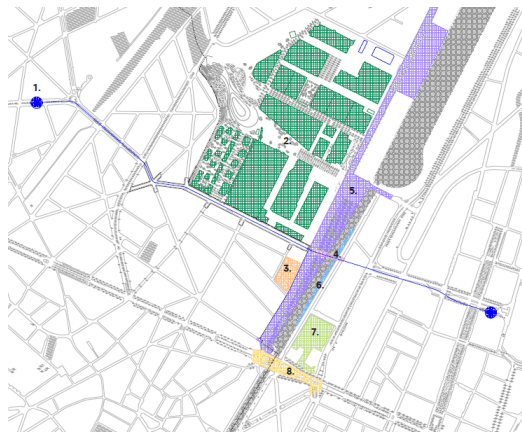


Source: étude ORG 2023(en cours)

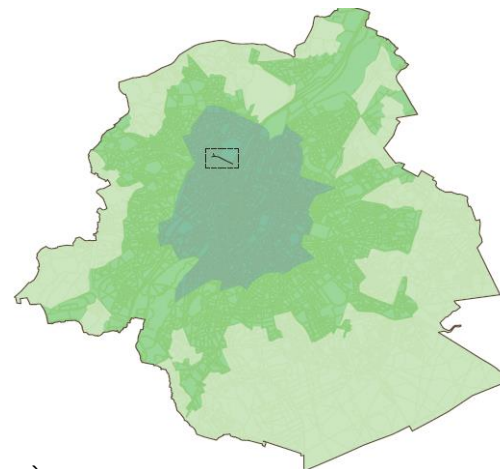
# Rue Picard/Picardstraat



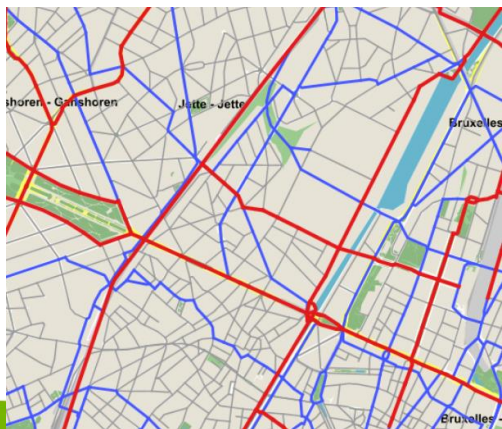
magistrale



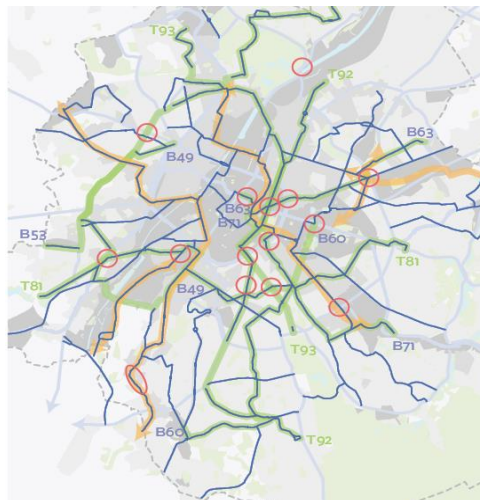
Projets en cours



À verduriser



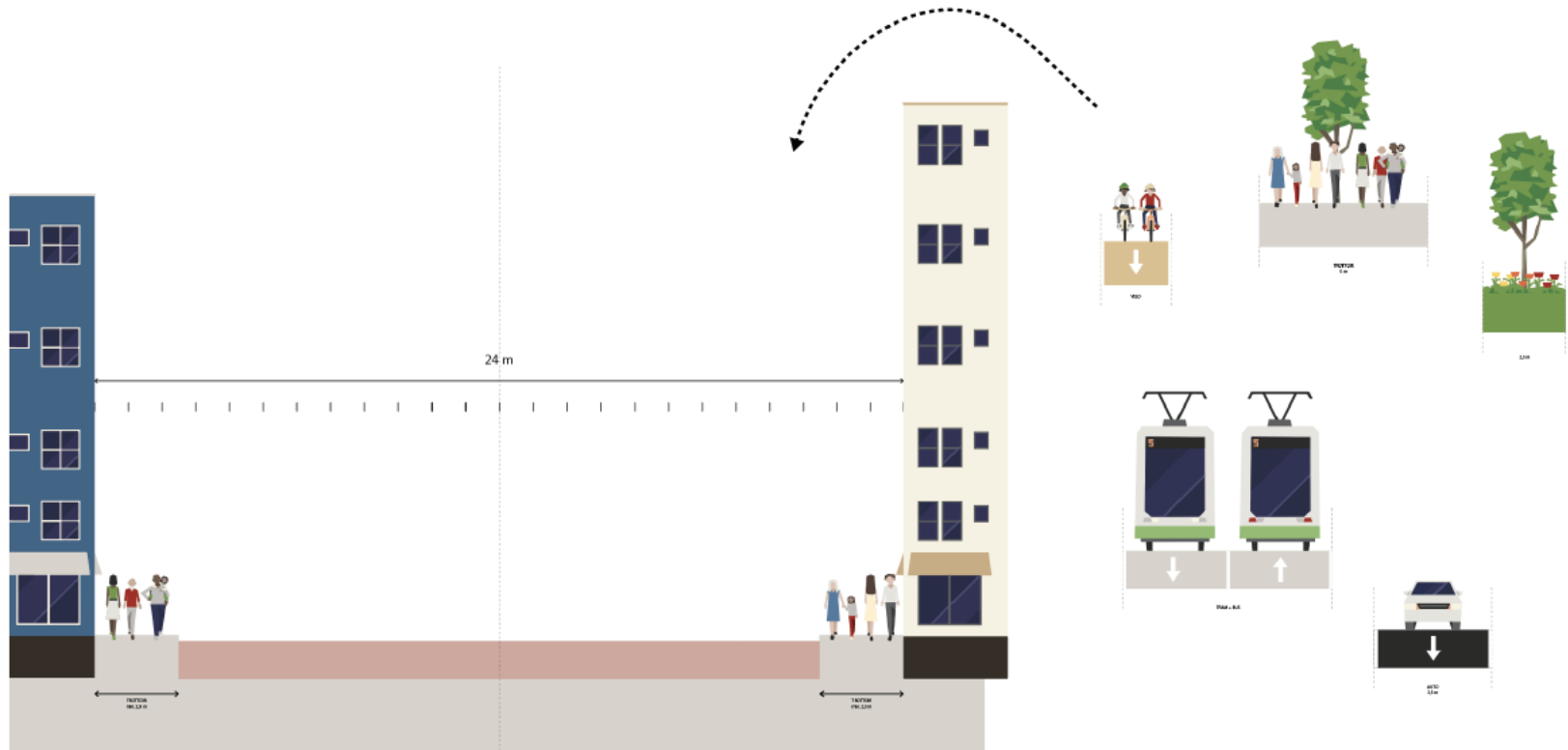
Vélo plus



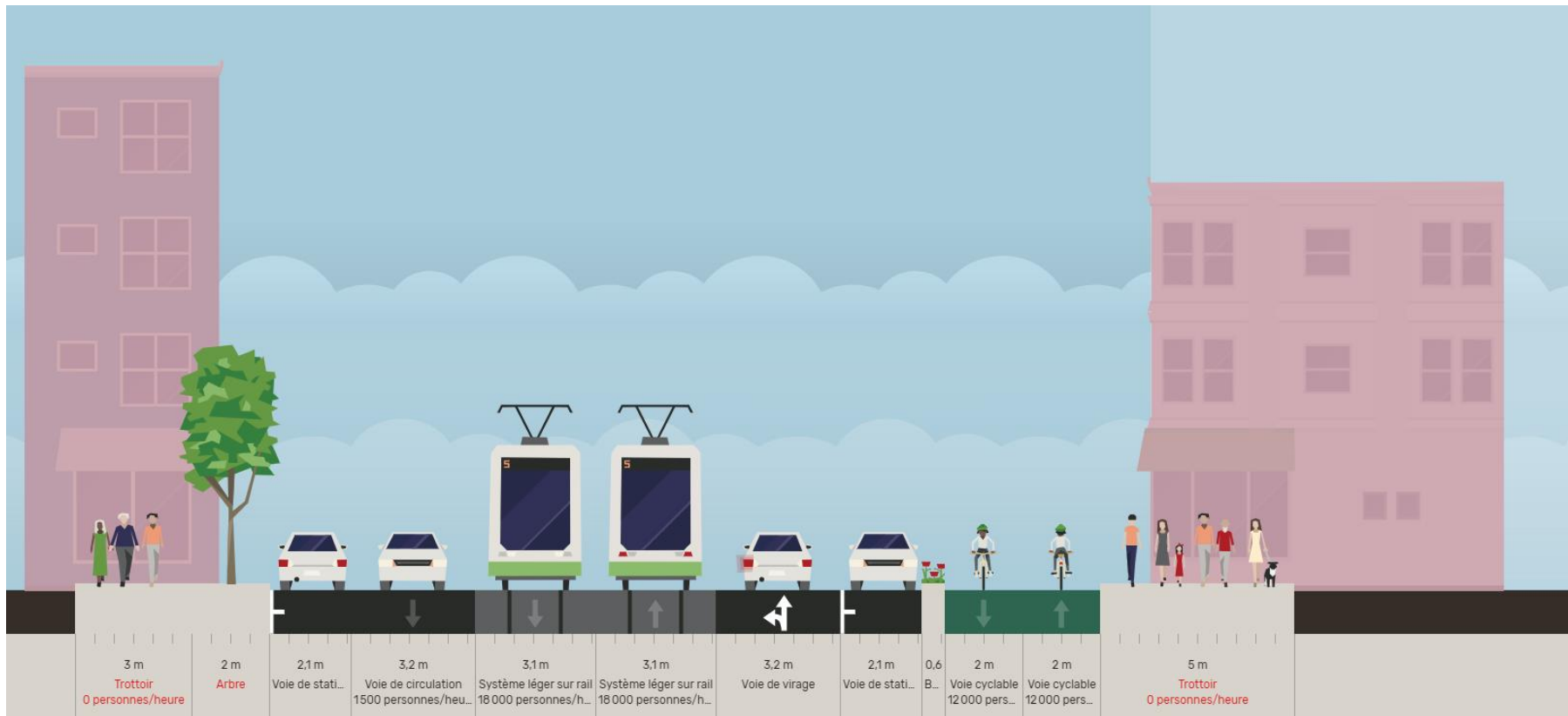
TP

Source: étude ORG 2023(en cours)

# Rue Picard/Picardstraat



# Rue Picard/Picardstraat



Faire un choix