

Bienvenue – Welkom Workshops Good Move

10 octobre 2023



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels



Introduction

Inleiding

Kristof De Mesmaeker
**Chef de service Planification Directeur-
Diensthoofd,**
Bruxelles Mobilité -Brussel Mobiliteit

1

Comment mieux intégrer les différentes fonctions de l'espace public dans les projets d'aménagement ?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels



1

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



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

L'espace public ce n'est pas qu'une gestion de flux / Openbare ruimte gaat niet alleen over het beheren van verkeersstromen

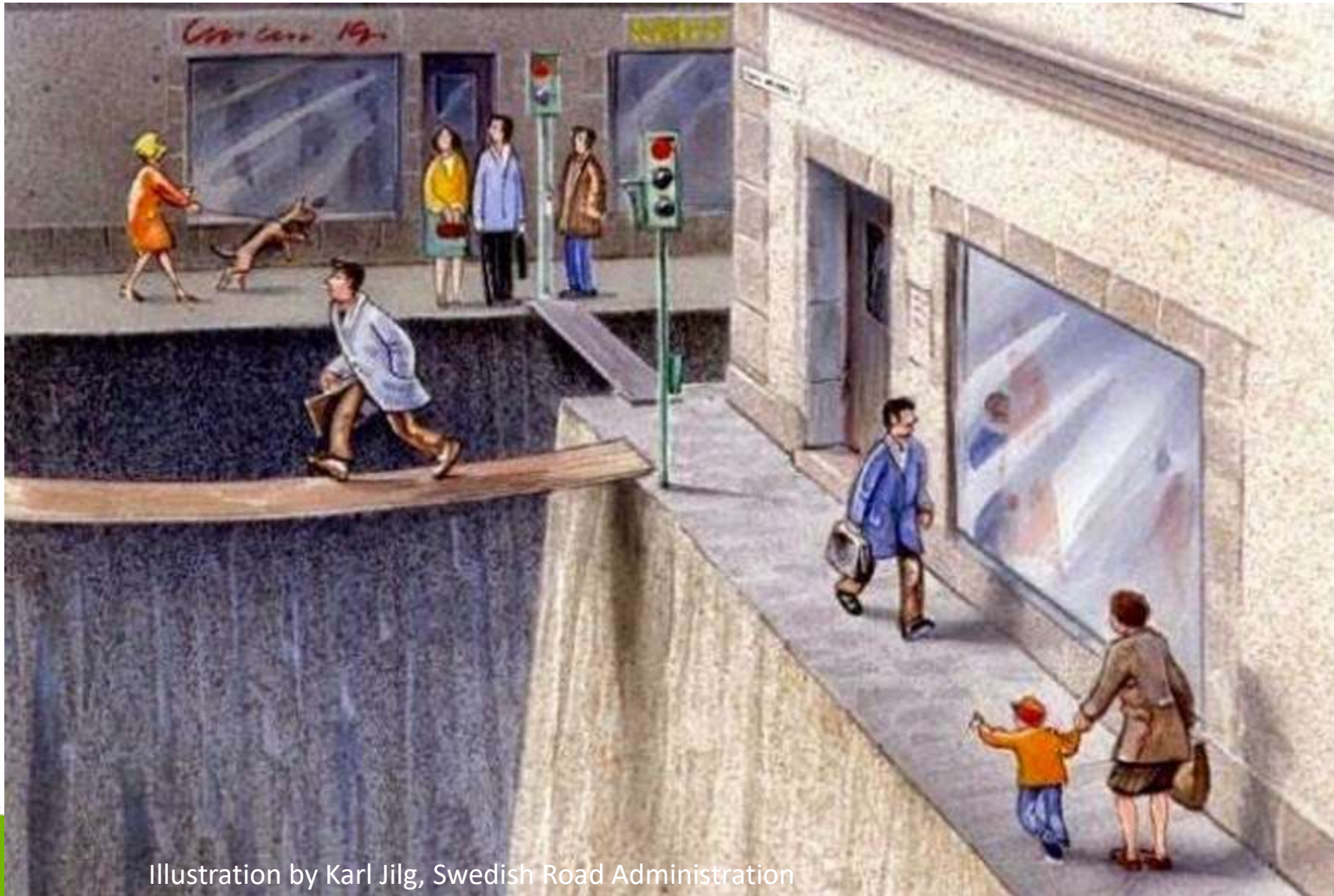
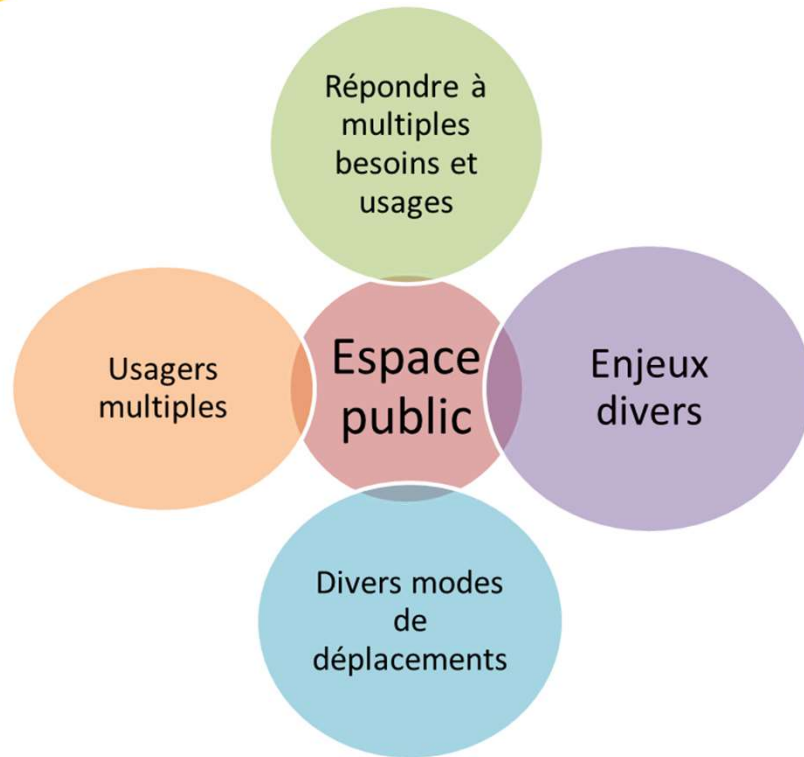


Illustration by Karl Jilg, Swedish Road Administration

Le partage de l'espace public / Openbare ruimte delen



- **conflits d'usages et dysfonctionnements/ gebruikskonflicten en storingen**
- **séparation ou cohabitation des usages/ scheiding of gelijktijdig gebruik**

Outils/Hulpmiddelen

CoBAT
BWRO



(.....)

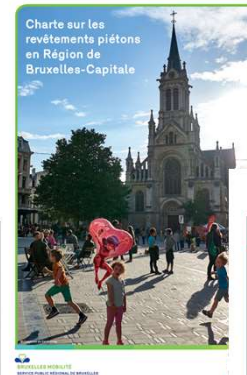
PRAS
GBP

PPAS
BBP



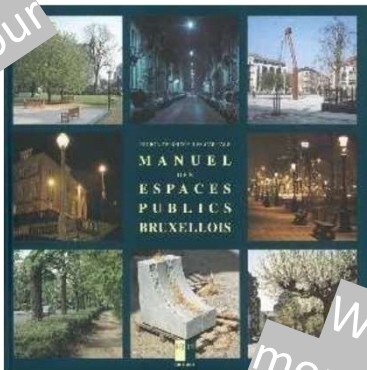
(.....)

Strategische hulpmiddelen Regelgeving Richtlijnen

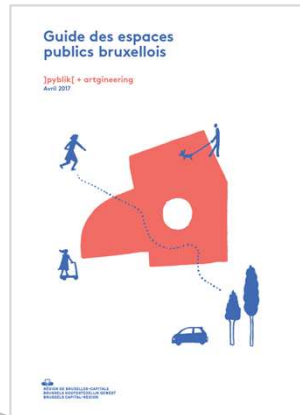


Outils stratégiques
Outils réglementaires
Outils d'orientation

En cours de mise à jour



Wordt momenteel bijgewerkt



Focus SMV/MWS

PARTIE 1D Le volet réglementaire

Prescriptions
particulières

Chapitre 3 Qualité des réseaux de mobilité

Section 1 : les principes généraux

15. Les espaces publics sont conçus en cohérence avec la spécialisation multimodale des voiries et avec le guide régional des espaces publics (publicspace.brussels), en vue d'améliorer la qualité de vie en Région de Bruxelles-Capitale, de trouver un bon équilibre entre les fonctions de passage, de desserte et de séjour de chaque espace public, et d'y assurer une grande qualité paysagère et écologique.

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

- Quels bilans tirer de l'applicabilité du principe STOP?
- Quels sont ses limites ou ses forces?

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



BABE

Le bon aménagement cyclable au bon endroit

De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek

Vision sur le choix

des aménagements cyclables

en contexte bruxellois 2023



Vadémécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale - hors-série



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT


SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

10 octobre 2023

be
good
move
be.brussels

BABE

1. Grille décisionnelle

 		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
		Auto PLUS	Aménagement cyclable séparé ¹ ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparé ² ou contre-allée apaisée en Auto Quartier
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparé ¹	Aménagement cyclable séparé ² ou piste cyclable marquée ⁴ (ou couloir bus et vélo ⁴)	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparé ¹ ou piste cyclable marquée (ou couloir bus et vélo) ⁴	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparé ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER ≤ ± 200 véh/H/sens	Rue cyclable ³ ou Aménagement cyclable séparé ¹	Partage de la voirie ³ ou rue cyclable ³ ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie ³ ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre	

¹ Largeur : 2,50m

² Largeur : 1,80 m (cf. p.16)

³ Dans le cas de rues cyclables en SUL, le stationnement, le cas échéant, est aménagé à gauche par rapport au sens de circulation, et la largeur carrossable ≥ 3,50m.

⁴ Une réduction de la vitesse à 30 km/h est dans ce cas souhaitable.

(27)





BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

BABE

1. Beslissingsrooster

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

¹ Breedte: 2,50m

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

² Breedte: 1,80 m (cf. p.19)

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



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Mixité : forces et faiblesses / Diversiteit: sterke en zwakke punten



Mixité : forces et faiblesses / Diversiteit: sterke en zwakke punten



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



"Zones Grises"/"grijze gebieden"

TOETS: combinaties & breedteprofielen

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

	A	B	C	D	E	F
A1 Auto PLUS	21,8					
A2 Auto PLUS	25,2					
A3 Auto PLUS	30,8					
B1 Auto PLUS + OV PLUS		33,2				
B2 Auto PLUS + OV PLUS		34,2				
B3 Auto PLUS + OV PLUS		42,0				
C1 Auto COMFORT + OV PLUS			21,4			
C2 Auto COMFORT + OV PLUS			26,4			
D1 Auto COMFORT + OV COMFORT				17,9		
D2 Auto COMFORT + OV COMFORT				21,4		
D3 Auto COMFORT + OV COMFORT				26,4		
E1 Auto WIJK + OV COMFORT					15,1	30
E2 Auto WIJK + OV COMFORT					16,4	30
E3 Auto WIJK + OV COMFORT					21,4	30
F1 Auto COMFORT						16,9

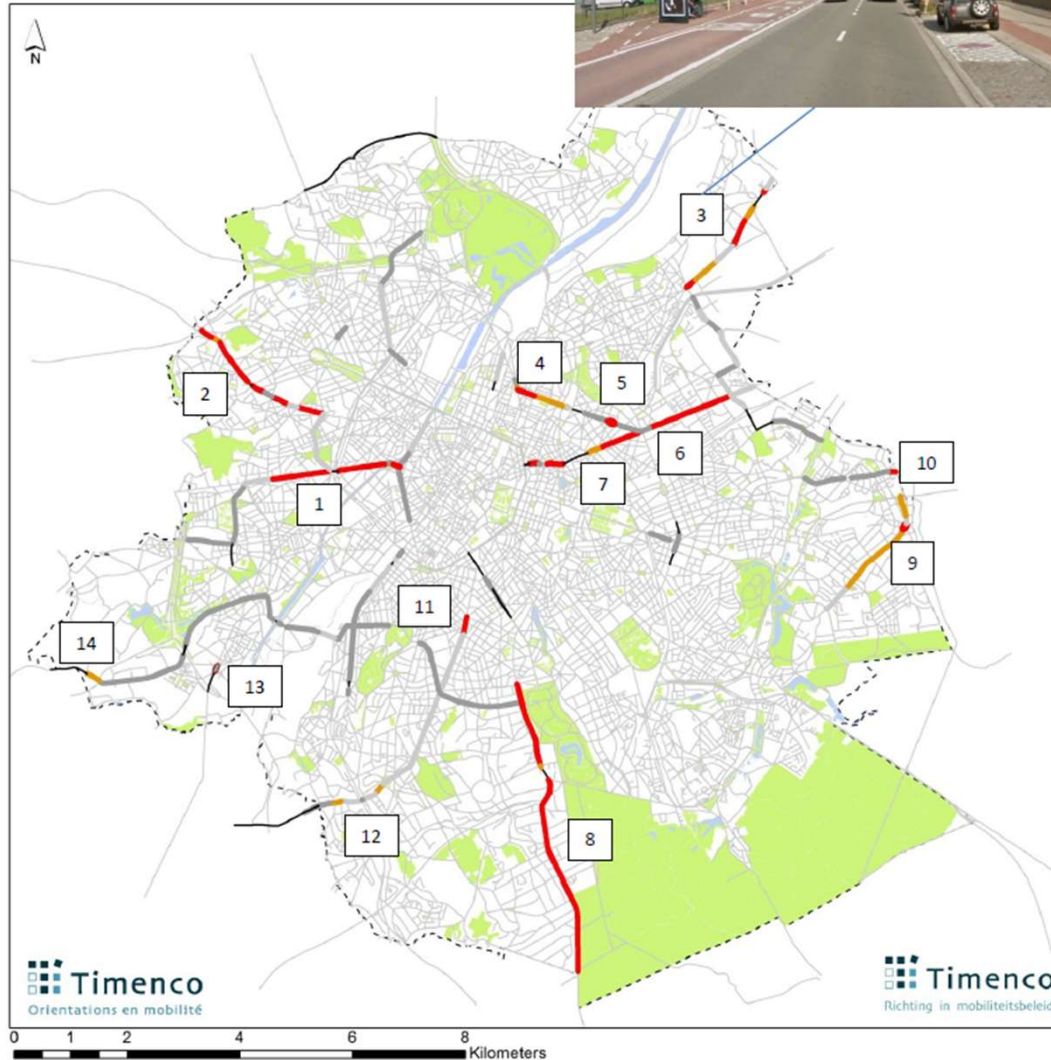
Relevante voorbeeld profielen



Source: étude spécialisation des voiries 2016

"Zones Grises"/"grijze gebieden"

C. autoCOMFORT & ovPLUS



Breedtecheck

September / Septembre 2015

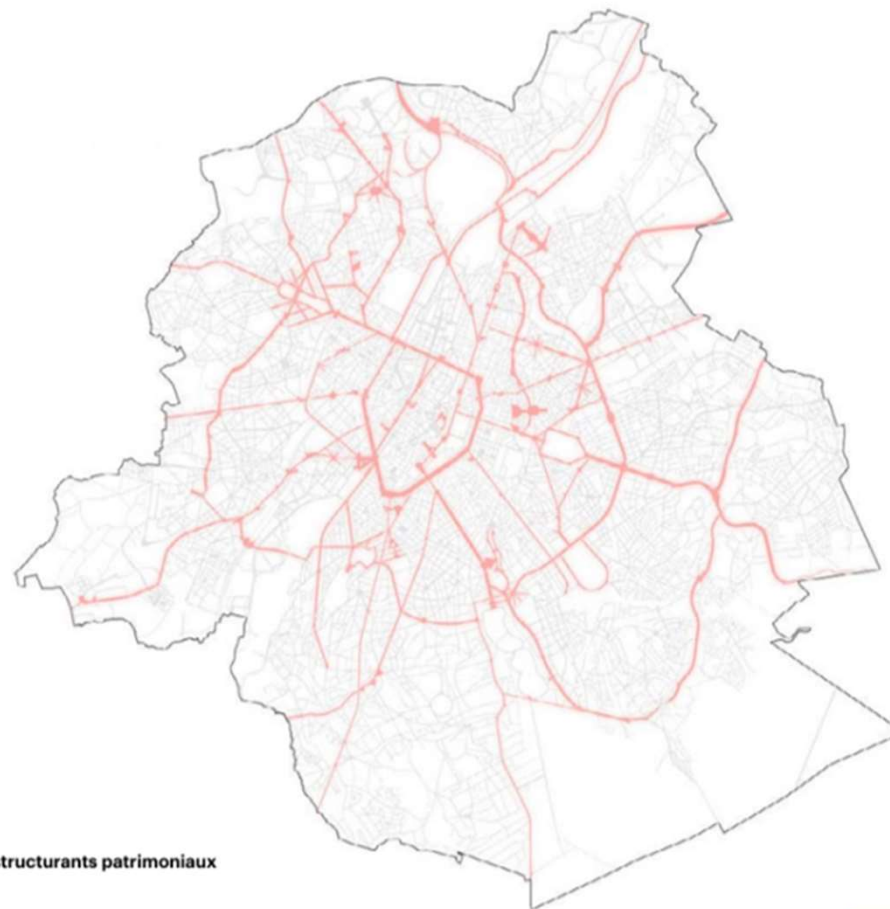
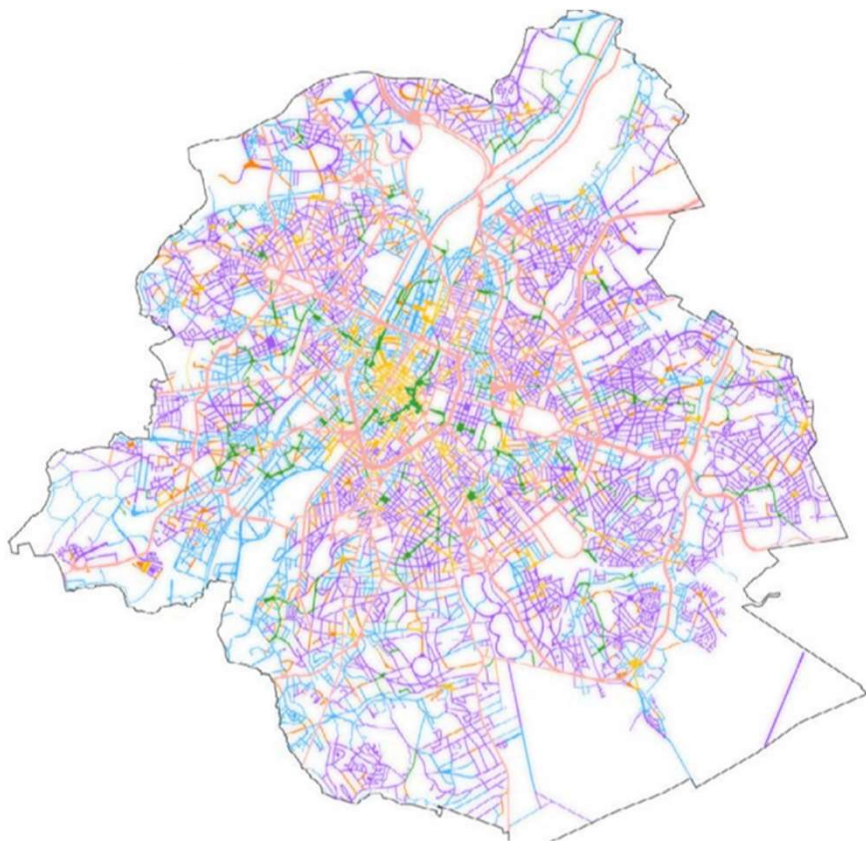
1. Ninoofsesteenweg (16 – 17 m)
2. Gentssesteenweg (18-19 m)
3. Haachtsesteenweg (18-19 m)
Rogierstraat (11 m)
4. Rogierstraat (12-14 m) / Rogierlaan (20 m)
Paleizenstraat (19-20 m)
5. *Vaderlandsplein* (13 – 14 m)
 - *Nu 2*eenrichting (rotondeprincipe)*
6. Leuvensesteenweg (16 – 19 m)
7. Leuvensesteenweg (12 – 19m)
8. Waterlooosesteenweg (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"

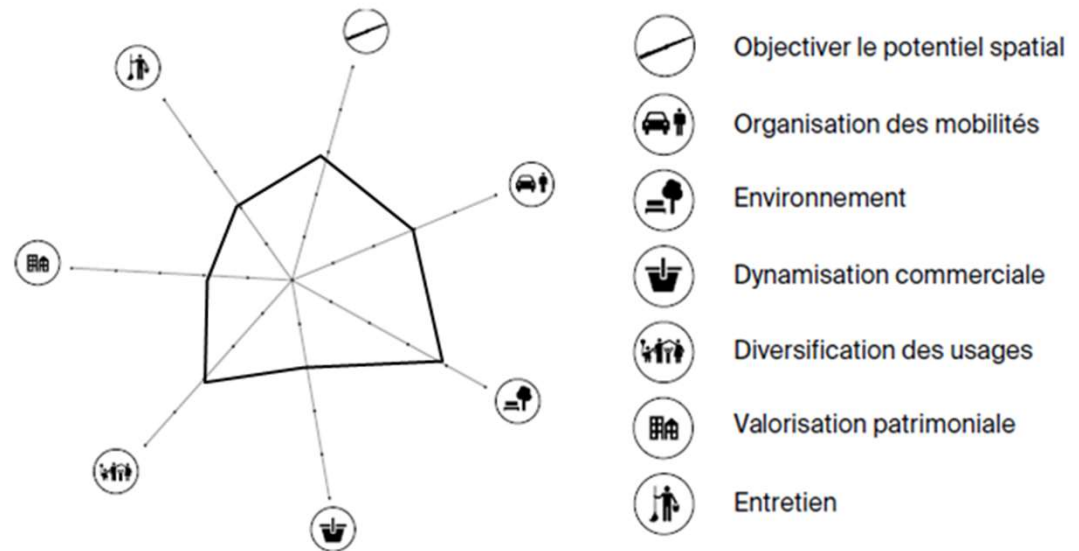
futur manuel des espaces publics/draaiboek publieke ruimte



axes structurants patrimoniaux

Pistes de réflexion

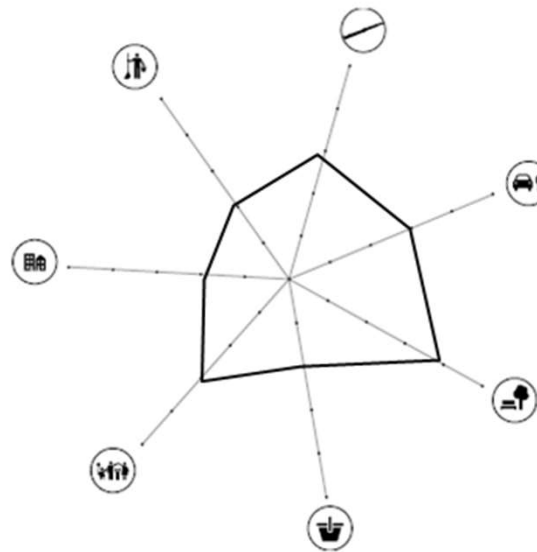
- Arbitrage entre enjeux



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

Stof tot nadenken

○ → **Beslissen tussen kwesties**



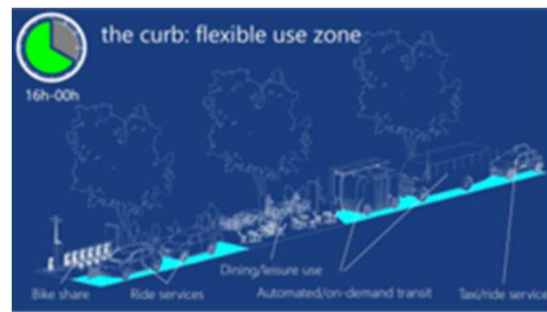
- Objectiver le potentiel spatial
- Organisation des mobilités
- Environnement
- Dynamisation commerciale
- Diversification des usages
- Valorisation patrimoniale
- Entretien

○ → **Herzien netwerken = degraderen / verplaatsen van een of meer netwerken**

○ → **Accepteer suboptimale afmetingen**

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?

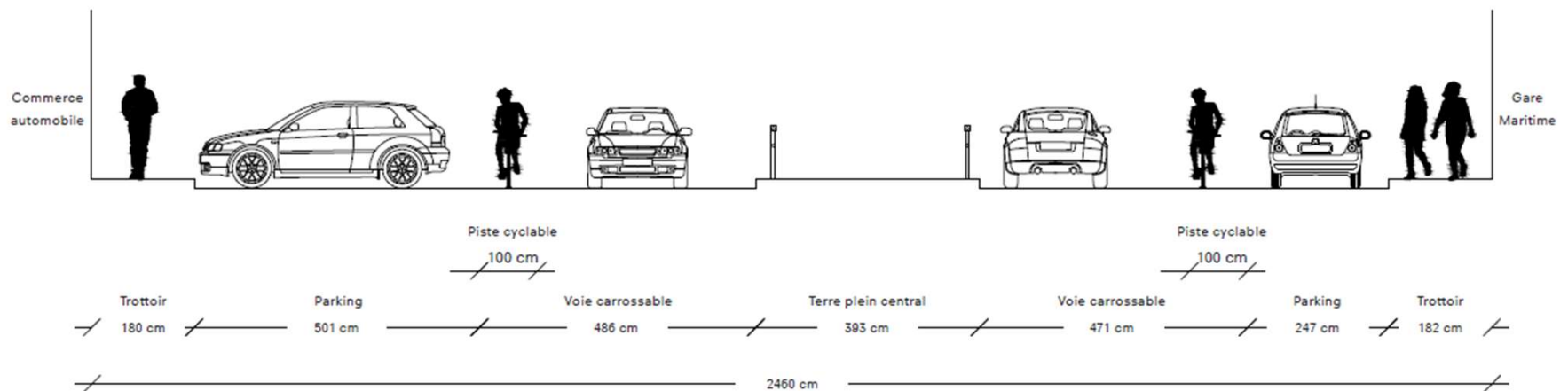
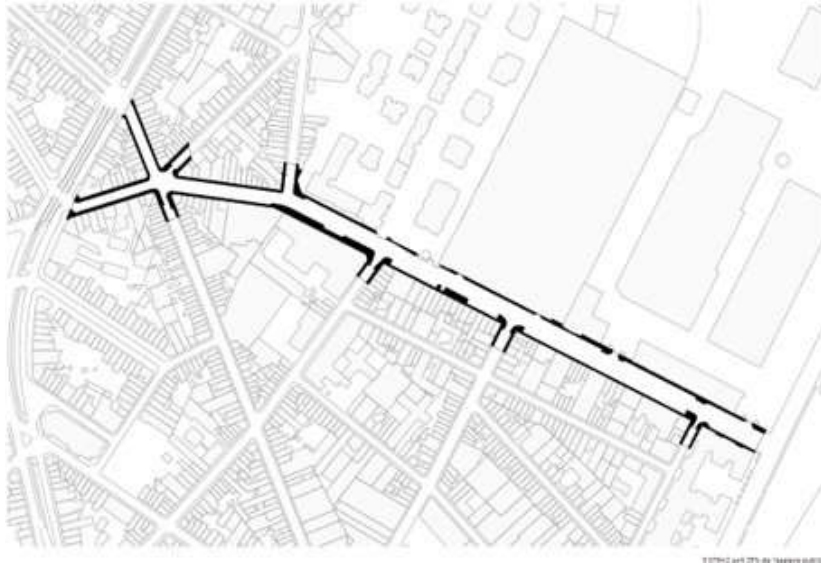




Cas de figure / Praktijkvoorbeelden

- Rue Picard/Picardstraat
- Boulevard Général Jacques/Generaal Jacqueslaan
- Place Dumon/Dumonplein

Rue Picard/Picardstraat

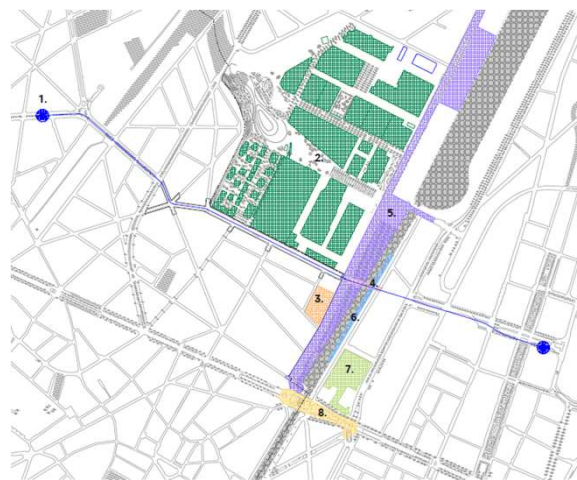


Source: étude ORG 2023(en cours)

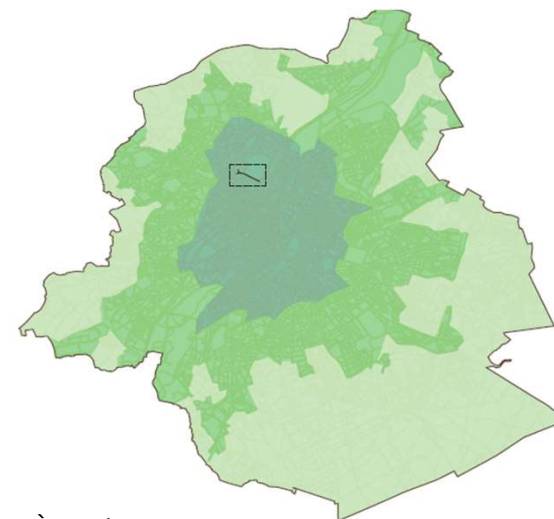
Rue Picard/Picardstraat



magistrale



Projets en cours



À verduriser



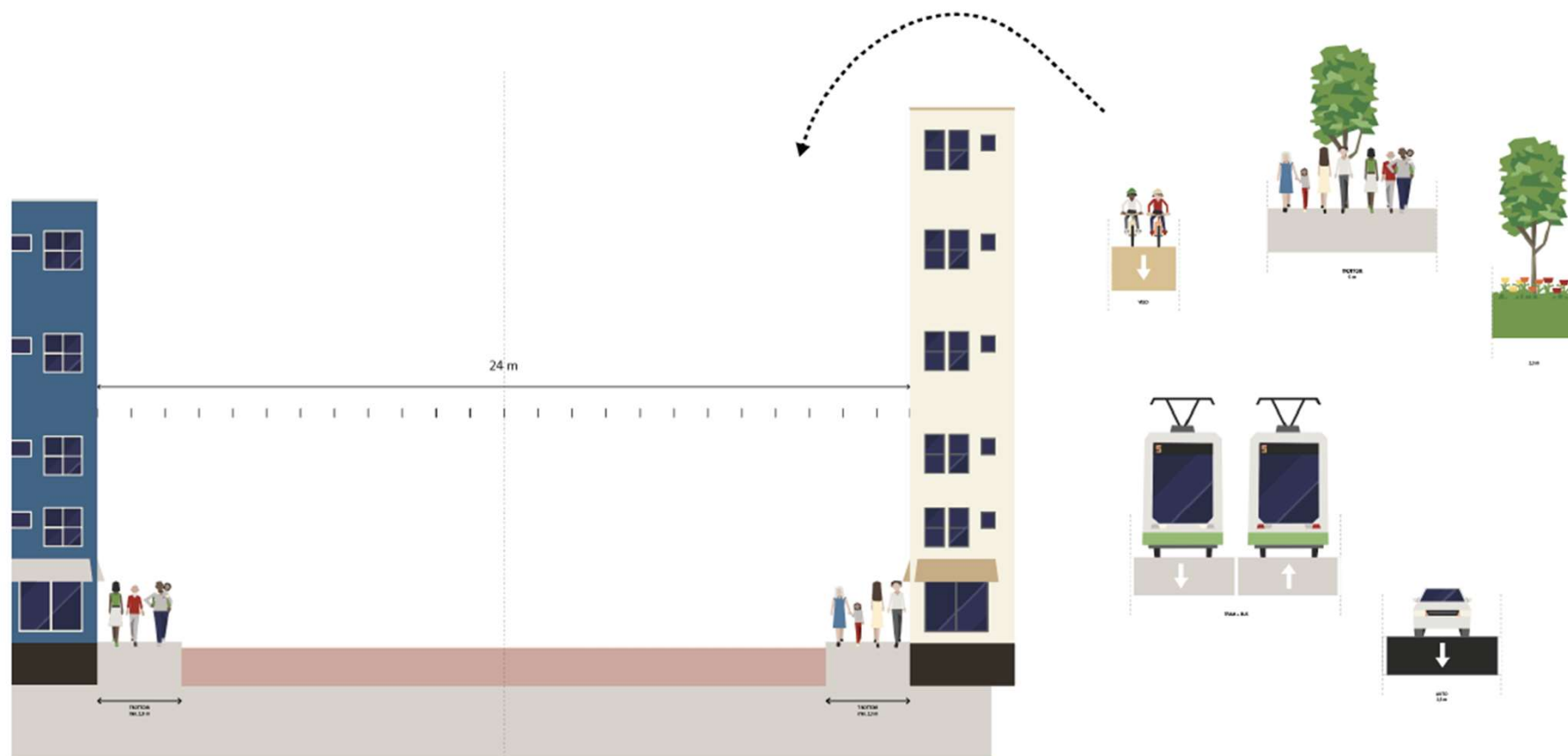
Vélo plus



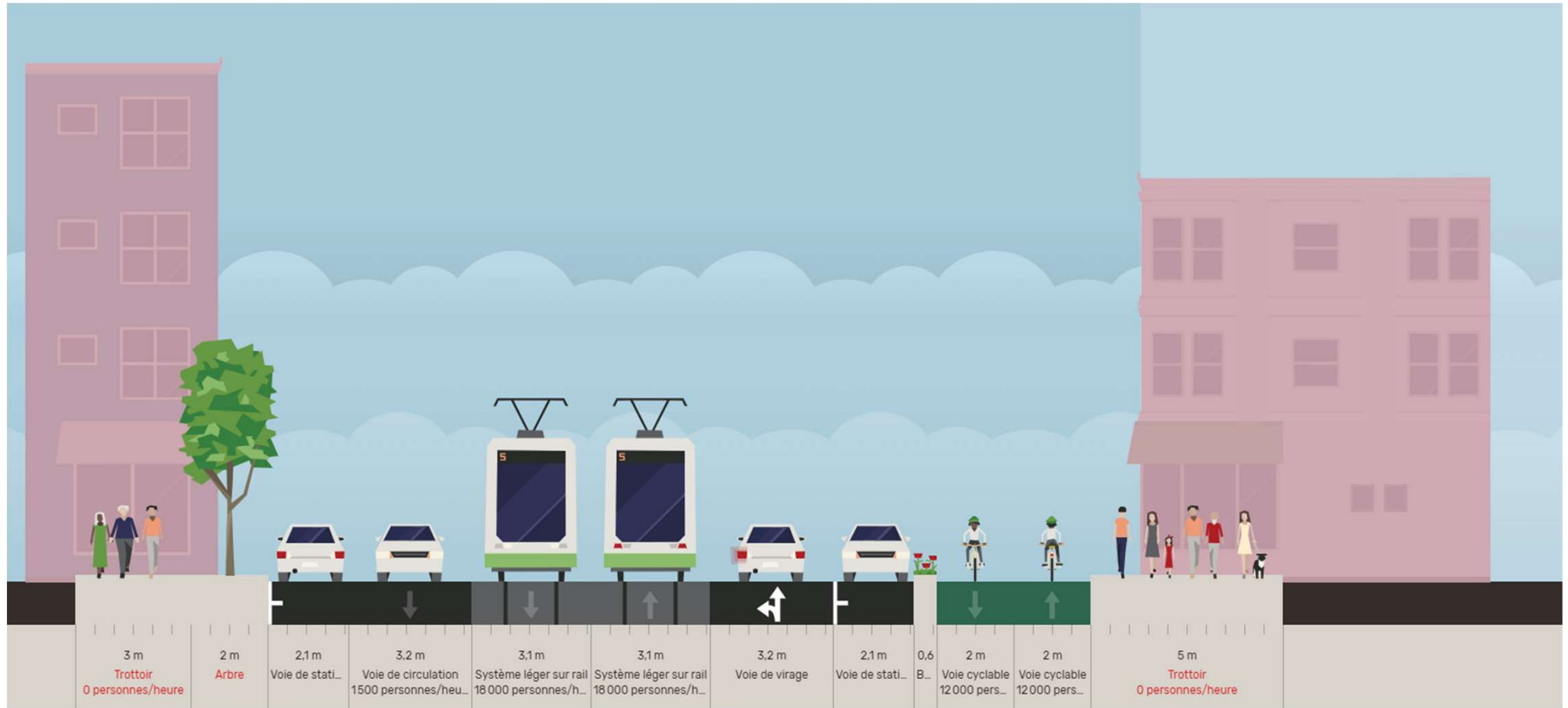
TP

Source: étude ORG 2023(en cours)

Rue Picard/Picardstraat

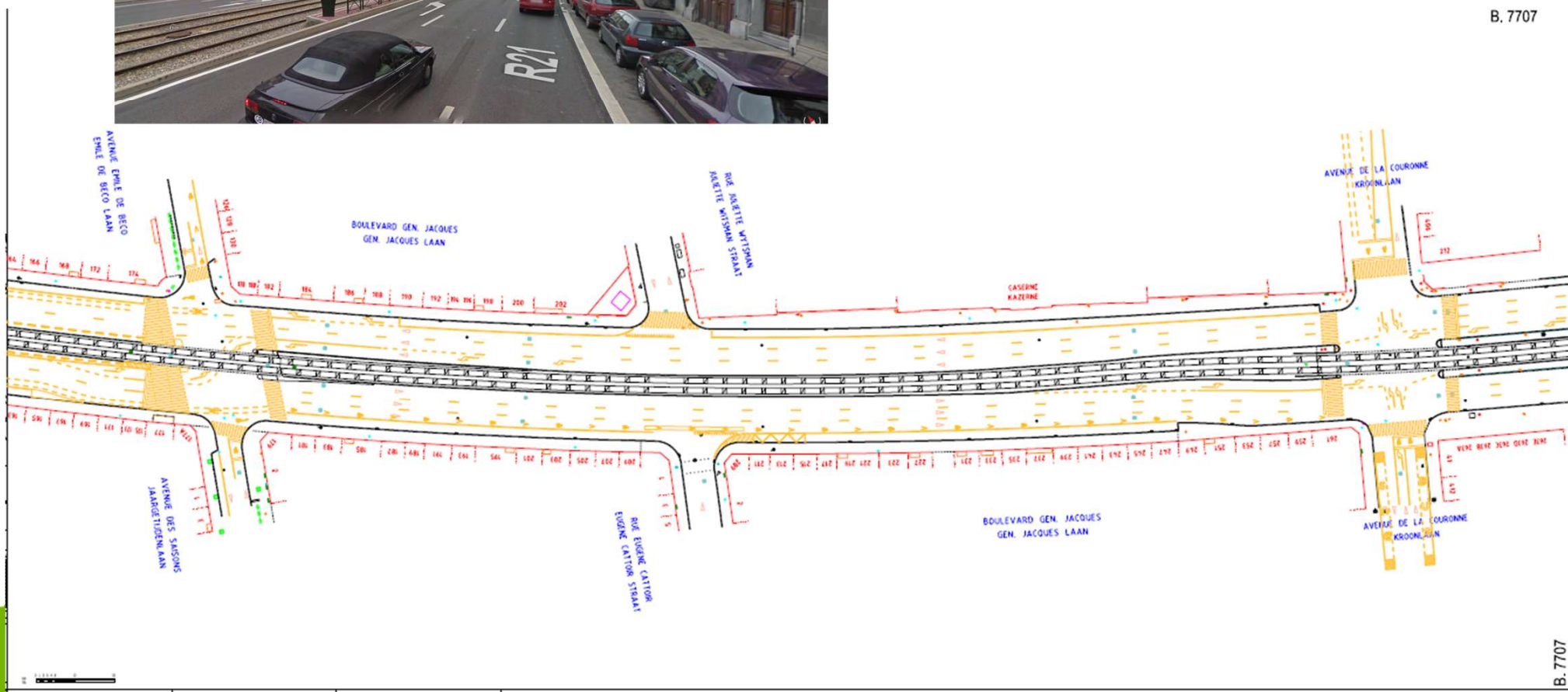


Rue Picard/Picardstraat

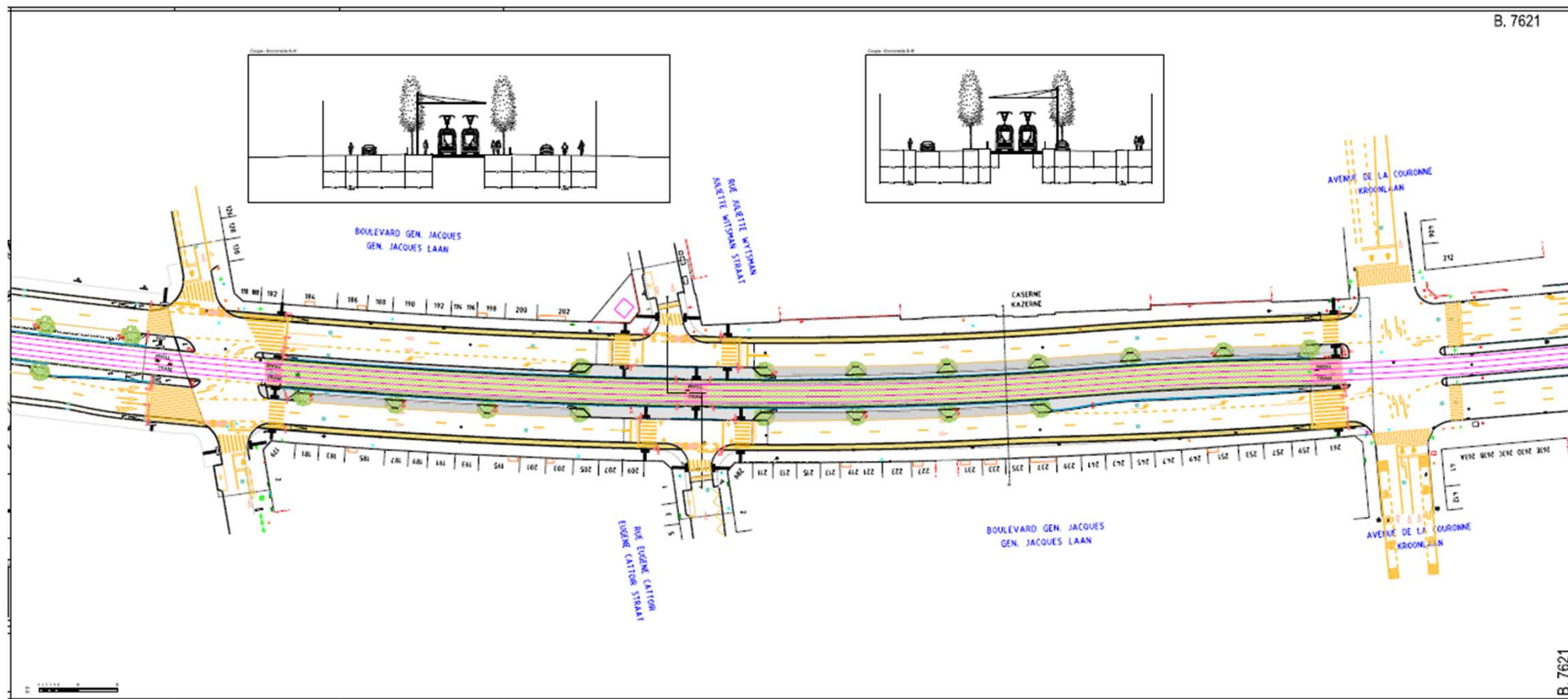


➔ Faire un choix

Boulevard Général Jacques/Generaal Jacqueslaan

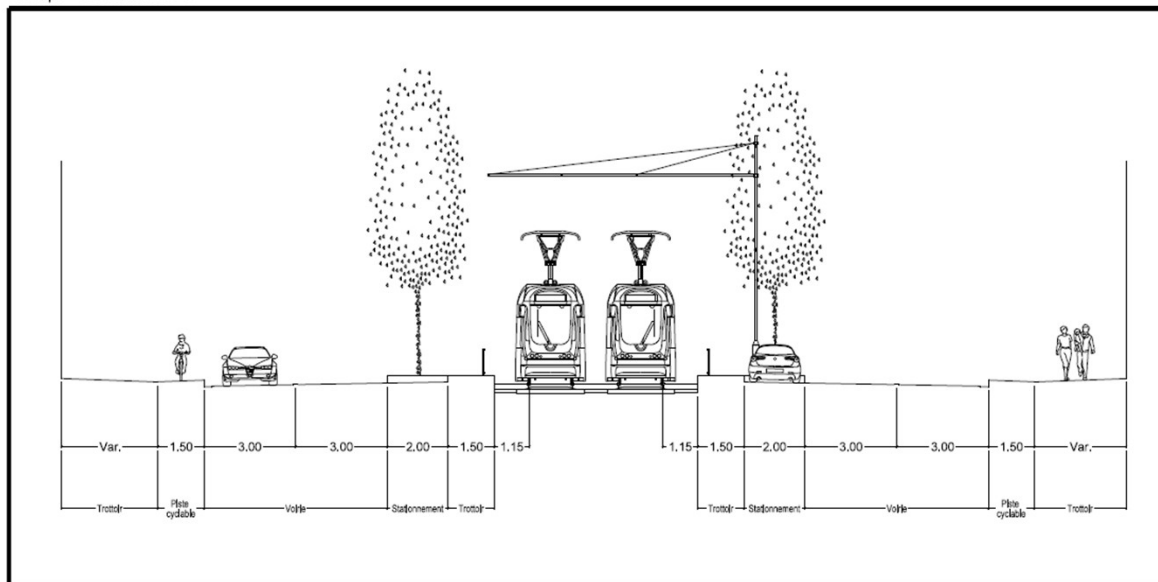


Boulevard Général Jacques/Generaal Jacqueslaan



Boulevard Général Jacques/Generaal Jacqueslaan

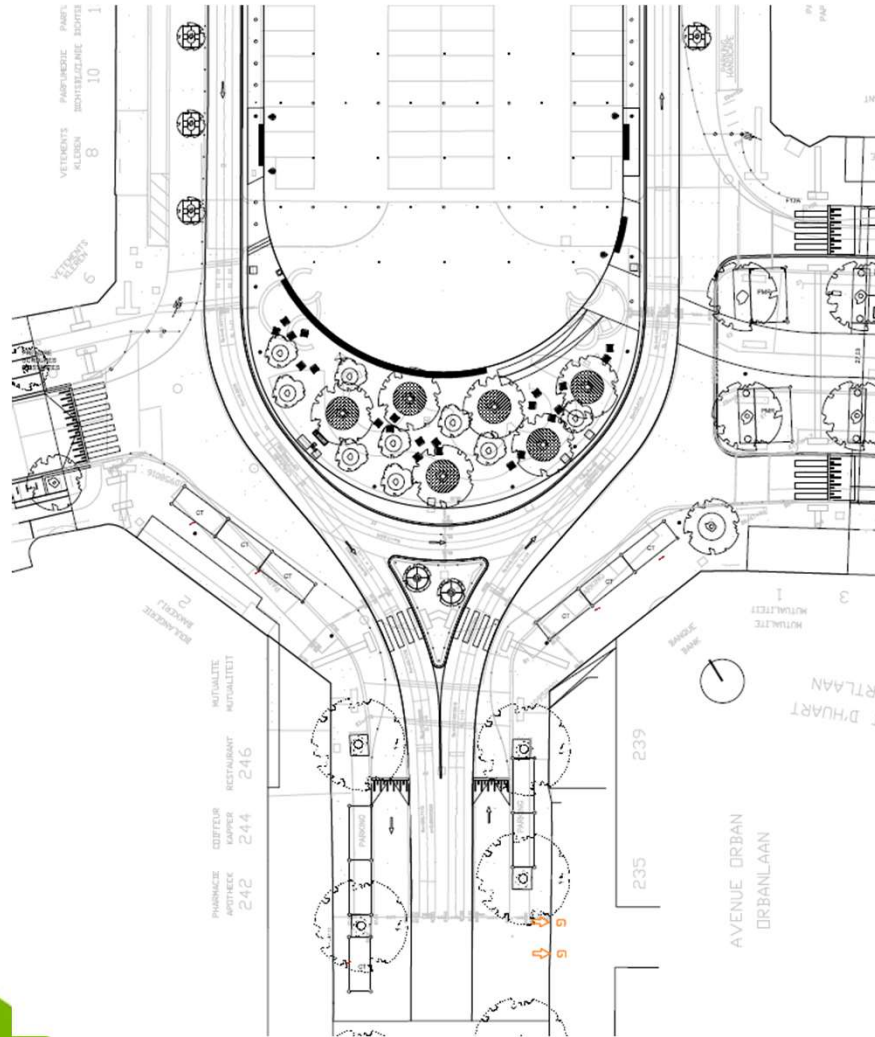
Coupe - Doorsnede B-B'



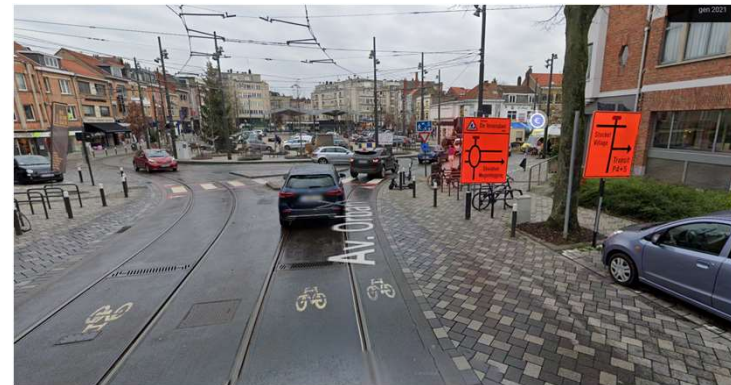
Place Dumon/Dumonplein



Place Dumon/Dumonplein



2009



2021



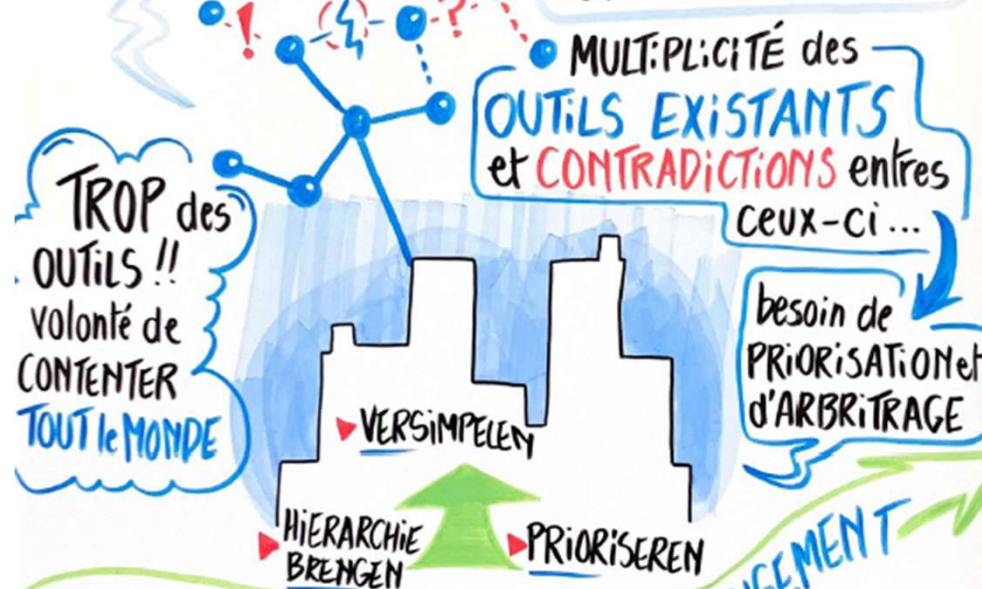
Analysons 3 cas concrets (1 cas/table de travail)

- *Rue Picard*
- *Boulevard Général Jacques*
- *Place Dumon*

Quel.le.s sont les :

- Avantages / inconvénients du partage de l'espace public en prenant en compte la vision SMV et STOP ?
- Les limites et blocages des outils existants ? (PRAS, Code de la route...)
- Les pistes à mettre en oeuvre ? Quels changements devrait-on opérer pour atteindre les objectifs SMV et STOP ?

4 Comment mieux **INTÉGRER** les **DIFFÉRENTES** fonctions de l'ESPACE PUBLIC dans les PROJETS d'AMÉNAGEMENT?



Hoe kunnen we de **VERSCHILLENDE** functies van de OPENBARE RUIMTE beter **INTEGREREN** in INRICHTINGSPROJECTEN?

@VISUALITYEU