



Omgevingsanalyse Kortenberg

Beeldkwaliteit publieke ruimte

COLOFON

Ontwerpteam

BRUT ARCHITECTURE AND URBAN DESIGN C.V.B.A.

KIEKENMARKT 33

1000 BRUSSEL

+32 (0)2 450 99 00

info@brut-web.be

contactpersoon: Francis De Wolf

projectmedewerkers: Lieven Symons, Dien Wiersma, Els Van Looy

LAND LANDSCHAPSARCHITECTEN

BORGERHOUTSESTRAAT 22/05

2018 ANTWERPEN

+32 (0)3 238 00 42

mail@landschapsarchitect.be

contactpersoon: Koen Hauspy

projectmedewerkers: Kenneth Willockx

Opdrachtgever

GEMEENTE KORTENBERG

DE WALSPLEIN 30

3070 KORTENBERG

Kristof.Coeckelbergh@kortenberg.be

contactpersoon: Kristof Coeckelbergh

INHOUD

1. Op zoek naar leesbaarheid en identiteit	4
2. Uitgangspunten beeldkwaliteit	5
3. Profielen	11
4. Kruisingen en overgangen	24



Kortenbergs voorbeeld ontsluiting gefocust op auto's

1. OP ZOEK NAAR LEESBAARHEID EN IDENTITEIT

Kortenberg wordt getypeerd door haar landschappelijke ligging gevormd door beekvalleien, boscomplexen en landbouwgronden enerzijds, en zijn woongebied met de verschillende deekernen anderzijds. Dit typische landelijk en dorpse karakter is ook de basis van de toolbox van de publieke ruimte.

De toolbox bestaat uit een reeks typeprofielen die de leesbaarheid en structuur van de gemeente zullen versterken. De profielen gaan van brede verbindingswegen tot smalle voetwegen.

Een duidelijke categorisering verhoogt de leesbaarheid van de publieke ruimte en de logisch te volgen routing opgelegd vanuit het mobiliteitsplan. Het inzetten van beeldkwaliteit kan in sterke mate deze leesbaarheid verhogen. De samenhang in beeldkwaliteit hangt bovendien sterk af van enerzijds de positionering van een straat binnen haar context en anderzijds van de functie.

In de toolbox stellen we afhankelijk van locatie een ideaal wegprofiel voor. Deze profielen spelen in op de gewenste verblijfskwaliteit per locatie, afhankelijk van de verschillende gebruikers.

In de centra willen we de stedelijke straten inzetten als verblijfstraten. Straten waarin meer ruimte is voor verblijven met bijvoorbeeld ruimte voor pleintjes, zitbanken, enzovoort. Terwijl we voor de straten die meer in het landelijke gebied liggen, inzetten op het vergroenen van de profielen. Hierdoor zullen ze deel gaan uitmaken van hun omgeving en de landschappelijke structuur versterken.

Het moet duidelijk zijn dat deze profielen geen ontwerpvoorstellen zijn. Elke straat is een ontwerp op zich. Net zoals voor de rest van de voorstellen van dit masterplan zijn de achterliggende principes belangrijker dan de letterlijke uitwerking. Met het ontwerp voor nieuwe profielen moet aangetoond worden dat ze aan deze principes beantwoorden.

De typeprofielen werden opgesteld door het landschapsbureau LAND landschapsarchitecten. De uitwerking van deze toolbox speelt zich af op een ander detailniveau. Om deze reden zal grafische en detailinvulling van de schema's/tekeningen anders zijn dan het gehele document. Toch is het ook hier belangrijk om te vermelden dat de profielen geen ontwerpprofielen zijn. Het ontwerp van elke straat moet als een project op zich bekeken worden. De profielen in dit document dienen enkel ter illustratie van de achterliggende beeldkwaliteit.

2. UITGANGSPUNTEN BEELDKWALITEIT

Een landschappelijk wegprofiel

Het omringende landschap maakt een belangrijk en structurerend deel uit van de gemeente Kortenberg. Deze typische groene setting vormt mede met het dorps karakter de identiteit van de gemeente. We willen dit landschap inzetten als element dat zowel de leesbaarheid als de identiteit kan versterken van de gemeente in de toekomst. Dit doen we door de groene setting als het aanknopingspunt te kiezen voor het opmaken van de verschillende typeprofielen binnen de gemeente. Het vergroenen van de straten kan bijdragen aan de dorps context van Kortenberg en haar deelgemeenten. Op langere termijn kunnen de wegen belangrijke groene en dorps identiteitsdragers worden.

'Het landschap' krijgt een andere invulling in de verschillende type volgens de context waarin deze gelegen is. Afhankelijk van de locatie van de weg/straat zullen de landschappelijke elementen op een andere manier ingezet worden. Zo wordt in de dorpscentra eerder gewerkt met vrijstaande, solitaire bomen in een losse structuur terwijl we op een lokale verbindingsweg, die de grote landschappelijke structuren (bossen en beekvalleien) kruist, gebruik maken van grasbermen al dan niet aangevuld met bomen.

Buiten de context is ook de ruimte die voorhanden is bepalend voor de vertaling van de groenelementen binnen de profielen, zo kan bij voldoende ruimte in het buitengebied maximaal ingezet worden op grasbermen binnen het straatprofiel of bomen in de parkeerstroken binnen de bebouwde kom.



Kortenbergs voorbeeld landelijk karakter

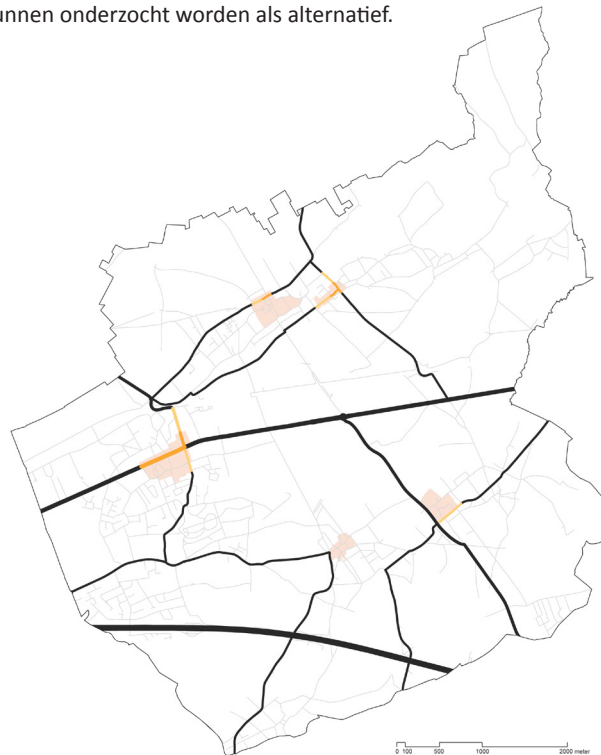
		dorpskern		centrumstraat		lokale III		lokale II		lokale I	
profiel opbouw	voetpad	<ul style="list-style-type: none"> • zone van min. 1,8m • onderdeel van de pleinruimte, zo breed mogelijk 		<ul style="list-style-type: none"> • min. 1,8m • zo breed mogelijk • bij overmaat (breed profiel) ruimte toevoegen aan de voetpaden 		<ul style="list-style-type: none"> • 1,8m • bij een woonerf: onderdeel van het totale profiel (gemengd gebruik) 		<ul style="list-style-type: none"> • 1,8m 		<ul style="list-style-type: none"> • 1,8m • weglaten buiten de bebouwde kom (verbreed fietspad gebruiken) 	
	fietspad	<ul style="list-style-type: none"> • in de regel op de rijweg • bij éénrichtingsverkeer: zone 1,5m in tegengestelde richting door aanduiden met bvb.verkeersnagels 		<ul style="list-style-type: none"> • in de regel op de rijweg • bij éénrichtingsverkeer: zone 1,5m in tegengestelde richting door aanduiden met bvb. verkeersnagels 		<ul style="list-style-type: none"> • in de regel op de rijweg • bij éénrichtingsverkeer: zone 1,5m in tegengestelde richting door aanduiden met bvb.verkeersnagels 		<ul style="list-style-type: none"> • in de regel op de rijweg • indien wel gewenst: 1,75m + 0,5 (veiligheidszone) • bij éénrichtingsverkeer: zone 1,5m in tegengestelde richting door aanduiden met bvb. verkeersnagels • indien wel gewenst maar niet voldoende ruimte beschikbaar: zoeken naar alternatieven in parallelle straten of door optimalisatie van het traag netwerk 		<ul style="list-style-type: none"> • 1,75m + 0,5m (veiligheidszone) binnen de bebouwde omgeving • 2,25m buiten de bebouwde kom (gemengd voor sporadisch gebruik voetgangers) • indien wel gewenst maar niet voldoende ruimte beschikbaar: zoeken naar alternatieven in parallelle straten of door optimalisatie van het traag netwerk 	
	parkeerstrook	<ul style="list-style-type: none"> • 2m • bij voorkeur aan één zijde van de rijloper (eventueel wisselend) • indien te weinig plaats binnen het profiel: de parkeerstrook weglaten en eventueel zoeken naar een oplossing voor geclusterd parkeren 		<ul style="list-style-type: none"> • 2m • bij voorkeur aan één zijde van de rijloper (eventueel wisselend) • indien te weinig plaats binnen het profiel: de parkeerstrook weglaten en eventueel zoeken naar een oplossing voor geclusterd parkeren 		<ul style="list-style-type: none"> • 2m • bij voorkeur aan één zijde van de rijloper (eventueel wisselend) • indien te weinig plaats binnen het profiel: de parkeerstrook weglaten en eventueel zoeken naar een oplossing voor geclusterd parkeren • bij een teveel aan ruimte en bij een hoge parkeerduk kan nagedacht worden over parkeren aan beide zijden van de weg 		<ul style="list-style-type: none"> • 2m • bij voorkeur aan één zijde van de rijloper • bij een teveel aan ruimte bij een wegprofiel binnen de bebouwde kom en bij een hoge parkeerduk kan nagedacht worden over parkeren aan beide zijden van de weg 		<ul style="list-style-type: none"> • 2m • bij voorkeur aan één zijde van de rijloper • bij een teveel aan ruimte bij een wegprofiel binnen de bebouwde kom en bij een hoge parkeerduk kan nagedacht worden over parkeren aan beide zijden van de weg • buiten de bebouwde kom kan sporadisch geparkeerd worden op een (gestabiliseerde) grasberm 	
	rijweg	TR/MB: 6,2 m	TR/ZB: 5,5 m	TR/MB: 6,2 m	TR/ZB: 5,5 m	TR/MB: 5,5 m	TR/ZB: 5 m	TR/MB: 6,2 m	TR/ZB: 5,5 m	TR/MB: 6,4 m	TR/ZB: 5,5 m
	ER/MB: 5 m	ER/ZB: 4,7 m	ER/MB: 4,2 m	ER/ZB: 4m	ER/MB: 4 m	ER/ZB: 4 m	ER/MB: 5 m	ER/ZB: 4,7 m	-	-	
	<ul style="list-style-type: none"> • indien te weinig plaats binnen het profiel voor een bus: de mogelijkheden bekijken om de bus om te leiden via één van de parallelle straten of door een parkeerstrook of fietspad te supprimeren als er alternatieven beschikbaar zijn 		<ul style="list-style-type: none"> • indien te weinig plaats binnen het profiel voor een bus: de mogelijkheden bekijken om de bus om te leiden via één van de parallelle straten of door een parkeerstrook of fietspad te supprimeren als er alternatieven beschikbaar zijn 		<ul style="list-style-type: none"> • indien te weinig plaats binnen het profiel voor een bus: de mogelijkheden bekijken om de bus om te leiden via één van de parallelle straten of door een parkeerstrook of fietspad te supprimeren als er alternatieven beschikbaar zijn 		<ul style="list-style-type: none"> • indien te weinig plaats binnen het profiel voor een bus: de mogelijkheden bekijken om de bus om te leiden via één van de parallelle straten of door een parkeerstrook of fietspad te supprimeren als er alternatieven beschikbaar zijn 		<ul style="list-style-type: none"> • indien te weinig plaats binnen het profiel voor een bus: de mogelijkheden bekijken om de bus om te leiden via één van de parallelle straten of door een parkeerstrook of fietspad te supprimeren als er alternatieven beschikbaar zijn 		

TR: tweerichtingen, ER: één richting, MB: met bus, ZB: zonder bus

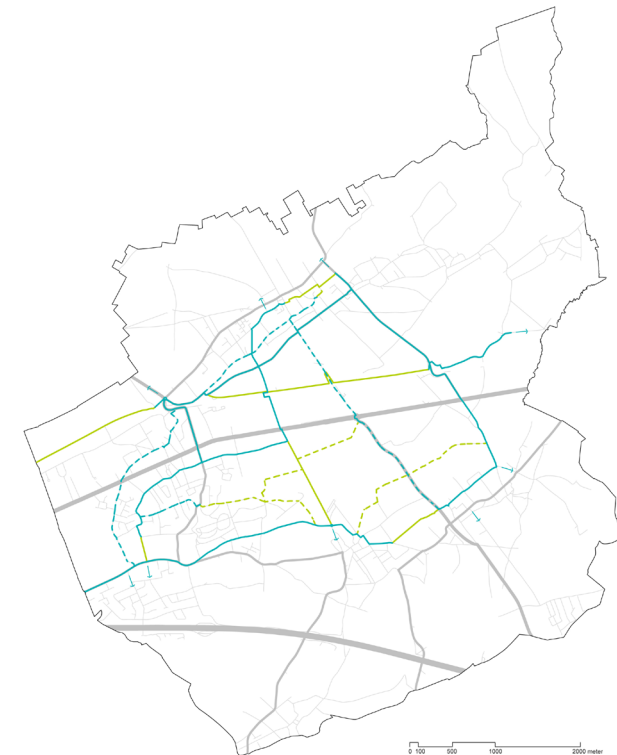
Een wegprofiel op maat

Een duidelijke categorisering verhoogt de leesbaarheid van de publieke ruimte en de logische te volgen routing opgelegd vanuit het mobiliteitsplan. Het inzetten van beeldkwaliteit kan in sterke mate deze leesbaarheid verhogen. De samenhang in beeldkwaliteit hangt bovendien sterk af van enerzijds de positionering van een straat binnen haar context en anderzijds van de functie. Zo hangen de dorpskernen en de aanloopstraten sterk samen qua gebruik en uitstraling. Hetzelfde geldt voor de lokale gebiedsontsluitingswegen en de lokale verbindingswegen. Ook de woonstraten vormen een groep met een eigen, samenhangende uitstraling. Dit principe wordt vertaald in dimensionering en materialisatie.

Er wordt per categorie een ideaal wegprofiel voorgesteld dat inspeelt op een gepaste verblijfskwaliteit voor de verschillende gebruikers (voetganger, fiets, auto, bus, ...). Situaties die invloed hebben op de breedte van de rijweg (eenrichtingsverkeer en een profiel met bus) worden niet afzonderlijk getekend, de passende afmeting van de rijbaan kan afgeleid worden uit de tabel op de vorige bladzijde. Voor de uitzonderingssituaties (te brede of te smalle wegen) wordt eveneens aangegeven welke maatregelen kunnen onderzocht worden als alternatief.



krachtlijn: de categorisering van de wegen



krachtlijn: het fietsnetwerk tussen de kernen

		dorpskern	centrumstraat	lokale III	lokale II	lokale I
profiel opbouw	voetpad	<ul style="list-style-type: none"> • onderdeel van de pleinruimte • niet afzonderlijk gemarkeerd • zo breed mogelijk • op zelfde niveau als de rijloper 	<ul style="list-style-type: none"> • zo breed mogelijk (min. 1,8m) • licht verhoogd t.o.v. de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> • vrije zone van min. 1,8m • onderdeel van het volledige profiel bij woonerven • licht verhoogd t.o.v. de rijweg bij woonstraten 	<ul style="list-style-type: none"> • min. 1,8m • verhoogd t.o.v. de rijweg bij woonstraten 	<ul style="list-style-type: none"> • min. 1,8m binnen bebouwde kom • verhoogd t.o.v. de rijweg bij woonstraten • geen buiten bebouwde kom (grasberm)
	fietspad	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers op de rijbaan en onderdeel van de pleinruimte • markering van de tegengestelde richting door aanduiding met verkeersnagels 	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers op de rijbaan • markering van de tegengestelde richting door aanduiding met verkeersnagels 	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers op de rijbaan • bij drukke woonstraten: markering van de tegengestelde richting door aanduiding met verkeersnagels 	<ul style="list-style-type: none"> • fietsers op de rijbaan • indien toch gewenst: verhoogd t.o.v. de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> • vrijliggende fietspaden • 1,75m + 0,50m veiligheidsstrook • verhoogd t.o.v. de rijweg
	parkeerstrook	<ul style="list-style-type: none"> • afgebakende parkeervakken • parkeren langs de rijloper • op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> • afgebakende parkeervakken • parkeren langs de rijloper • op zelfde niveau aangelegd als het voetpad 	<ul style="list-style-type: none"> • afgebakende parkeervakken • parkeren langs de rijloper • op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> • afgebakende parkeervakken binnen de bebouwde kom op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg • buiten de bebouwde kom op grasberm indien aanwezig 	<ul style="list-style-type: none"> • afgebakende parkeervakken binnen de bebouwde kom op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg • buiten de bebouwde kom op grasberm indien aanwezig
	rijweg	<ul style="list-style-type: none"> • op pleinniveau • subtiele markering door doorlopende goot en eventueel lage paaltjes • geen boordsteen 	<ul style="list-style-type: none"> • duidelijk gemarkeerd met lage, afgeschuinde boordsteen • verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad 	<ul style="list-style-type: none"> • woonstraat: duidelijk gemarkeerd met lage, afgeschuinde boordsteen • verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad • woonerf: aangelegd op zelfde niveau als het voetpad met subtiele markering door doorlopende goot 	<ul style="list-style-type: none"> • duidelijk gemarkeerd met hoge, rechte boordsteen • verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad 	<ul style="list-style-type: none"> • duidelijk gemarkeerd met hoge, rechte boordsteen • verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad
groenstructuur	grasberm	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • bij landelijke woonstraten indien wegprofiel dit toelaat 	<ul style="list-style-type: none"> • buiten de bebouwde kom • bij kruising met grote landschappelijke dragers 	<ul style="list-style-type: none"> • buiten de bebouwde kom
	beplantingsvak	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • bij woonstraten als afwisseling tussen de parkeerstrook • als aankleding van het woonerf 	-	-
	bomen	<ul style="list-style-type: none"> • solitaire bomen als accent • verspreide plaatsing op plekken waar ze kunnen uitgroeien 	<ul style="list-style-type: none"> • als accent • verspreide plaatsing op plekken waar ze kunnen uitgroeien • plaatsing in zone voor parkeren of in voetgangerszone bij voldoende breedte 	<ul style="list-style-type: none"> • als accent • verspreide plaatsing op plaatsen waar ze kunnen uitgroeien • plaatsing in zone voor parkeren • als aankleding van het woonerf 	<ul style="list-style-type: none"> • boomstructuren enten op kruising van de straat met de grote landschappelijke dragers (bossen en beekvalleien) • plaatsing in zone voor parkeren of grasbermen 	<ul style="list-style-type: none"> • boomstructuren enten op kruising van de straat met de grote landschappelijke dragers (bossen en beekvalleien) • plaatsing in zone voor parkeren of grasbermen
materialisatie	verharding	<ul style="list-style-type: none"> • hoogwaardige materialisatie van gevel tot gevel (bvb. kleiklinker of natuursteen) 	<ul style="list-style-type: none"> • voetpaden en parkeervakken in hoogwaardige materialisatie van gevel tot gevel (bvb. kleiklinker of natuursteen) • rijweg in asfalt 	<ul style="list-style-type: none"> • voetpaden en parkeervakken in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) • rijweg in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) 	<ul style="list-style-type: none"> • voetpaden en parkeervakken in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) • rijweg in asfalt 	<ul style="list-style-type: none"> • voetpaden en parkeervakken in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) • rijweg in asfalt
	boordsteen	-	<ul style="list-style-type: none"> • lage, afgeschuinde 	<ul style="list-style-type: none"> • lage, afgeschuinde 	<ul style="list-style-type: none"> • hoge, rechte 	<ul style="list-style-type: none"> • hoge, rechte
	verlichting	<ul style="list-style-type: none"> • lage masten, gemiddelde lichtintensiteit • maatwerk (bvb. belichten historische gebouwen en monumenten) • streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> • lage masten, gemiddelde lichtintensiteit • maatwerk (bvb. belichten historische gebouwen en monumenten) • streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> • lage masten, lage lichtintensiteit • streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> • middelhoge masten, gemiddelde lichtintensiteit • streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> • hoge masten, hoge lichtintensiteit • streven naar een gebiedsdekkende huisstijl
	meubilair	<ul style="list-style-type: none"> • aandacht voor zitmeubilair • streven naar een gebiedsdekkendehuisstijl voor Kortenberghuisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> • aandacht voor zitmeubilair • streven naar een gebiedsdekkendehuisstijl voor Kortenberghuisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> • integratie van inrichtingselementen in de woonerven 	-	-

Bouwstenen voor beeldkwaliteit

De bouwstenen voor beeldkwaliteit worden gevormd door materialisatie, maatvoering, integratie van groenelementen, verlichting,... In de matrix worden de gehanteerde bouwstenen overzichtelijk opgelijst als leidraad bij de (her)aanleg van straten in Kortenberg.

De bouwstenen voor de opbouw van de wegprofielen worden ingedeeld in 3 grote groepen:

- **Profielopbouw:**

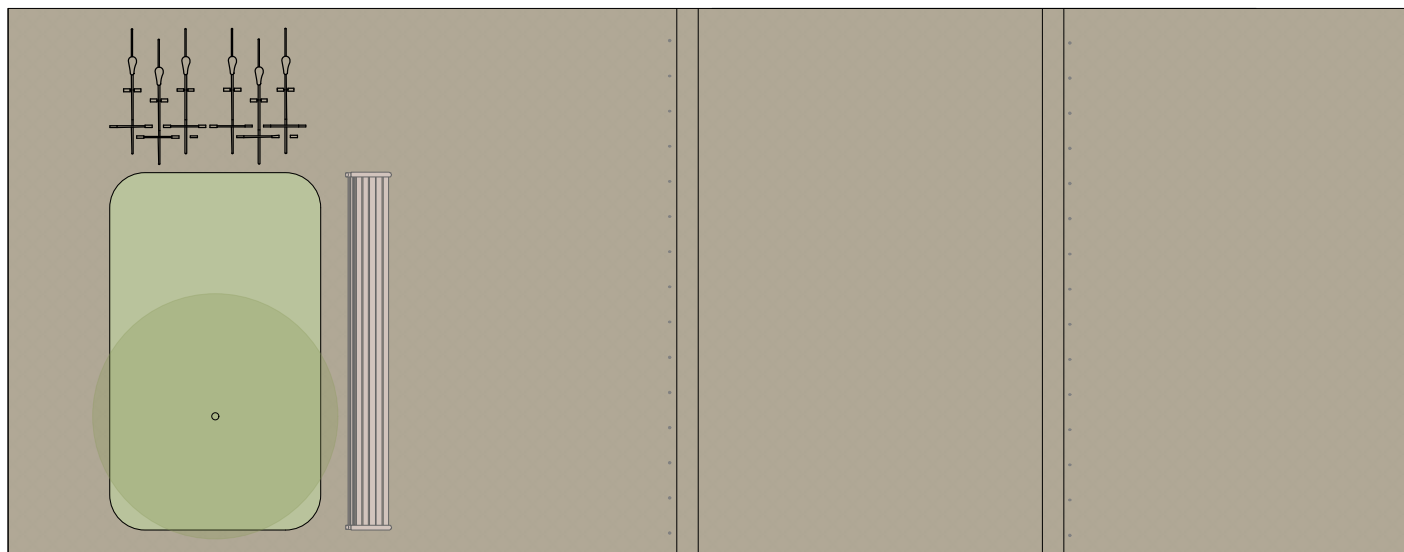
Hierin komen de verschillende gebruikszones (voetpad, fietspad, parkeerstrook, rijweg,...) aan bod en de aanduiding van de positionering van de individuele gebruikszones ten opzichte van elkaar.

- **Groenstructuur:**

Hierin worden de te hanteren groenelementen (grasbermen, bomen, beplantingen,...) aangeduid.

- **Inrichtingselementen:**

Hierin worden suggesties gedaan van de te hanteren materialen en specifieke inrichtingselementen (verharding, type boordsteen, verlichting, meubilair,...) voor de profielen.



typeprofiel dorpskern/dorpsplein

3. PROFIELEN

Dorpskern

De dorpscentra worden ingericht als pleinruimte met beperkte of geen hoogteverschillen. Een subtiele markering accentueert de rijbaan. De focus ligt hier op verblijven, de auto is te gast. Wanneer er parkeerhavens gepland worden, dienen deze in het ontwerp van de openbare ruimte geïntegreerd te worden. Er wordt plaats gemaakt voor solitaire bomen en bijkomende inrichtingselementen om het verblijfskarakter van de dorpskern te ondersteunen. Er wordt gewerkt met een hoogwaardige verharding die het verblijfskarakter accentueert (bvb. kleiklinker of natuursteen) en er is aandacht voor aangepast straatmeubilair (lange banken, waterelementen, kunstintegratie, ...).

belangrijke ontwerpelementen:

- een hoogwaardige verharding accentueert het verblijfskarakter (bvb. kleiklinker of natuursteen)
- het voetpad als onderdeel van de pleinruimte
- de fietsers rijden op de rijweg
- langsparkeren kan indien gewenst, anders afzonderlijke parkeerhavens voorzien door bijvoorbeeld integratie van een kleinschalige centumparking
- solitaire bomen en bijkomende inrichtingselementen toevoegen om het verblijfskarakter van de dorpskern te ondersteunen
- aandacht voor aangepast straatmeubilair (lange banken, waterelementen, kunstintegratie, ...)
- aangepaste verlichting met lage masten en/of gevelarmaturen met aandacht voor het belichten van historische monumenten

bij een teveel aan ruimte:

- maximaal inzetten op pleinruimte
- de eventuele overmaat wordt toegevoegd bij het verblijfsgebied

bij een tekort aan ruimte:

- geen parkeerzone toepassen
- maximaal inzetten op shared space
- nadenken over een alternatieve busverbinding in een parallelle straat



referentie dorpskern



referentie dorpsstraat



hoogwaardige verharding (natuursteen) met verblijfskarakter



zitobjecten nodigen uit om te verblijven



typeprofiel centrumstraat

Centrumstraat/aanloopstraat

De centrumstraten sluiten qua beeldkwaliteit nauw aan bij de dorpscentra. Het doel is om ook hier de focus te leggen op de verblijfskwaliteit van het centrumgebied. Binnen het profiel is er ruimte voor voetgangers, parkeren en indien de afmeting van het profiel het toelaat, ruimte voor groen- en inrichtingselementen.

belangrijke ontwerpelementen:

- voetpaden minimaal 1,80 m
- Indien mogelijk wordt het teveel aan ruimte ingezet op het verbreden van de voetpaden om het verblijfskarakter van een centrumstraat te accentueren
- voetpaden in dezelfde hoogwaardige verharding als de dorpskern die het verblijfskarakter accentueert (bvb. kleiklinker of natuursteen)
- rijweg in asfalt
- fietsers op de rijbaan
- bij éénrichtingsverkeer markering van de fietsstrook uit tegengestelde richting door verkeersnagels
- parkeerstrook verhoogd aangelegd t.o.v. de rijweg (zelfde niveau als voetpad), zo kan de strook sporadisch ingezet worden als uitlopruimte voor het voetpad (bvb. bij braderij of dorpsfeest. De parkeerstrook wordt uitgevoerd in een hoogwaardige materialisatie (bvb. kleiklinker of natuursteen)
- indien er voldoende ruimte beschikbaar is kunnen er solitaire bomen voorzien worden binnen de zones voor parkeren of op de voetpaden
- aangepaste verlichting met lage masten en/of gevelarmaturen met aandacht voor het belichten van historische monumenten

bij een teveel aan ruimte:

- de overtollige ruimte maximaal toevoegen aan de voetpaden om het verblijfskarakter van de centrumstraat te accentueren

bij een tekort aan ruimte:

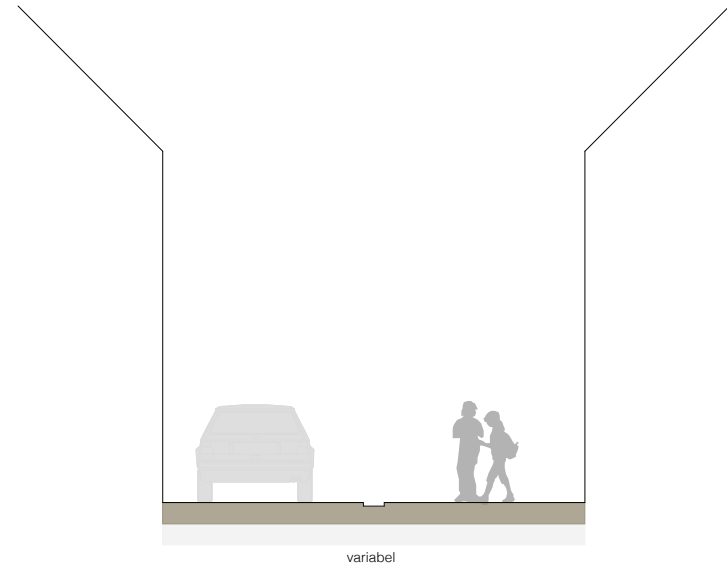
- geen parkeerzone toepassen
- nadenken over een alternatieve fietsverbinding in een parallelle straat of binnen het traag netwerk
- nadenken over een alternatieve busverbinding in een parallelle straat

Centrumsteeg

In specifieke gevallen kan gekozen worden om een centrumstraat in te richten als een steeg. Hierdoor wordt het verblijfskarakter geaccentueerd en de snelheid gedrukt waardoor deze weg een geheel gaat vormen met de rest van het centrum. Dit is enkel gewenst indien het verkeer dit toelaat. Als het profiel volledig op één niveau gelegd en wordt er geen duidelijk onderscheid meer gemaakt tussen de zone voor fietser, voetgangers en auto's.

belangrijke ontwerpelementen:

- de steeg wordt van gevel tot gevel gematerialiseerd in een hoogwaardige verharding (bvb. kleiklinker of natuursteen), de goot geeft subtiel de rijrichting aan binnen de centrumsteeg
- verlichting wordt aan de gevels of aan kabels bevestigd



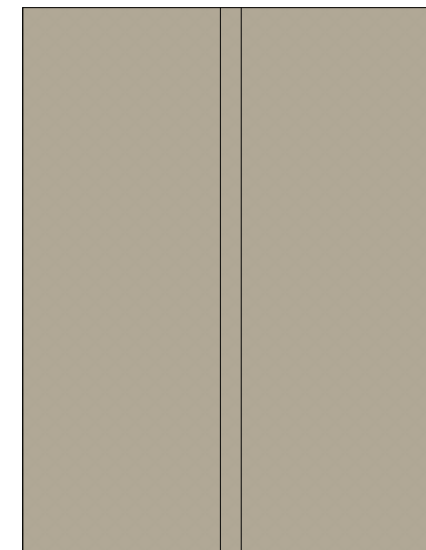
steeg



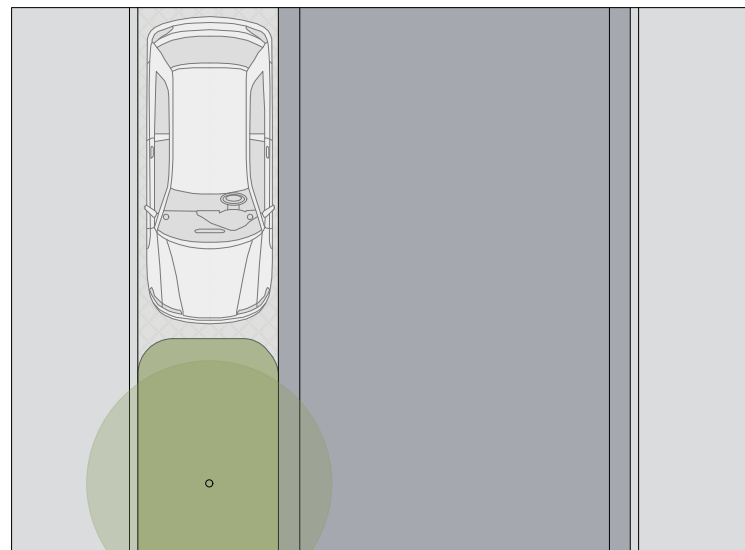
parkeren op niveau van het voetpad



parkeren op niveau van het voetpad



typeprofiel centrumsteeg



typeprofiel woonstraat

Erftoegangsweg, woonstraat (lokale III)

In deze straten primeert het woonkarakter. We leggen de voetpaden en de rijweg aan in elementenverharding. De fietsers rijden op de rijbaan. Langsparkeren kan indien gewenst, niet doorlopend, maar met voldoende onderbrekingen. Er kan ook plaats gemaakt worden voor solitaire bomen of beplantingsvakken binnen de zone voor het parkeren om het woonkarakter van de straten te versterken.

belangrijke ontwerpelementen:

- voetpaden van minimaal 1,80 m
- voetpaden in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen)
- rijweg in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen)
- fietsers op de rijbaan
- bij éénrichtingsverkeer markering van de fietsstrook uit tegengestelde richting door verkeersnagels
- parkeerstrook op hetzelfde niveau aangelegd als de rijweg
- parkeerstrook in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen)
- plaats voor solitaire bomen binnen de zones voor parkeren
- profiel wordt aangevuld met grote beplantingsvakken binnen de zone voor parkeren, dit om het woonkarakter van deze straten te versterken
- een aangepaste verlichting met lage masten

bij een teveel aan ruimte:

- integratie van beplantingsvakken
- voetpaden verbreden

bij een tekort aan ruimte:

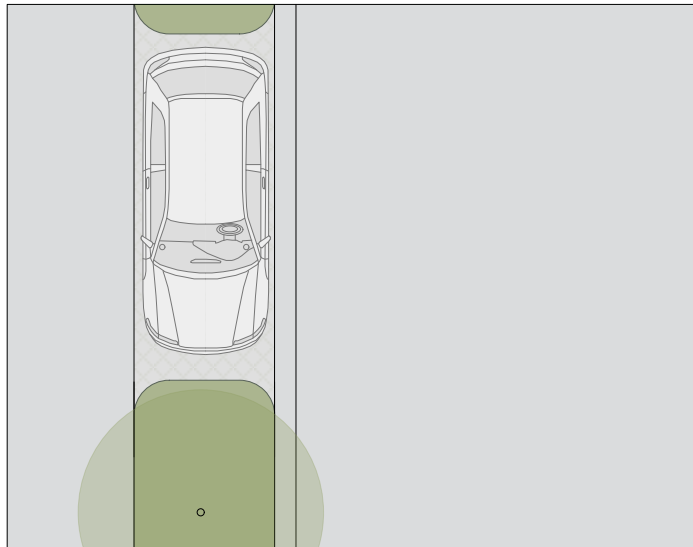
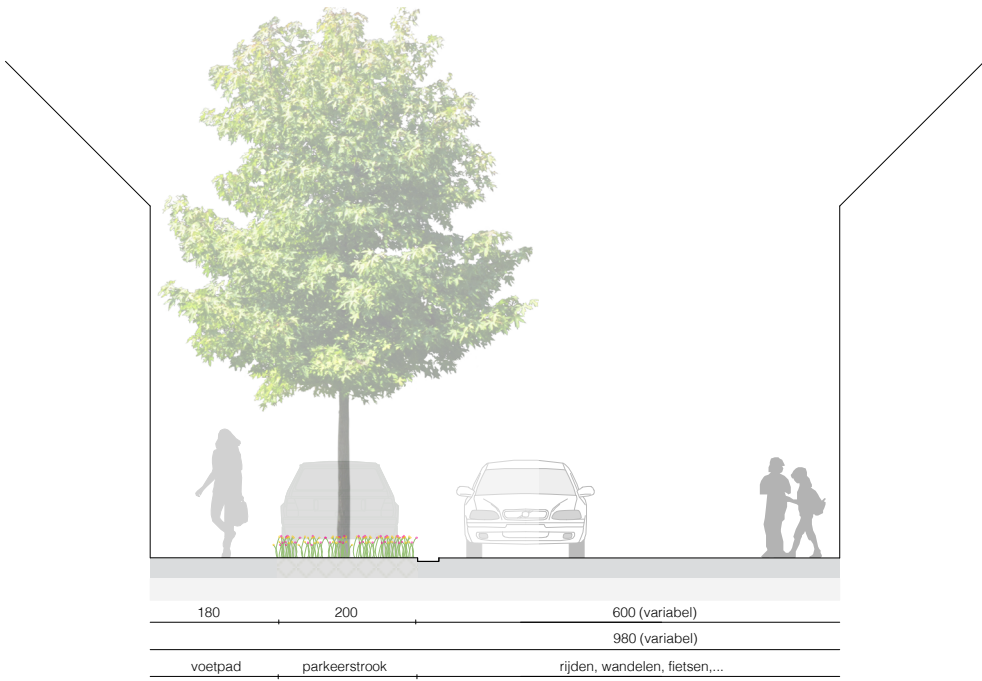
- geen parkeerzone toepassen
- bij een rustige woonstraat en/of bij nieuwe inbreidingsprojecten: het profiel inrichten als een woonerf



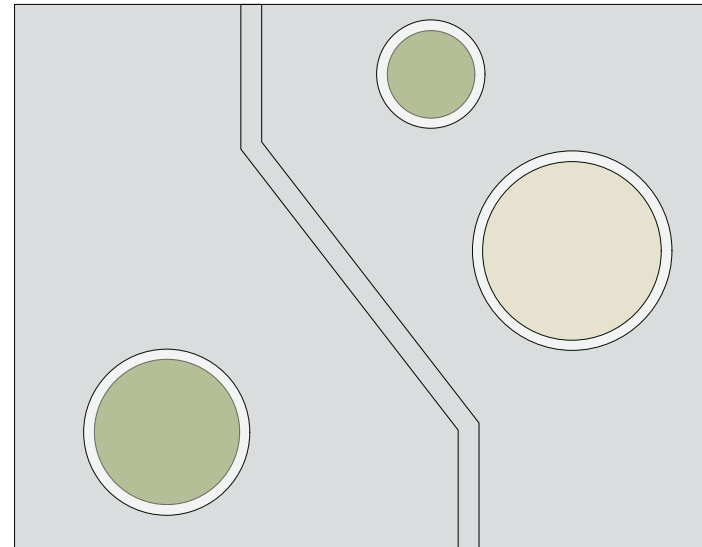
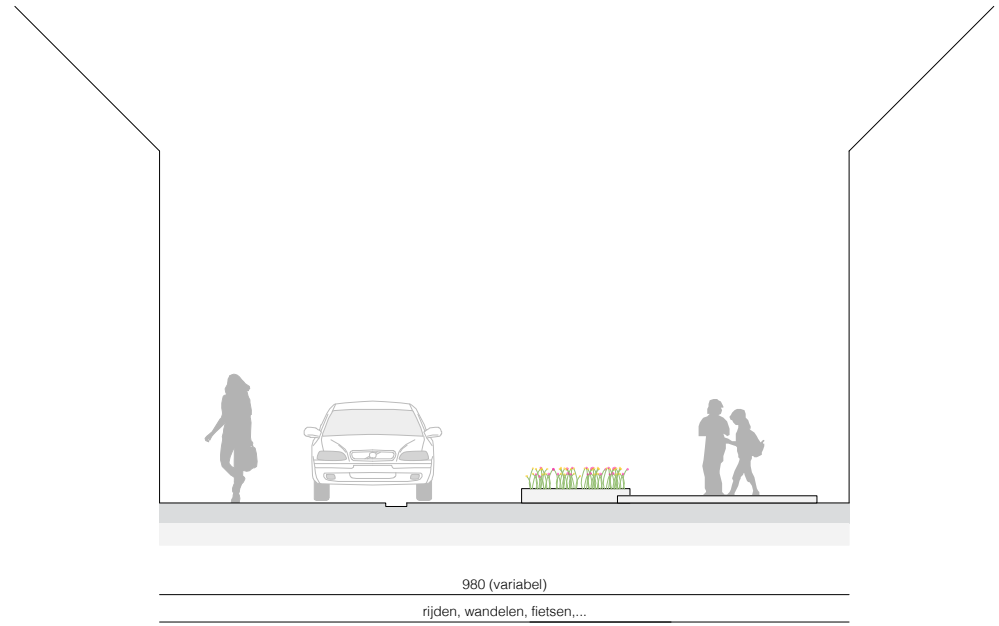
aandacht voor toegankelijkheid van het profiel



integratie groene randen bij voldoende ruimte



typeprofiel woonerf met parkeren



typeprofiel woonerf zonder parkeren

Woonerf

Bij een beperkt profiel in het centrum of een rustige woonstraat bij nieuwe inbreidingsprojecten kan het profiel ingericht worden als een woonerf. Wanneer we voor een woonerftypologie kiezen wordt het profiel volledig op één niveau gelegd en wordt er geen duidelijk onderscheid meer gemaakt tussen de zone voor fietser, voetgangers en auto's. Hierdoor wordt het verblijfskarakter geaccentueerd en de snelheid gedrukt waardoor deze weg een aangename woonstraat wordt met ruimte voor spelen, ontmoeten, etc.

belangrijke ontwerpelementen:

- aanleg van gevel tot gevel op één niveau
- duidelijke markering van de parkeervakken
- integratie van inrichtingselementen (banken, plantvakken, spelaanleiding, ...)

Veldweg

Wanneer een straat gelegen is in het landelijk gebied met enkel sporadisch of zelfs weinig of geen bebouwing wordt de straat ingericht als een veldweg. Dit wil zeggen dat het profiel zo compact mogelijk gehouden kan worden en zo goed mogelijk in zijn omgeving dient ingepast te worden.

belangrijke ontwerpelementen:

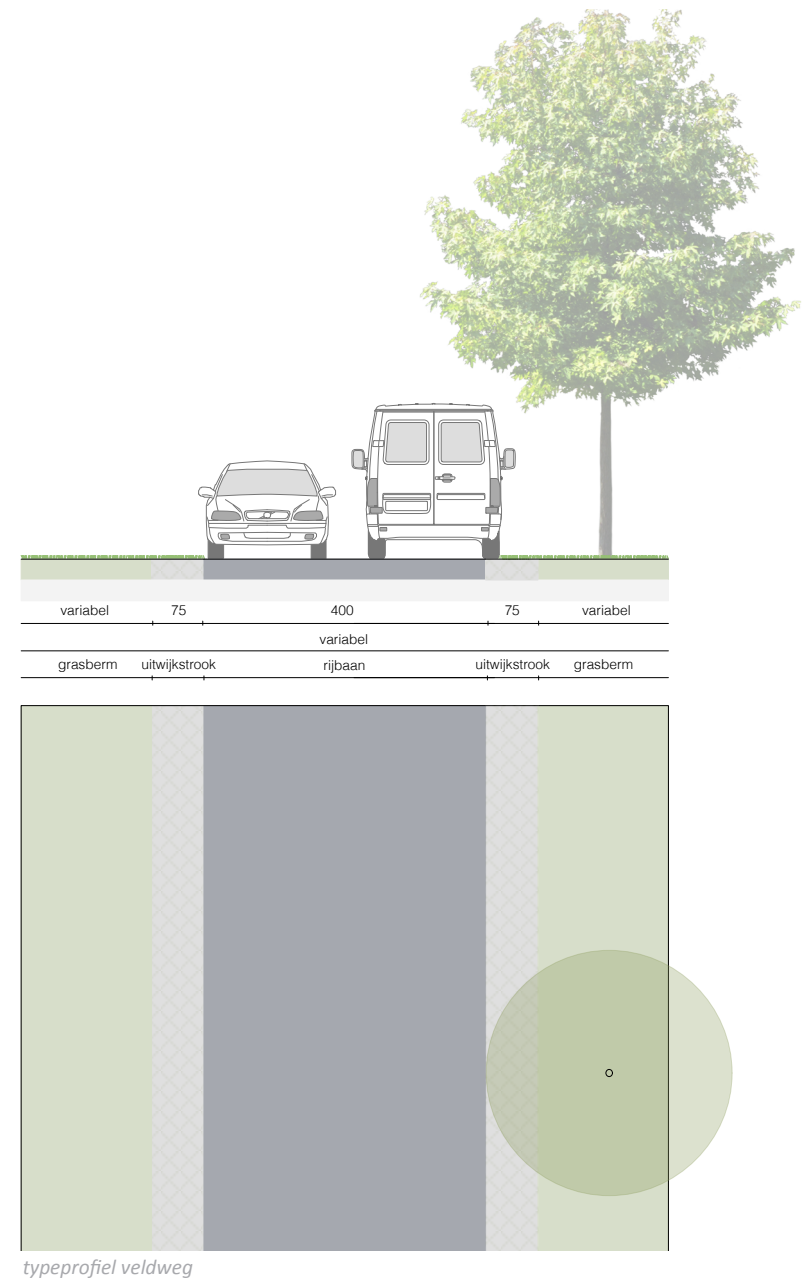
- deze worden smaller gematerialiseerd met eventueel een uitwijkstrook in grasbetondallen
- rijweg in ter plaatse gestort beton
- er worden geen parkeerplaatsen voorzien

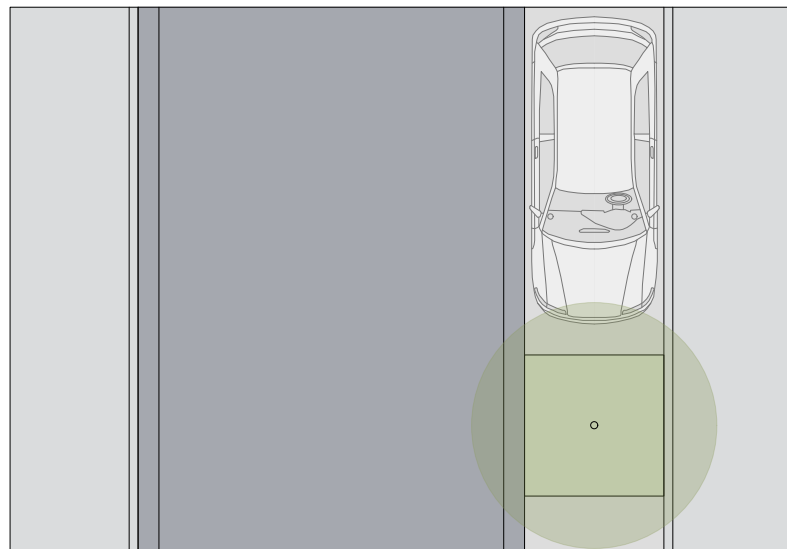
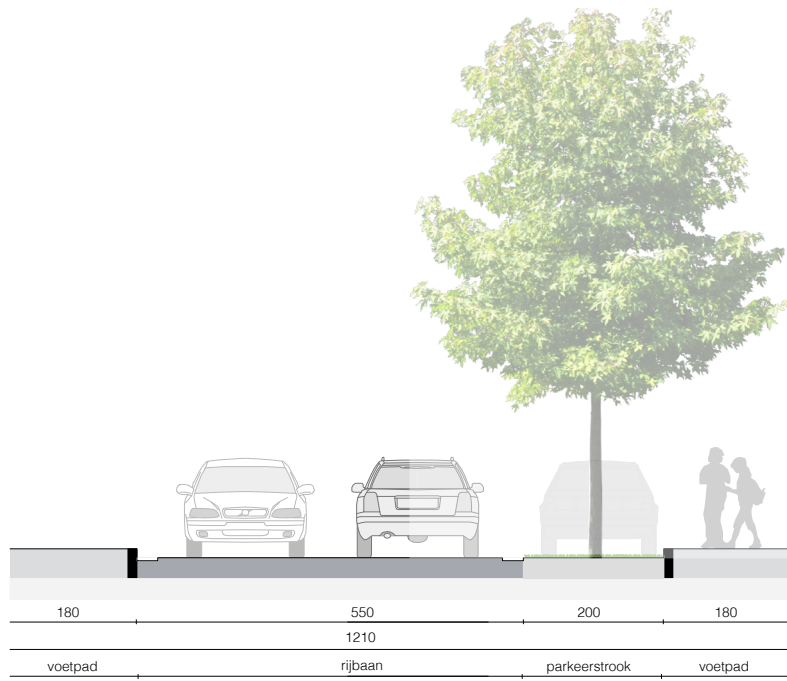


referentie woonerf

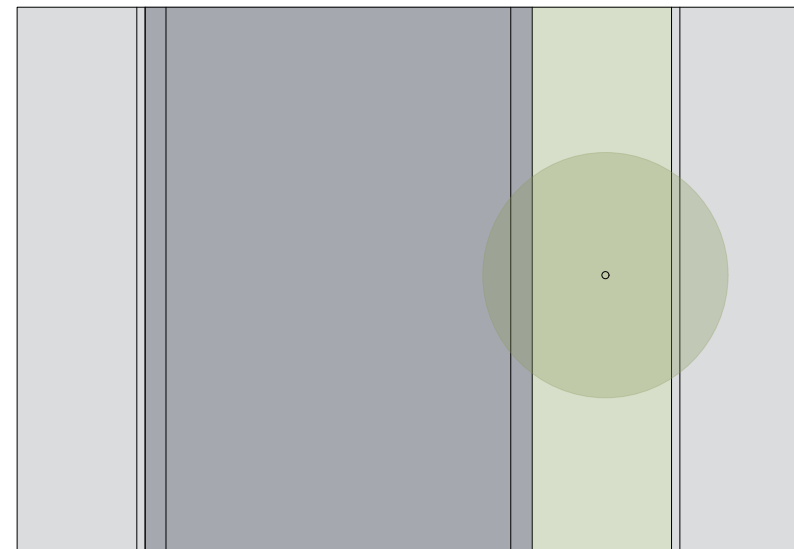
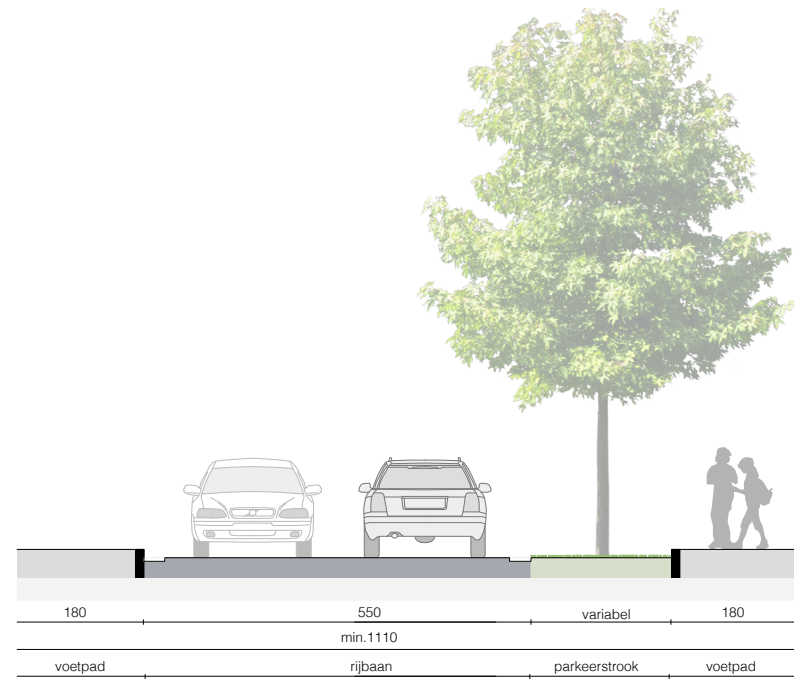


referentie veldweg





typeprofiel lokale gebiedsontsluitingsweg - dorp



typeprofiel lokale gebiedsontsluitingsweg - landschap

Lokale gebiedsontsluitingsweg (lokale II)

Deze sluiten qua beeldkwaliteit nauw aan bij de centrumstraten. Indien er voldoende ruimte is wordt er een vrijliggend fietspad en/of een grasberm voorzien die het groene karakter van de straat vergroot. Er is een duidelijk onderscheid tussen de rijbaan en de voetpaden die in verschillende materialen uitgevoerd zijn. Langsparkeren kan indien noodzakelijk. De parkeerstrook wordt aangelegd op het niveau van de rijweg. De voetpaden worden in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen) aangelegd.

belangrijke ontwerpelementen:

- voetpaden minimaal 1,80m
- fietspad in regel niet van toepassing, indien gewenst moet het vrijliggend en verhoogd aangelegd worden t.o.v. de rijbaan
- parkeerstrook aangelegd op het niveau van de rijweg in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen)
- plaats voor solitaire bomen binnen de zones voor parkeren of op de voetpaden indien er voldoende ruimte beschikbaar is
- voetpaden in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen)
- rijweg in asfalt
- afbakening met hoge, rechte boordstenen
- een aangepaste verlichting met middelhoge masten
- in een landschappelijke context worden de parkeerstroken vervangen door grasbermen

bij een teveel aan ruimte:

- toevoegen van vrijliggend fietspad
- overtollige ruimte maximaal toevoegen aan de grasbermen om de landschappelijke context te ondersteunen

bij een tekort aan ruimte:

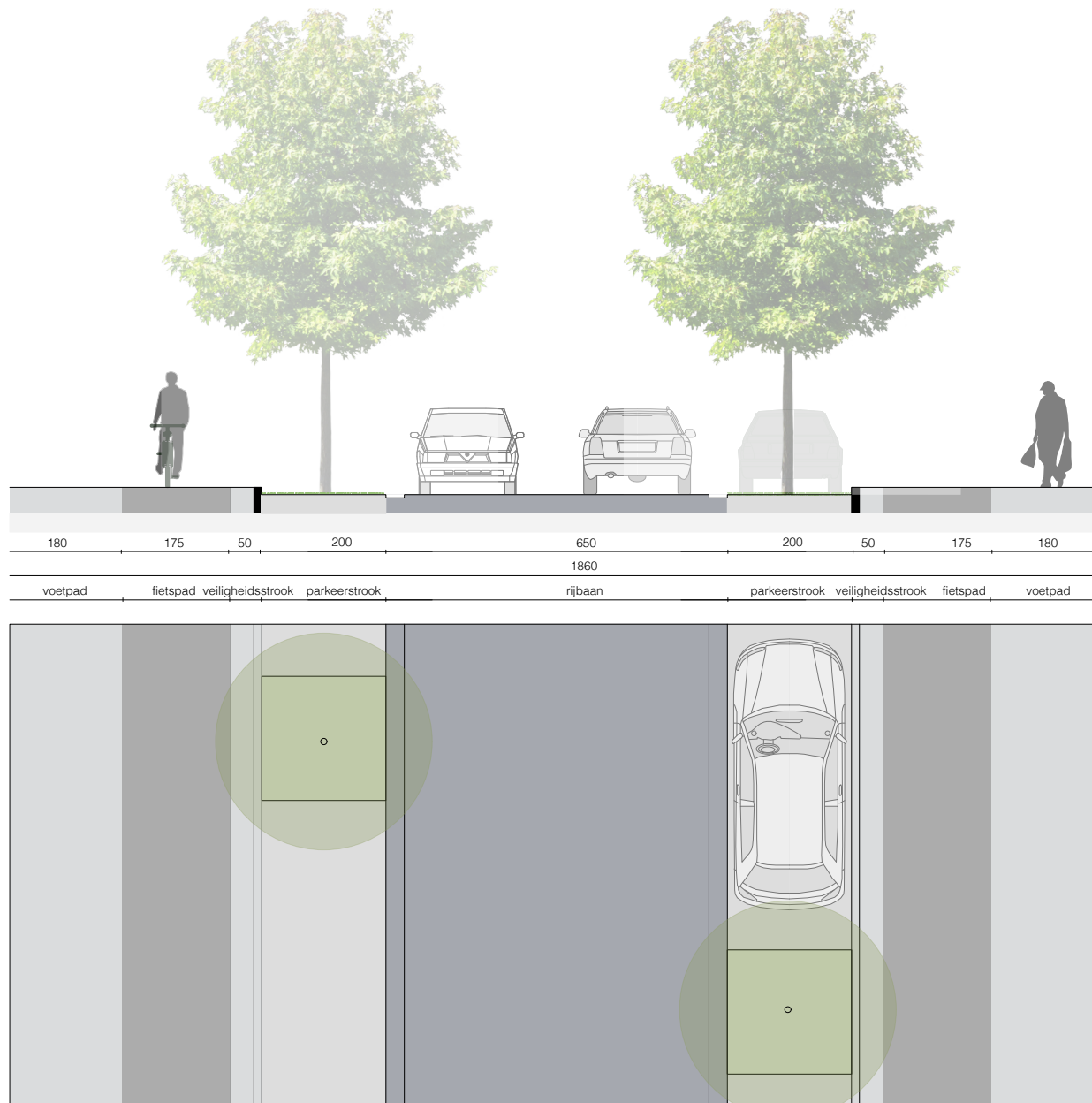
- geen parkeerzone toepassen
- nadenken over een alternatieve fietsverbinding in een parallelle straat of binnen het traag netwerk
- nadenken over een alternatieve busverbinding in een parallelle straat



referentie lokale gebiedsontsluitingsweg - dorp



referentie lokale gebiedsontsluitingsweg - dorp



typeprofiel lokale verbindingsweg - dorp

Lokale verbindingsweg (lokale I)

Deze sluiten qua beeldkwaliteit nauw aan bij de lokale gebiedsontsluitingswegen. Er wordt een vrijliggend fietspad voorzien. Er is een duidelijk onderscheid tussen de rijbaan en de voetpaden die in verschillende materialen uitgevoerd zijn. Langsparkeren kan indien noodzakelijk. De parkeerstrook wordt aangelegd op het niveau van de rijweg. De voetpaden worden in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen) aangelegd. Indien er een teveel is aan ruimte kan het voorzien van een grasberm het groene karakter van de straat vergroten.

belangrijke ontwerpelementen:

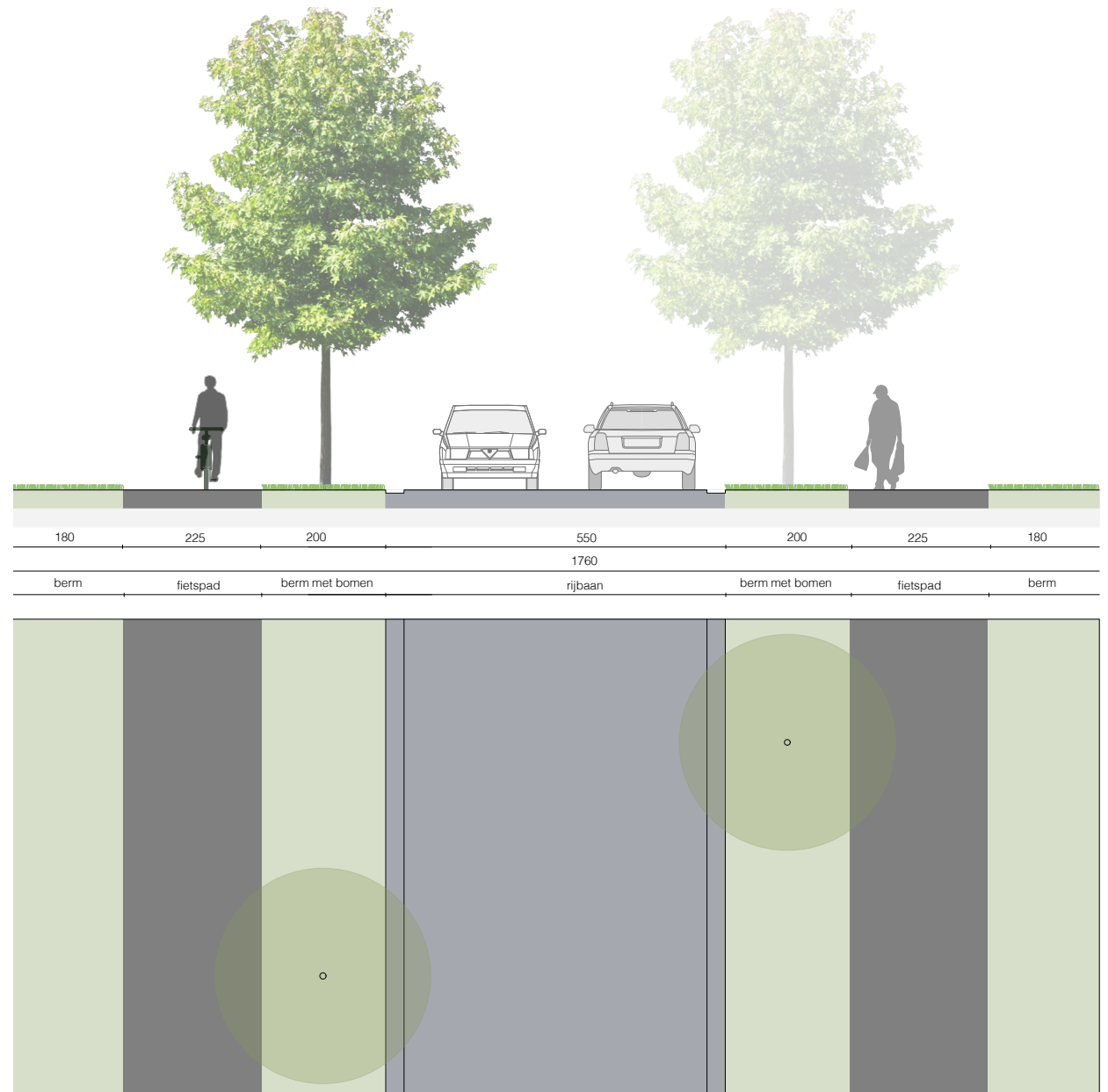
- voetpaden minimaal 1,80m
- vrijliggend fietspad voorzien
- rijweg in asfalt
- voetpaden in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen)
- afbakening met hoge, rechte boordstenen
- parkeerstrook aangelegd op het niveau van de rijweg in elementenverharding (bvb. betonstraatsteen)
- plaats voor solitaire bomen binnen de zones voor parkeren of op de voetpaden indien er voldoende ruimte beschikbaar is
- een aangepaste verlichting met hoge masten
- in een landschappelijke context worden de parkeerstroken vervangen door grasbermen

bij een teveel aan ruimte:

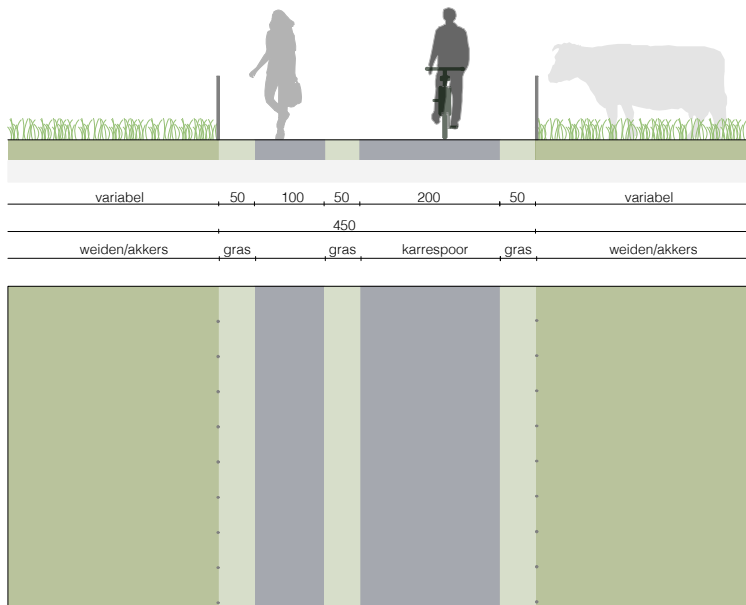
- overtollige ruimte maximaal toevoegen aan de grasbermen om de landschappelijke context te onderstrepen

bij een tekort aan ruimte:

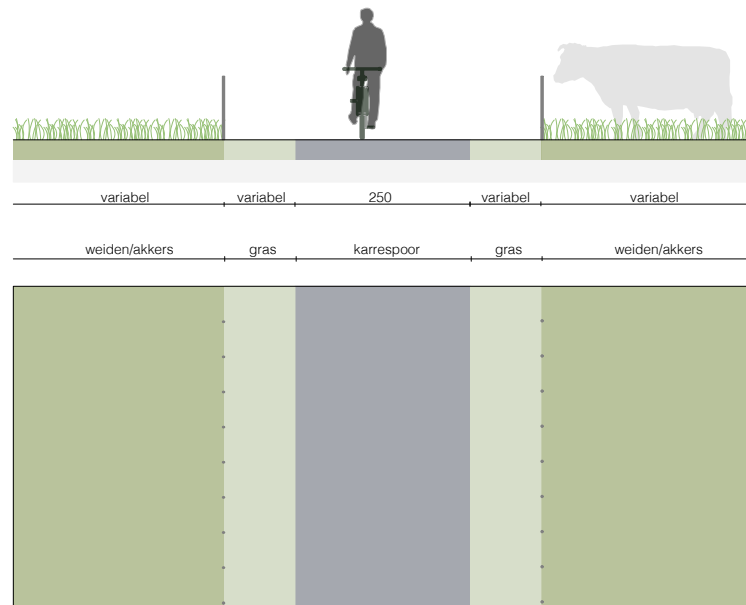
- geen parkeerzone toepassen
- nadenken over een alternatieve fietsverbinding in een parallelle straat of binnen het traag netwerk
- nadenken over een alternatieve busverbinding in een parallelle straat



typeprofiel lokale verbindingsweg - landschap



typeprofiel wandel- en fietspad



typeprofiel fietspad

Traag netwerk

Deze wegen worden gebruikt door voornamelijk voetgangers en fietsers. De toegankelijkheid en de inpassing in zijn bestaande omgeving zijn belangrijk. De breedte van de buurtweg wordt afgestemd op het gebruik van de buurtweg en de beschikbare breedte.

belangrijke ontwerpelementen:

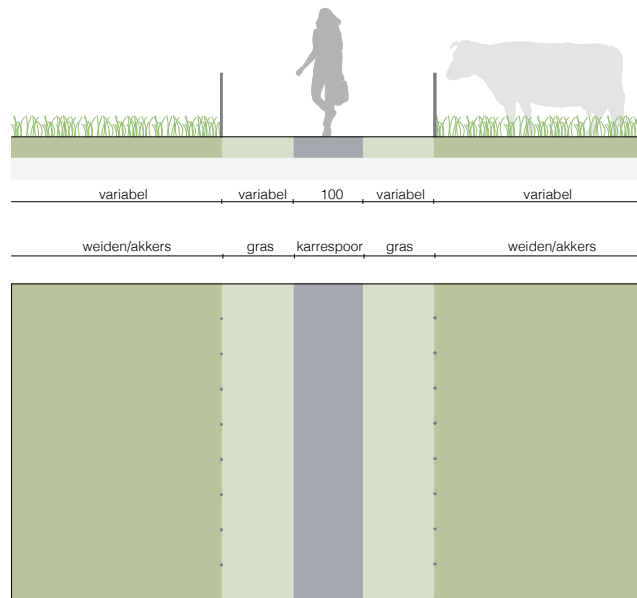
- de buurtwegen worden gematerialiseerd in ter plaatse gestort beton of ternair zand
- echte veldwegen kunnen onverhard blijven om het landelijk karakter te bewaren
- meer functionele routes worden wel verhard



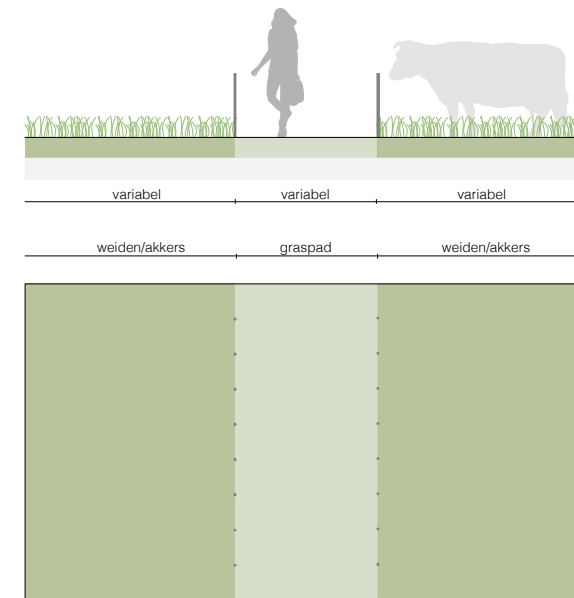
toegankelijk pad met ruimte voor voetgangers en fietsers



karrespoor als inspiratie



typeprofiel wandelpad 1: Karrespoor



typeprofiel wandelpad 2: graspad

4. KRUISINGEN EN OVERGANGEN

In dit laatste hoofdstuk tonen we een aantal kruisingen en overgangen tussen verschillende profielen en categorieën.

De kruisingen zijn belangrijk omdat hierin de hiërarchie duidelijk leesbaar en zelfs voelbaar kan worden gemaakt. Bijvoorbeeld in een kruising tussen een lokale I en II laten we het fietspad van de lokale I doorlopen om de hoofdrichting extra in de verf te zetten. Op de kruising tussen een lokale II en III laten we het materiaal van het voetpad van de lokale II doorlopen om zo duidelijk aan te geven dat de lokale III enkel voor bestemmingsverkeer dient. Anderzijds tonen we ook het belang dat we hechten aan voldoende en veilige ruimte voor voetgangers. De profielen zijn niet alleen vanuit de auto bedacht maar ook vanuit de trage weggebruikers.

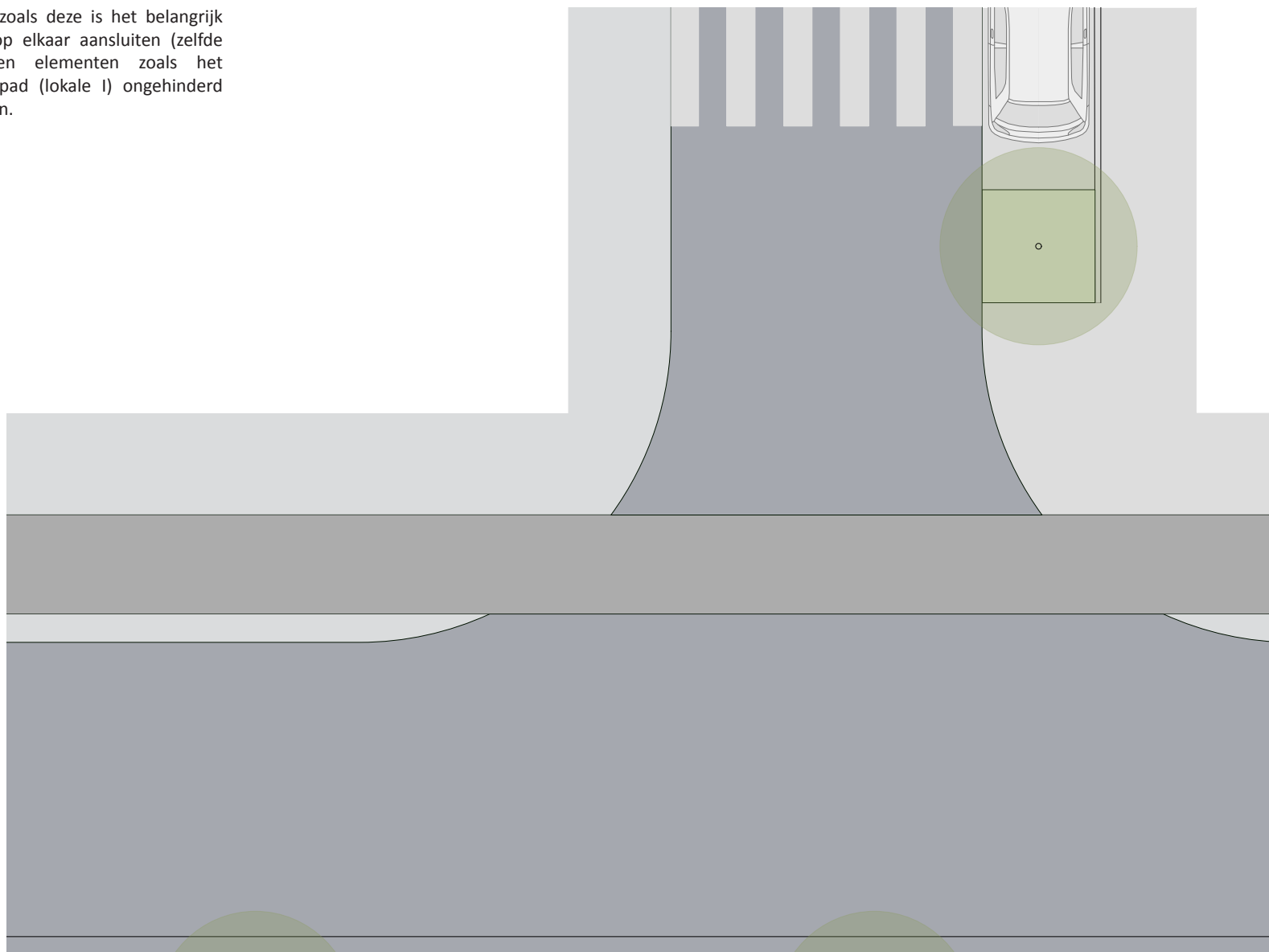
De overgangen zijn belangrijk omdat hiermee kleine poorten worden gecreëerd. Deze geven duidelijk aan wanneer we het dorp en wanneer we de dorpskern binnenrijden. Vaak markeren ze ook een verandering in snelheidsregime. Het profiel moet dit leesbaar maken.



inspirerend voorbeeld waarbij, op een kruising van twee autowegen, het voetpad en het fietspad ononderbroken doorlopen

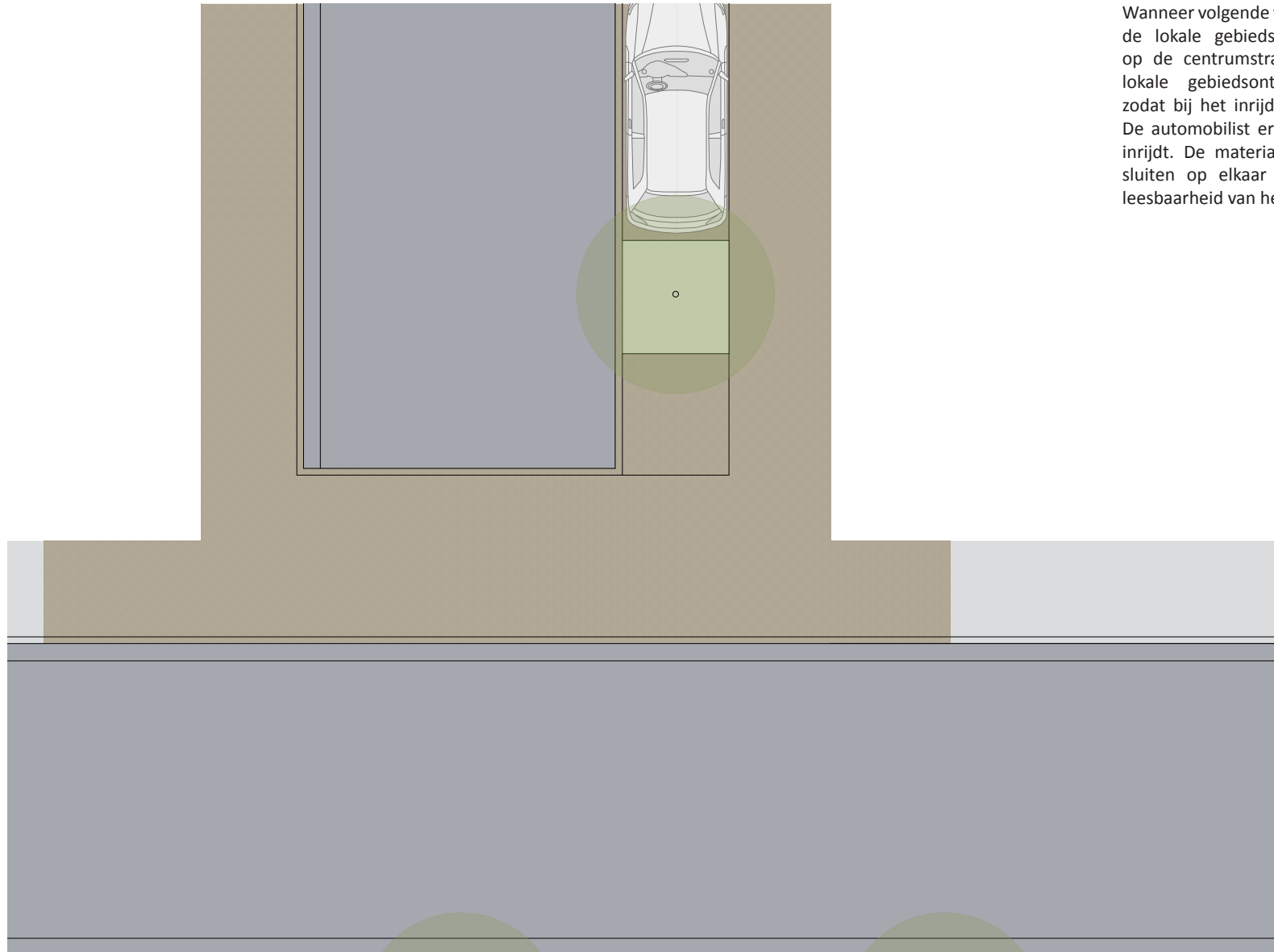
Kruising lokale verbindingsweg (lokale I) & lokale gebiedsontsluitingsweg (lokale II)

Bij een kruising zoals deze is het belangrijk dat voetpaden op elkaar aansluiten (zelfde materialisatie) en elementen zoals het vrijliggende fietspad (lokale I) ongehinderd kunnen doorlopen.



typekruising lokale I & lokale II

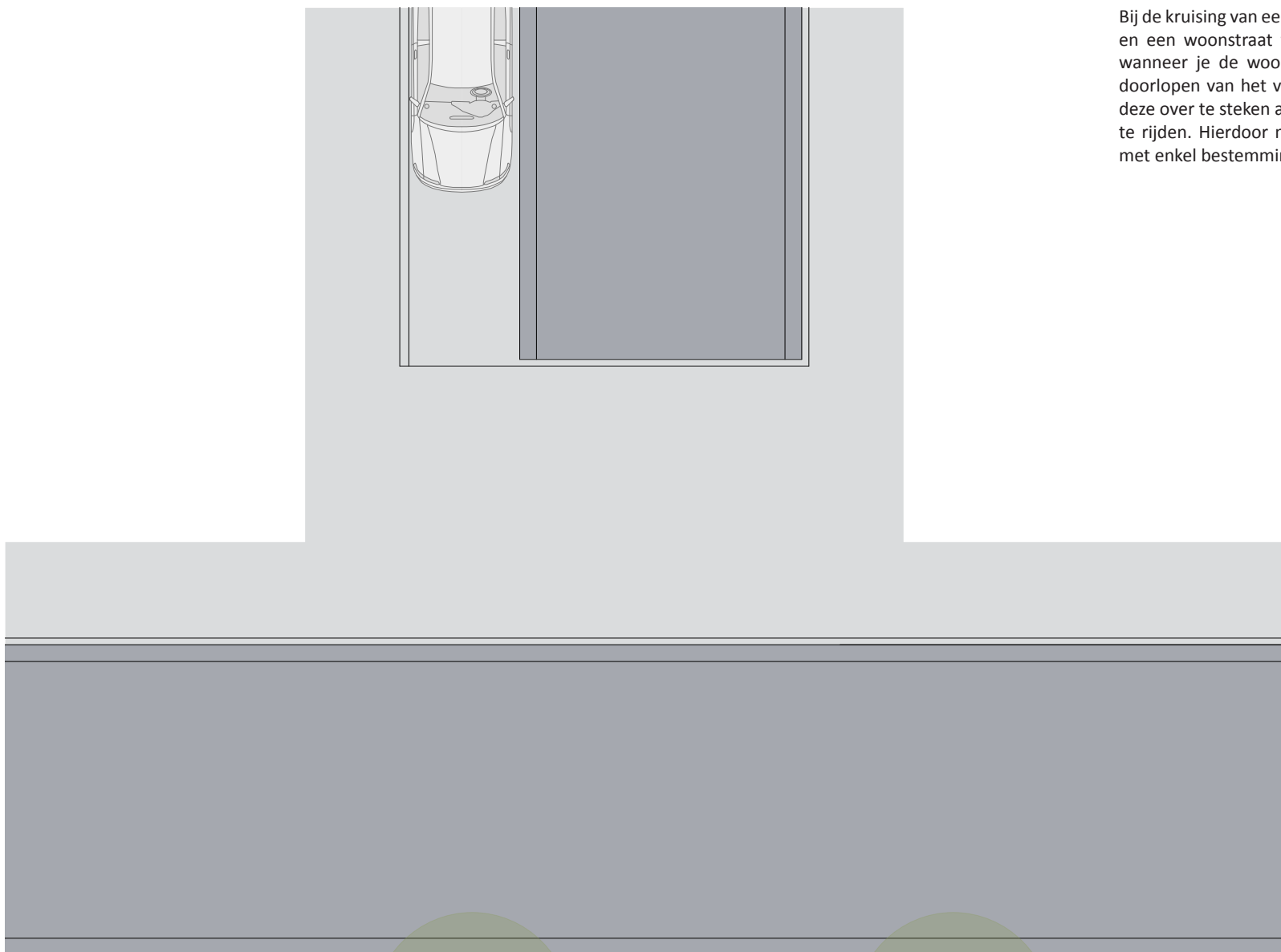
Kruising lokale gebiedsontsluitingsweg (lokale II) & centrumstraat/aanloopstraat



Wanneer volgende wegen elkaar kruisen heeft de lokale gebiedsontsluitingsweg voorrang op de centrumstraat. Het voetpad van de lokale gebiedsontsluitingsweg loopt door zodat bij het inrijden van de centrumstraat. De automobilist ervaart dat hij het centrum inrijdt. De materialisatie van de voetpaden sluiten op elkaar aan en zorgen voor de leesbaarheid van het centrum.

typekruising lokale II & centrumstraat

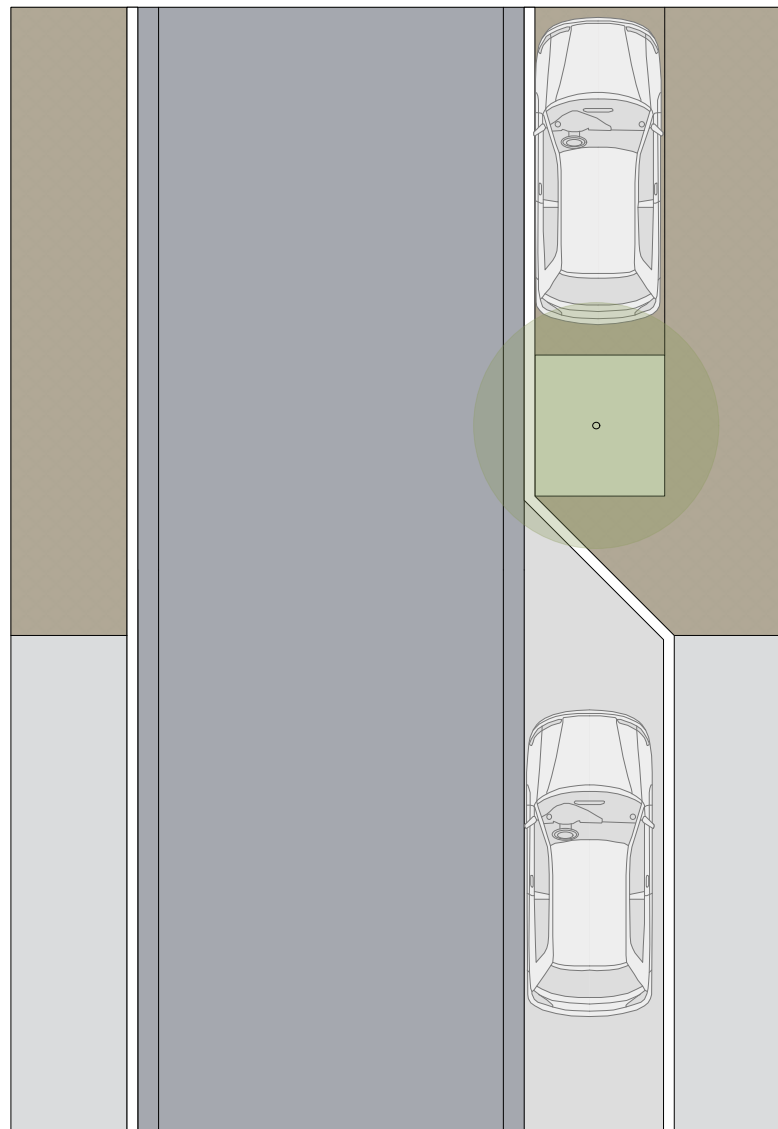
Kruising lokale gebiedsontsluitingsweg (lokale II) & woonstraat (lokale III)



Bij de kruising van een gebiedsontsluitingsweg en een woonstraat wordt duidelijk gemaakt wanneer je de woonstraat inrijdt. Door het doorlopen van het voetpad (lokale II) dien je deze over te steken alvorens de woonstraat in te rijden. Hierdoor merk je dat je een straat met enkel bestemmingsverkeer betreed.

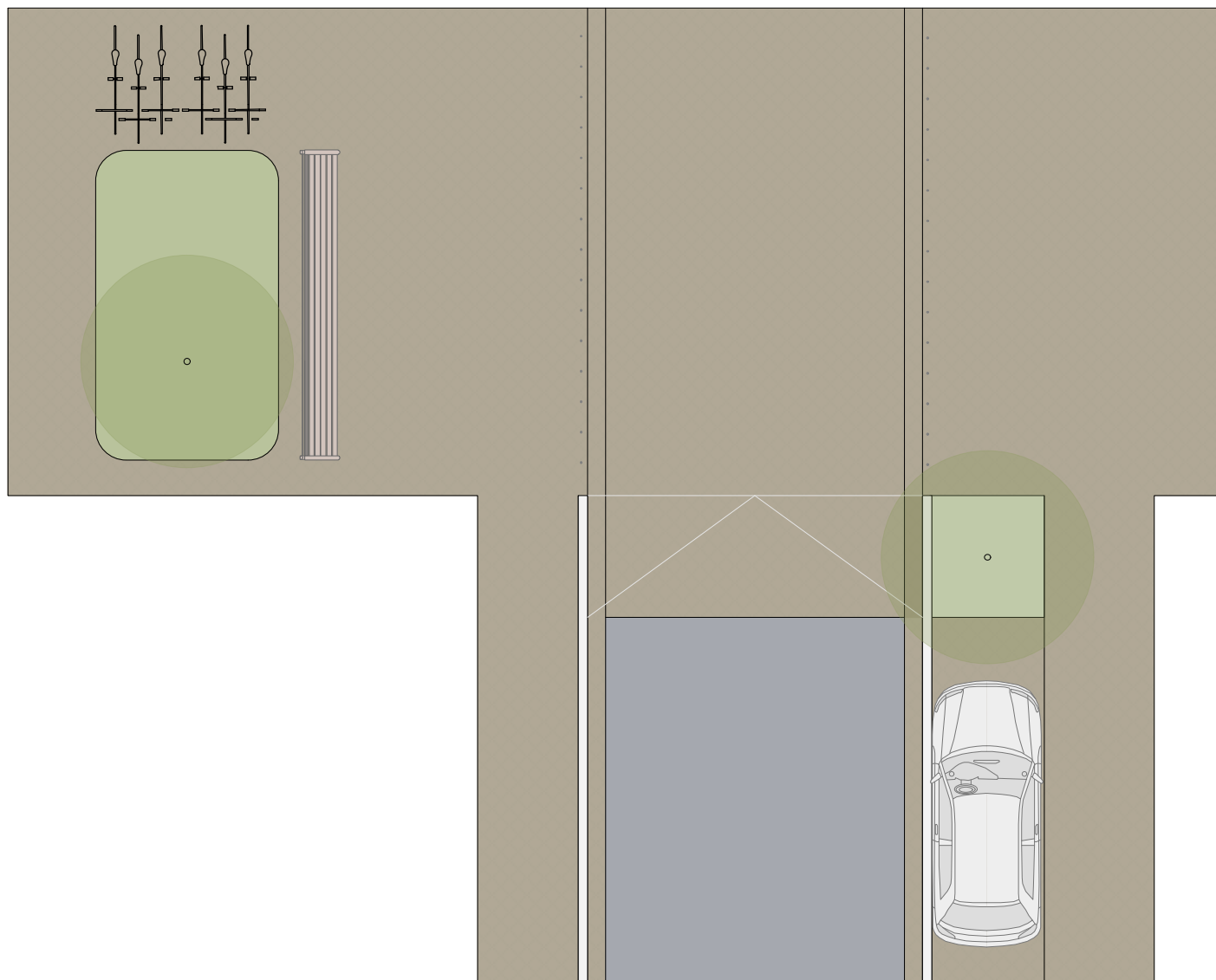
Overgang lokale gebiedsontsluitingsweg (lokale II) & centrumstraat/aanloopstraat

Wanneer een lokale gebiedsontsluiting overgaat in een centrumstraat kan dit duidelijk gemaakt worden in de bestrating van de voetpaden. Het is van belang om de voetganger voldoende ruimte te bieden.



overgang lokale II & centrumstraat

Overgang centrumstraat/aanloopstraat & dorpscentrum



overgang centrumstraat & dorpscentrum

Wanneer de kern betreden wordt, zal dit merkbaar zijn in de verandering van de materialisatie van het wegdek. Vanaf dit punt is de auto te gast en zal de verblijfskwaliteit van het centrum primeren.

BRUT ARCHITECTURE AND URBAN DESIGN C.V.B.A.

KIEKENMARKT 33

1000 BRUSSEL

+32 (0)2 450 99 00

info@brut-web.be