

GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING

TITEL VII. — De wegen, de toegangen ertoe
en de naaste omgeving ervan

Inhoudstafel

- Afdeling 1. — Algemeen
- Afdeling 2. — Het voetgangersverkeer
- Afdeling 3. — De snelheidsbeperkende voorzieningen
- Afdeling 4. — De lichte tweewielers
- Afdeling 5. — Het parkeren
- Afdeling 6. — Het openbaar vervoer
- Afdeling 7. — De hoogstammige bomen
- Afdeling 8. — De wegbebakening
- Afdeling 9. — Het stadsmeubilair
- Afdeling 10. — De verlichting
- Afdeling 11. — De gelegenheidsdecoratie
- Afdeling 12. — Slotbepalingen

Afdeling 1. — Algemeen

Toepassingsgebied

Artikel 1

§ 1. Deze titel is van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. Deze titel is van toepassing op :

1° alle handelingen en werken met betrekking tot de wegen te lande, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan, met uitzondering van de onderaardse wegen en van de spoorwegen, die onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning krachtens artikel 98, § 1 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening.

2° op de handelingen en werken die, omwille van hun geringe omvang, vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning, zoals bedoeld in artikel 98, § 2 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening.

3° de handelingen en werken bedoeld in artikel 98, § 3 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, waarvoor een stedenbouwkundige verordening een vergunning oplegt.

Definities

Artikel 2

§ 1. In deze titel wordt verstaan onder :

1. hoogstammige boom : een boom waarvan de stam ten minste 40 centimeter omtrek heeft op 1,50 meter hoogte en die ten minste 4 meter hoog is.

2. kasten van de concessiehouders : kasten langs de weg waarin de elektrische voorzieningen zijn ondergebracht die noodzakelijk zijn voor de werking van een openbare nutsvoorziening.

3. stoeprand : inrichting die de verschillende functies van de weg afbakt met een hoogteverschil om de ruimte te beschermen die hoofdzakelijk is voorbehouden aan de voetgangers of, indien de bordes D7/D9/D10 aanwezig zijn, aan fietsers en voetgangers.

4. dubbele stoeprand : inrichting die bestaat uit twee stoepranden met verschillende hoogte, in trapvorm aangelegd.

5. uitstekende stoeprand : in de grond verankerde stoeprand die hoger is dan de voetgangersweg.

6. zuil : verankerd of los geplaatst, al dan niet verwijderbaar specifiek stadsmeubilair ter bescherming van voetgangerswegen of fietspaden.

8. reglement van de wegbeheerder : ministerieel besluit van 11 oktober 1976 tot vaststelling van de minimumafmetingen en de bijzondere voorwaarden inzake de plaatsing van verkeerstekens.

9. lichte tweewieler : fiets of bromfiets van klasse A in de zin van de wegcode.

10. met de voet tastbare tegels : tegels bestaande uit een bijzonder materiaal of met een reliëf die slechtzienden en blinden toelaten om zich te voet te oriënteren.

11. gelegenheidsdecoratie : tijdelijke decoratie van niet-publicitaire aard voor een cultureel, sportief, sociaal of commercieel evenement.

12. snelheidsbeperkende inrichting : inrichting die bestuurders van een voertuig ontraadt aan een hogere snelheid te rijden dan de toegelaten maximumsnelheid.

13. structurerende ruimte : ruimte zoals beschreven in het gewestelijk bestemmingsplan.

REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME

TITRE VII. — La voirie, ses acces et ses abords

Table des matières

- Section 1. — Généralités
- Section 2. — Le cheminement piéton
- Section 3. — Les dispositifs ralentisseurs
- Section 4. — Les deux-roues légers
- Section 5. — Le stationnement
- Section 6. — Les transports en commun
- Section 7. — Les arbres à haute tige
- Section 8. — La signalisation
- Section 9. — Le mobilier urbain
- Section 10. — L'éclairage
- Section 11. — Les décorations événementielles
- Section 12. — Dispositions finales

Section 1^{re}. — Généralités

Champ d'application

Article 1

§ 1^{er}. Le présent titre s'applique à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. Le présent titre s'applique :

1° à tous les actes et travaux relatifs à la voirie par terre, à ses accès et à ses abords, à l'exclusion des voies de circulation sous terre et des voies de chemins de fer, soumis à permis d'urbanisme par l'article 98, § 1^{er}, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

2° aux actes et travaux qui, en raison de leur minime importance, sont dispensés de l'obtention d'un permis d'urbanisme, visés à l'article 98, § 2, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

3° Aux actes et travaux visés à l'article 98, § 3 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, pour lesquels un règlement d'urbanisme impose un permis.

Définitions

Article 2

§ 1^{er}. Au sens du présent titre, on entend par :

1. arbre à haute tige : arbre dont le tronc mesure au moins 40 cm de circonférence à 1,50 m du sol et qui atteint au moins 4m.

2. armoires des concessionnaires : boîtes situées en voirie et contenant des dispositifs électriques nécessaires au fonctionnement d'une installation d'utilité publique.

3. bordure : dispositif délimitant les différentes fonctions d'une voirie par une différence de niveau dans le but de protéger l'espace réservé principalement aux piétons et si panneaux D7/D9/D10, aux cyclistes et aux piétons.

4. bordure double : dispositif constitué de deux bordures de hauteurs différentes placées en escalier.

5. bordure saillante : bordure ancrée dans le sol qui dépasse le niveau de la voie de circulation piétonne.

6. borne : élément de mobilier urbain ancré ou posé, fixe ou amovible, spécifique à la protection des voies de circulation piétonne ou cyclable.

8. code du gestionnaire : l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, fixant notamment les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

9. deux-roues léger : bicyclette ou cyclomoteur de classe A au sens du code de la route

10. dalles podotactiles : dalles ayant un relief ou un matériau particuliers permettant aux malvoyants et aux aveugles de s'orienter à pied.

11. décoration événementielle : décoration non publicitaire, à caractère éphémère, liée à un événement à caractère culturel, sportif, social ou commercial.

12. dispositif ralentisseur : aménagement visant à dissuader les conducteurs de véhicule de pratiquer une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée.

13. espace structurant : espace tel que déterminé dans le plan régional d'affectation du sol.

14. stadsmeubilair : geheel van openbare of particuliere voorwerpen of inrichtingen die in de openbare ruimte zijn geplaatst of verankerd en al dan niet verwijderbaar zijn en die een functie van openbaar nut hebben.

15. persoon met beperkte mobiliteit : persoon wiens verplaatsingsmogelijkheden te voet tijdelijk of definitief beperkt zijn.

16. paaltje : soort zuil om het parkeren te verhinderen of om de verkeerswegen voor voetgangers en fietsers te beschermen of om ruimtes voor verschillende gebruikers af te bakenen.

17. het primair net, het interwijkennet en het wijknet : netten zoals beschreven in het geldend gewestelijk ontwikkelingsplan.

18. verkeerstekens : signalisatie zoals voorzien in de wegcode en het reglement van de wegbeheerder.

19. bewegwijzering : voorwegwijzers, bewegwijzering op lange of korte afstand, met inbegrip van de bewegwijzering naar uitrustingen van collectief belang en plaatselijke instellingen en handelszaken.

20. specialisatie van de wegen : hiërarchie van de wegen zoals beschreven in het gewestelijk ontwikkelingsplan en het gewestelijk bestemmingsplan.

21. zebrapad : afgebakend deel van een rijbaan dat door voetgangers wordt gebruikt om over te steken, in de wegcode oversteekplaats voor voetgangers genoemd.

22. trottoir : het gedeelte van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, in het bijzonder ingericht voor het verkeer van voetgangers; het trottoir is verhard en de scheiding ervan met de andere gedeelten van de openbare weg is duidelijk herkenbaar voor alle weggebruikers.

Het feit dat het verhoogd trottoir over de rijbaan doorloopt, brengt geen wijziging aan zijn bestemming met zich mee.

23. wegen te lande : wegen op de grond bestemd voor het personenverkeer, met inbegrip van tunnels (in tegenstelling tot de waterwegen).

24. gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing : gebied zoals beschreven in het geldend Gewestelijk Bestemmingsplan.

§ 2. Voor de begrippen « rijbaan », « rijstrook », « fietspad », « kruispunt », « verkeersfunctie », « verblijfsfunctie », die niet zijn vermeld in de voornoemde § 1, wordt verwezen naar de definities in de wegcode.

Doelstellingen inzake de aanleg van wegen, de toegang ertoe en de naaste omgeving ervan

Artikel 3

De doelstellingen inzake de aanleg van wegen zijn de volgende :

1° Bij de aanleg van wegen, van de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan, met inbegrip van de beplanting, de verlichting en het stadsmeubilair, wordt rekening gehouden met de stedenbouwkundige kenmerken van de wijk. De aanleg draagt bij tot de verfraaiing van de stad, in het bijzonder in een structurerende ruimte of een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing.

2° De aanleg wordt bestudeerd in het licht van de specialisatie van de wegen. De specialisatie van de wegen bepaalt met name de verhouding tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie.

3° Bij de aanleg wordt rekening gehouden met de buurtactiviteiten.

4° Bij de aanleg wordt rekening gehouden met de personen met beperkte mobiliteit.

5° De aanleg verzekert de veiligheid van alle weggebruikers door het handhaven van een goed zicht en door het aanzetten tot meer oplettendheid van wege alle weggebruikers.

6° De aanleg verzekert het comfort, het gemak en de doorlopende begaanbaarheid voor de voetgangers, de personen met beperkte mobiliteit en de lichte tweewielers.

7° De aanleg is zo opgevat dat deze aanzet tot een eerbiedig gedrag tussen alle categorieën weggebruikers onderling.

8° Wanneer een weg door het openbaar vervoer wordt gebruikt, wordt de aanleg ervan zo opgevat dat het verkeer van het openbaar vervoer wordt vergemakkelijkt.

9° Bij de aanleg wordt rekening gehouden met de nabijheid van onderwijsinstellingen.

14. mobilier urbain : ensemble des objets ou dispositifs publics ou privés, posés ou ancrés dans l'espace public, fixes ou amovibles, et assurant une fonction d'utilité publique.

15. personne à mobilité réduite : personne dont les facultés de déplacement à pied sont réduites de manière temporaire ou définitive.

16. potelet : type de borne destinée à empêcher le stationnement ou à protéger les voies de circulation destinées aux piétons et aux cyclistes ou à délimiter des espaces à destination des différents usagers.

17. réseaux primaire, interquartier et de quartier : réseaux tels que définis dans le plan régional de développement en vigueur.

18. signalisation routière : signalisation prévue au code de la route et au code du gestionnaire.

19. signalisation de direction : signalisation de préavis, de direction à distance ou de proximité, en ce compris la signalisation des équipements d'intérêts collectifs et des établissements et commerces locaux.

20. spécialisation des voiries : organisation de la voirie telle que déterminée dans le plan régional de développement et le plan régional d'affectation du sol.

21. traversée piétonne : partie balisée d'une chaussée que les piétons empruntent pour la traverser, dénommée passage pour piétons dans le code de la route.

22. trottoir : partie de la voie publique, en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers.

Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci.

23. voirie par terre : voies de circulation terrestres ainsi que des tunnels destinés à la circulation du public (par opposition à la voirie par eau).

24. zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement : zone telle que définie dans le plan régional d'affectation du sol en vigueur.

§ 2. Pour les termes « chaussée », « bande de circulation », « piste cyclable », « carrefour », « fonction de circulation », « fonction de séjour » qui ne sont pas repris au § 1^{er} ci-avant, il est renvoyé aux définitions contenues dans le code de la route.

Objectifs d'aménagement de la voirie, de ses accès et de ses abords

Article 3

Les objectifs de l'aménagement de la voirie sont les suivants :

1° L'aménagement de la voirie, de ses accès et de ses abords, en ce compris les plantations, l'éclairage et le mobilier urbain, tient compte des caractéristiques urbanistiques du quartier. Cet aménagement contribue à l'embellissement de la ville, en particulier lorsque l'on se situe dans un espace structurant ou une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement.

2° L'aménagement est étudié en fonction de la spécialisation des voiries. La spécialisation des voiries détermine notamment le rapport entre la fonction de circulation et la fonction de séjour.

3° L'aménagement tient compte des activités riveraines.

4° L'aménagement tient compte des personnes à mobilité réduite.

5° L'aménagement assure la sécurité de l'ensemble des usagers par le maintien d'une bonne visibilité et par l'éveil de l'attention de l'ensemble des usagers.

6° L'aménagement assure le confort, la commodité et la continuité du cheminement des piétons, des personnes à mobilité réduite et des deux-roues légers.

7° L'aménagement est réalisé de manière à induire un comportement respectueux de chaque catégorie d'usagers de la voirie envers toutes les autres.

8° Lorsque la voirie est parcourue par des transports publics, l'aménagement est conçu pour en faciliter la circulation.

9° L'aménagement tient compte de la proximité d'établissements scolaires.

Afdeling 2. — Voetgangersverkeer

Voetgangerswegen

Artikel 4

§ 1. Een voetgangersweg omvat een doorgang, vrij van elke hindernis, met een doorlopende breedte van minstens 1,50 m en een vrije hoogte van minstens 2,20 m.

§ 2. De dwarslopende helling tussen de rooilijn en de stoeptrand bedraagt maximaal 2 %.

§ 3. Wanneer de voetgangersweg minder dan 2 meter breed is, kan de breedte van de vrije doorgang zoals voorzien in § 1 plaatselijk worden teruggebracht tot 1,20 m ter hoogte van een al dan niet verwijderbare hindernis die maximaal 0,50 m lang is. De minimale afstand tussen twee opeenvolgende hindernissen is 1,50 m.

Bij het naderen van stadsmebulair dat niet doorloopt tot op de grond, moeten met de voet tastbare voorzieningen de hindernis aangeven.

§ 4. Onverminderd § 1 en 3 worden de verkeerstekens, wanneer de voetgangersweg ten hoogste 2 meter breed is :

1° hetzij verankerd in de gevel, behalve in de gevel van de gebouwen die zijn beschermd of ingeschreven op de bewaarlijst krachtens het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening;

2° hetzij zo dicht mogelijk bij de rooilijn geplaatst.

De schets nr. 1 in bijlage 1 van deze titel illustreert dit artikel.

Zebrapaden

Artikel 5

§ 1. Een zebrapad wordt in het verlengde van de vrije doorgang van de voetgangerswegen aangelegd, met uitsluiting van de specifieke oversteekplaatsen ingericht met met de voet tastbare tegels.

§ 2. Wanneer op de rijbaan een permanente parkeerzone langs de voetgangersweg ligt, wordt deze laatste verbreed ter hoogte van de zebrapaden.

De verbreding van de voetgangersweg wordt verlengd zodat de parkeerzone zich op minstens 5 meter van het zebrapad bevindt in de richting van het verkeer.

§ 3. De overgang tussen de voetgangersweg en de rijbaan gebeurt :

— met een geleidelijke verlaging van de voetgangersweg, via een toegangshelling die toegankelijk is voor de personen met beperkte mobiliteit, overeenkomstig schets nr. 3 van bijlage 1 van deze titel;

— met een hellend vlak dat voldoet aan de volgende normen :

1° het maximale hellingspercentage van het hellend vlak bedraagt 8 %; deze helling kan op 12 % worden gebracht indien het hellend vlak minder dan 0,50 m lang is;

2° het oppervlak van het hellend vlak sluit aan op het niveau van de voetgangersweg door een schuin vlak waarvan de helling de algemene helling van de voetgangersweg met maximaal 8 % overschrijdt.

§ 4. De minimale breedte van de vrije doorgang zoals bedoeld in artikel 4 § 3 bedraagt 1,20 m ter hoogte van de zebrapaden.

§ 5. De rand en het uitsteeksel van de overgang van de afvoergoot naar de rijbaan ter hoogte van de oversteekplaatsen zijn afgekant of afgerond en zijn maximum 0,02 m hoog ten opzichte van de bodem van de afvoergoot. Er mag zich geen rioolkolk bevinden aan de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers.

§ 6. Het oversteken van verhoogde bermen en verkeerseilanden gebeurt op het niveau van de rijbaan. Wanneer dit onmogelijk is, moet de oversteekplaats beantwoorden aan dezelfde voorwaarden als vermeld in § 3.

De schetsen nr 2, 3 en 4 in bijlage 1 van deze titel illustreren dit artikel.

Section 2. — Le cheminement piéton

Voies de circulation piétonne

Article 4

§ 1. Toute voie de circulation piétonne comporte un cheminement libre de tout obstacle d'une largeur minimale d'1,50 m d'un seul tenant et d'une hauteur libre minimale de 2,20 m.

§ 2. La pente transversale maximale entre l'alignement et la bordure est de 2 %.

§ 3. Au droit d'un obstacle permanent ou amovible dont la longueur maximale est de 0,50 m, la largeur du cheminement libre prévue au § 1^{er} peut être réduite à 1,20 m lorsque la largeur de la voie de circulation piétonne est inférieure à 2 mètres. La distance minimale entre deux obstacles successifs est de 1,50 m.

A l'approche d'un mobilier urbain non prolongé jusqu'au sol, des indications podotactiles doivent indiquer l'obstacle.

§ 4. Sans préjudice des § 1^{er} et 3, lorsque la voie de circulation piétonne présente une largeur égale ou inférieure à 2 mètres, la signalisation routière est :

1° soit ancrée dans la façade, à l'exception des immeubles classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde en vertu du Code bruxellois de l'aménagement du territoire;

2° soit placée le plus près possible de l'alignement.

Le croquis n° 1 en annexe 1^{re} du présent titre illustre le présent article.

Traversées piétonnes

Article 5

§ 1. Toute traversée piétonne est établie dans le prolongement du cheminement libre des voies de circulation piétonne à l'exclusion des traversées spécifiques à dalles podotactiles

§ 2. Lorsque la chaussée comporte une zone permanente de stationnement, adjacente à la voie de circulation piétonne, celle-ci est élargie au droit des traversées piétonnes.

L'élargissement de la voie de circulation piétonne est prolongé de manière à ce que la zone de stationnement commence à minimum 5 mètres de la traversée piétonne dans le sens de la circulation.

§ 3. La transition entre la voie de circulation piétonne et la chaussée est réalisée :

— par un abaissement progressif de la voie de circulation piétonne au moyen d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite, conformément au croquis n° 3 de l'annexe 1^{re} du présent titre.

— par un plan incliné respectant les normes suivantes :

1° la pente transversale maximale du plan incliné est de 8 %, cette pente peut toutefois être portée jusqu'à 12 % si la longueur du plan incliné est inférieure à 0,50 m;

2° la surface du plan incliné est raccordée au niveau de la voie de circulation piétonne par des plans inclinés dont la pente ne dépasse pas de plus de 8 % la pente générale de la voie de circulation piétonne.

§ 4. La largeur minimale du cheminement libre prévu à l'article 4 § 3 est à hauteur des traversées piétonnes de 1,20 m.

§ 5. La bordure et le ressaut du raccord du filet d'eau à la chaussée au droit des traversées sont chanfreinés ou arrondis et ont une hauteur maximale de 0,02 m par rapport au fond du filet d'eau. Aucun avaloir n'est situé au droit des traversées piétonnes et cyclistes.

§ 6. La traversée des terre-pleins et des îlots directionnels se fait au niveau de la chaussée. En cas d'impossibilité, la traversée se fait dans les mêmes conditions que celles décrites au § 3.

Les croquis n^{os} 2, 3 et 4 en annexe 1^{re} du présent titre illustrent le présent article.

Verhoogd trottoir of trottoir ter hoogte van berijdbare opritten

Artikel 6

§ 1. De wegbedekking van het trottoir loopt door ter hoogte van een berijdbare oprit. Bij een voorzienbare overlast wordt de fundering versterkt en een dikkere wegbedekking aangelegd. Wanneer de voorzienbare overlast dit vereist, kan de wegbedekking worden gewijzigd voorzover er geen kleurverandering optreedt.

Bij een verhoogd trottoir moet de stoeprand afgeschuind zijn.

§ 2. Het niveau van het trottoir wordt behouden ter hoogte van de berijdbare oprit en de stoeprand wordt schuin afgewerkt. Het trottoir kan worden verlaagd over een maximumbreedte van 0,50 m vanaf de verticale kant van de stoeprand, voor zover de breedte van de voetgangersdoorgang, zoals vermeld in artikel 4, § 3, minstens 1,20 m bedraagt tussen de verlagings- en de rooilijn.

Afdeling 3. — Snelheidsbeperkende inrichtingen

Snelheidsbeperkende inrichtingen

Artikel 7

§ 1. De snelheidsbeperkende inrichtingen worden zodanig geplaatst dat zij passen in de architecturale en stedenbouwkundige omgeving en rekening houden met de bediening van de buurtactiviteiten. Bij hun plaatsing moet tevens rekening worden gehouden met de veiligheid van alle weggebruikers en in het bijzonder met deze van voetgangers en fietsers.

§ 2. De snelheidsbeperkende inrichtingen worden aangelegd zodat :

1° de zichtbaarheid, zowel overdag als 's nachts, verzekerd wordt door de verlichting en de signalisatie;

2° de afvoer van water verzekerd wordt.

Afdeling 4. — Lichte tweewielers

Fietspad

Artikel 8

Een fietspad is vrij van hindernissen. Fietspaden die breder zijn dan 1,50 m kunnen worden uitgerust met een centrale zuil of een centraal paaltje zodanig dat de vrije doorgang minimaal 1,50 m bedraagt, om de toegang voor auto's te verhinderen.

De vrije hoogte boven een fietspad is minimaal 2,20 m.

Opstelstroken en vooruitgeschoven zones

Artikel 9

Aan alle kruispunten met verkeerslichten worden, op alle wegen, opstelstroken en vooruitgeschoven zones voor lichte tweewielers aangelegd.

Overgangszones

Artikel 10

§ 1. Er worden overgangszones aangelegd bij het begin en einde van een fietspad zodat de fietsers gemakkelijk op het fietspad kunnen komen of parallel en veilig kunnen invoegen in het verkeer.

§ 2. De overgang tussen de rijbaan en het fietspad gebeurt zonder hoogteverschil.

Het parkeren voor lichte tweewielers

Artikel 11

Bij de handelingen en werken voor de aanleg of wijziging van de openbare ruimten die gelegen zijn, hetzij in een handelsgebied, hetzij in de nabijheid van uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten, treinstations, stations van het openbaar vervoer enz., wordt voor de bezoekers voorzien in fietsenstallingen die zich niet op de voetgangersweg bevinden, eventueel gecombineerd met parkeermogelijkheid voor gemotoriseerde tweewielers. In het geval van een school of een ziekenhuis moeten het personeel en de leerlingen bij voorrang parkeren in de vermelde voorzieningen; parkeren op de weg mag enkel als geen enkele andere mogelijkheid bestaat of als het aanbod van de voorzieningen ontoereikend is.

Bij voorzieningen met een hoofdtoegang voor het publiek moet de fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de toegang gelegen zijn (ten hoogste op 20 m afstand), behoudens andersluidende veiligheidsvoorschriften van brandweer en politie.

Als verscheidene voorzieningen dicht bij elkaar liggen, kan het aanbod gebundeld worden, vooral als dit de kwaliteit kan verhogen, bij voorbeeld door middel van een hogere overdekte parkeerverhouding of een groter aantal plaatsen.

Trottoir en saillie ou au droit des entrées carrossables

Article 6

§ 1^{er}. Le revêtement du trottoir est continu au droit d'une entrée carrossable. En cas de surcharge prévisible, il sera procédé à un renforcement des fondations et à une augmentation de l'épaisseur du revêtement. Lorsque la surcharge prévisible l'impose, le revêtement peut être modifié pour autant qu'il n'y ait pas de changement de couleur.

En cas de trottoir en saillie, la bordure sera biseautée.

§ 2. Le niveau du trottoir est maintenu au droit d'une entrée carrossable et la bordure est biseautée. Toutefois, le trottoir peut être abaissé sur une distance maximale de 0,50 m à partir de la face verticale de la bordure, pour autant que la largeur minimale du cheminement piéton prévu à l'article 4 § 3 soit de 1,20 m entre l'abaissement et l'alignement.

Section 3. — Dispositifs ralentisseurs

Les dispositifs ralentisseurs

Article 7

§ 1^{er}. Les dispositifs ralentisseurs sont localisés en fonction du contexte architectural, urbanistique, et de la desserte des activités riveraines de même qu'en fonction de la sécurité de tous les usagers, et plus particulièrement des piétons et des cyclistes.

§ 2. Les dispositifs ralentisseurs sont réalisés de manière à ce que :

1° leur visibilité soit assurée de jour comme de nuit par l'éclairage et la signalisation;

2° l'évacuation des eaux soit assurée.

Section 4. — Les deux-roues légers

Piste cyclable

Article 8

Aucun obstacle n'est placé sur une piste cyclable. Toutefois, les accès aux pistes cyclables dont la largeur est supérieure à 1,50 m peuvent être munis d'une borne ou d'un potelet central destiné à empêcher l'accès des voitures automobiles et laissant un passage libre de 1,50 m minimum.

La hauteur libre minimale au-dessus d'une piste cyclable est de 2,20 m.

Sas et avancées

Article 9

Aux carrefours à feux, des sas et zones avancées pour les deux-roues légers sont généralisés dans toutes les voiries.

Transition

Article 10

§ 1^{er}. Des zones de transition sont aménagées au début et à la fin d'une piste cyclable de manière à ce que les cyclistes rejoignent facilement la piste ou se réinsèrent en parallèle et en sécurité dans la circulation.

§ 2. La transition entre la chaussée et la piste cyclable est réalisée sans ressaut.

Stationnement pour deux-roues légers

Article 11

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des espaces publics situés soit dans une zone commerciale, soit à proximité des équipements d'intérêt collectif ou de service public, des gares, des stations de transports en commun, etc., prévoient l'installation de parkings pour vélos pour les visiteurs, hors de la voie de circulation piétonne, et éventuellement combiné au stationnement pour deux roues motorisées. S'il s'agit d'une école ou d'un hôpital, le stationnement pour le personnel ou les élèves doit prioritairement être réalisé dans les installations en question, et uniquement en voirie si aucune autre possibilité n'est réalisable ou si l'offre dans les installations ne peut suffire.

Dans le cas d'un équipement comportant un accès principal au public, le parking pour vélos doit être rapproché au maximum de l'entrée (20 m au maximum), sauf impositions de sécurité par les pompiers et la police.

Dans le cas d'équipements différents proches les uns des autres, l'offre peut être groupée, en particulier dans le but d'améliorer la qualité, par une plus grande proportion de stationnement couvert par exemple, ou par un nombre de places plus élevé.

Minstens 50 % van het aantal plaatsen in een fietsenstalling voor middellange en lange duur (haltes van het openbaar vervoer, cultuurvoorzieningen, sportvoorzieningen,...) is overdekt.

Een fietsenstalling voor kortstondig gebruik (handelszaken, besturen...) hoeft niet noodzakelijk overdekt te zijn.

Afdeling 5. — Het parkeren

Bescherming van het trottoir

Artikel 12

Wanneer het parkeren toegelaten is in schuine parkeervakken of loodrecht ten opzichte van de stoeprand of de rooilijn, wordt de vrije doorgang zoals bepaald in artikel 4, § 1, verzekerd door een antiparkeervervoorziening.

Antiparkeervervoorzieningen

Artikel 13

§ 1. Om het aantal uitstekende stoepranden en antiparkeerpaaltjes te verminderen, bedraagt de minimale afstand tussen twee antiparkeervervoorzieningen 1,50 m en de maximale afstand 3,00 m, naargelang de breedte van de rijbaan.

§ 2. De antiparkeervervoorziening die bestaat uit een dubbele stoeprand ter bescherming van een berm of voetgangersruimte voldoet aan de volgende afmetingen :

- de dubbele stoeprand moet in totaal minstens 0,35 m hoog zijn;
- de afstand tussen de eerste en de tweede stoeprand moet tussen 0,20 m en 0,45 m bedragen.

§ 3. De uitstekende stoepranden zijn niet langer dan 1,50 m en zijn conform § 1.

§ 4. De hoogte van de antiparkeerpaaltjes bedraagt 0,60 m tot 1,10 m.

Schets nr. 5 in bijlage 1 van deze titel illustreert dit artikel.

Afdeling 6. — Openbaar vervoer

Haltes

Artikel 14

§ 1. De parkeerzone wordt aan een halte van het openbaar vervoer langs het trottoir onderbroken en de voetgangersweg wordt verbreed.

§ 2. De toegang tot de halte wordt aangelegd in de vorm van een hellend vlak dat toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit zoals voorgesteld in schets nr. 3 van bijlage 1. Aan de uiteinden van het hellend vlak is een bordes of een rustplaats van minstens 1,50 m lang aangelegd.

§ 3. De haltes van het openbaar vervoer zijn uitgerust met een schuilhuisje voor de gebruikers. Ze zijn aangeduid door middel van met de voet tastbare tegels. Een halte gelegen in een landschap of aan een onroerend goed dat beschermd is of ingeschreven is op de bewaarlister in de zin van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, kan vrijgesteld worden van een schuilhuisje.

Het parkeren van de taxi's en de car-sharingvoertuigen

Artikel 15

De parkeerzone voor taxi's voldoet aan de volgende criteria :

- ruimte die, voor de taxi's, goed bereikbaar en gemakkelijk te verlaten is;
- goed zichtbaar voor de gebruikers;
- een bijzondere kleuraanduiding van het grondvlak van de parkeerzone.

De parkeerzone voor car-sharingvoertuigen voldoet aan de volgende criteria :

- ruimte die goed bereikbaar en gemakkelijk te verlaten is voor de car-sharingvoertuigen;
- goed zichtbaar voor de gebruikers;
- een bijzondere kleuraanduiding van het grondvlak van de parkeerzone. »

Le stationnement pour vélos de moyenne et longue durée (arrêts des transports en commun, équipements culturels, équipements sportifs,...) est couvert pour au moins 50% de l'offre.

Le stationnement pour vélos de courte durée (commerces, administrations,...) peut ne pas être couvert.

Section 5. — Le stationnement

Protection du trottoir

Article 12

Lorsque le stationnement est autorisé en épi ou de manière perpendiculaire à la bordure ou à l'alignement, le cheminement libre tel que défini à l'article 4, § 1^{er}, est assuré par un dispositif anti-stationnement.

Dispositifs anti-stationnement

Article 13

§ 1^{er}. Dans le but de réduire le nombre des bordures saillantes et des potelets anti-stationnement, la distance entre ces dispositifs anti-stationnement est de minimum 1,50 m, et de maximum 3,00 m, en fonction de la largeur de la chaussée.

§ 2. Le dispositif anti-stationnement constitué d'une bordure double visant à protéger une berme ou un espace piéton, respecte les dimensions suivantes :

- la hauteur de l'ensemble des deux bordures doit atteindre au minimum 0,35 m;
- la distance entre la première et la deuxième bordure doit être comprise entre 0,20 m et 0,45 m.

§ 3. Les bordures saillantes ne peuvent avoir une longueur supérieure à 1,50 m et sont conformes au § 1^{er}.

§ 4. La hauteur des potelets anti-stationnement est comprise entre 0,60 m et 1,10 m.

Le croquis n° 5 en annexe 1^{re} du présent titre illustre le présent article.

Section 6. — Les transports en commun

Arrêts

Article 14

§ 1. Le stationnement est interrompu au droit d'un arrêt de transport en commun adjacent au trottoir et la voie de circulation piétonne est élargie.

§ 2. L'accès à l'arrêt est réalisé sous forme d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite conformément au croquis n° 3 de l'annexe I. Aux deux extrémités de la rampe, un palier ou une aire de repos d'une longueur minimale de 1,50 m est aménagé.

§ 3. Les arrêts de transport en commun sont équipés d'un abri pour les usagers. Ils sont signalés par des dalles podotactiles. L'arrêt situé dans un site ou au droit d'un immeuble, classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, peut être dispensé d'abri.

Stationnement des taxis et des véhicules de car-sharing

Article 15

La zone de stationnement des taxis répond aux critères suivants :

- lieu de bonne accessibilité et de départ aisé pour les taxis;
- bien visible par les usagers;
- une délimitation spéciale en couleur de la surface de la zone de stationnement.

La zone de stationnement des véhicules de car-sharing répond aux critères suivants :

- lieu de bonne accessibilité et de départ aisé pour les véhicules de car-sharing;
- bien visible par les usagers;
- une délimitation spéciale en couleur de la surface de la zone de stationnement.

Afdeling 7. — Hoogstammige bomen

Afstanden

Artikel 16

§ 1. De minimumafstand tussen een boom en een gevel wordt aldus bepaald dat er een minimumafstand van 2 meter overblijft tussen de gevel en de kruin van de volgroeide boom.

§ 2. De minimumafstand tussen de as van de stam en de verkeersstrook van de rijbaan bedraagt 0,90 m.

Schets nr. 6 in bijlage 1 van deze titel illustreert dit artikel.

Plantputten

Artikel 17

De plantput heeft een volume van minstens 3,5 m³.

Als de plantput zich op de openbare weg bevindt, moet systematisch voorzien worden in een verhoging van de randen van de put.

Beschermingsmaatregelen

Artikel 18

§ 1. Een boom wordt geplaatst in een waterdoorlatende zone met een oppervlakte van minstens 2,25 m².

§ 2. Deze waterdoorlatende zone wordt beschermd tegen betreding door een inrichting die op dezelfde hoogte geplaatst wordt als de voetgangersweg, wanneer intens voetgangersverkeer dat nodig maakt.

§ 3. De stam en de basis van de boom worden beschermd wanneer schokken en verzakkingen door voertuigen veroorzaakt worden.

§ 4. Geen enkel net van openbaar nut mag op minder dan 1,75 m van de as van de stam worden aangelegd.

Afdeling 8. — Wegbebakening

Verkeerstekens

Artikel 19

§ 1. Er worden enkel de verplichte tekens geplaatst.

§ 2. De verkeerstekens worden beperkt in aantal en op één paal gegroepeerd.

Bewegwijzering

Artikel 20

Het plaatsen van bewegwijzering past in een globaal plan dat wordt opgesteld door de wegbeheerder en dat strookt met de andere plannen inzake bewegwijzering.

Wegmarkering

Artikel 21

De wegmarkering wordt enkel gebruikt voor situaties waarin de intensiteit van het verkeer en/of de veiligheid van de weggebruikers dit verantwoorden. De markeringen die de autorijstroken scheiden, zijn verboden op verkeerswegen van het wijken- en interwijkennet, behalve aan de kruispunten en in de bochten waar ze nodig zijn om veiligheidsredenen.

Afdeling 9. — Stadsmeubilair

Plaatsing

Artikel 22

§ 1. Stadsmeubilair mag niet aan kruispunten, zebra's en haltes van het openbaar vervoer geplaatst worden als het de zichtbaarheid van alle weggebruikers belemmert.

§ 2. Met uitzondering van de antiparkeervoorzieningen wordt het stadsmeubilair geplaatst op minimaal 0,20 m van de buitenkant van de stoeprand die de voetgangersweg scheidt van de rijbaan.

§ 3. Onverminderd artikel 4, § 3, bedraagt de vrije doorgang voor de gebruikers van het openbaar vervoer minstens 1,20 m vóór de schuilhuisjes. Wanneer de plaatselijke omstandigheden dit noodzakelijk maken, kan de doorgang teruggebracht worden tot 0,90 m.

Section 7. — Les arbres à haute tige

Distances

Article 16

§ 1^{er}. La distance minimale entre l'arbre et la façade est déterminée de manière à ce qu'une distance de 2 mètres minimum subsiste entre la façade et la couronne de l'arbre à son développement maximum.

§ 2. La distance minimale entre l'axe du tronc et la zone de circulation de la chaussée est de 0,90 m.

Le croquis n° 6 en annexe 1^{re} du présent titre illustre le présent article.

Fosses de plantation

Article 17

La fosse de plantation a un volume minimum de 3,5 m³.

Si la fosse est située sur la voirie, il faut une surélévation systématique des bords de la fosse.

Protections

Article 18

§ 1^{er}. Une zone perméable de 2,25 m² minimum est prévue au pied de l'arbre.

§ 2. Cette zone perméable est protégée du piétinement par un dispositif au même niveau que la voie de circulation piétonne, lorsque l'intensité de la circulation piétonne le justifie.

§ 3. Des dispositifs de protection du tronc et du pied de l'arbre sont prévus lorsque des chocs et des tassements sont provoqués par les véhicules.

§ 4. Aucune pose de réseau d'utilité publique ne peut être réalisée à une distance inférieure à 1,75 m de l'axe du tronc.

Section 8. — La signalisation

Signalisation routière

Article 19

§ 1^{er}. Seuls les signaux obligatoires sont implantés.

§ 2. Les signaux routiers sont limités en nombre et sont regroupés sur un mât unique.

Signalisation de direction

Article 20

La pose de la signalisation de direction s'inscrit dans un plan d'ensemble élaboré par le gestionnaire de la voirie et cohérent avec les autres plans de signalisation de direction.

Marquages au sol

Article 21

L'usage des marquages au sol est réservé aux situations où l'intensité de la circulation et/ou la sécurité des usagers le justifient. Les marquages séparant les bandes de circulation automobile sont interdits dans les voiries du réseau de quartier et interquartier à l'exception des carrefours et des virages qui les nécessitent pour des raisons de sécurité.

Section 9. — Le mobilier urbain

Implantation

Article 22

§ 1^{er}. Au droit des carrefours, des traversées piétonnes et des arrêts de transports publics, le mobilier ne peut être posé s'il nuit à la visibilité de tous les usagers de la voirie.

§ 2. A l'exception des dispositifs anti-stationnement, le mobilier urbain est placé à une distance minimale de 0,20 m de la face extérieure de la bordure de séparation entre la voie de circulation piétonne et la chaussée.

§ 3. Sans préjudice de l'article 4, § 3, le passage libre à l'avant des abris destinés aux usagers des transports en commun est de minimum 1,20 m. Lorsque les circonstances locales l'imposent, cette distance peut être réduite à 0,90 m.

Kasten van de concessiehouders

Artikel 23

§ 1. Alle kasten zijn voorzien van een plaat die de identiteit, het adres en de verdere gegevens van de eigenaar aangeeft.

§ 2. Wanneer de kasten op de voetgangersweg staan, zijn ze evenwijdig met de rooilijn geplaatst.

De kasten met een hoogte van minder dan 1,20 m mogen loodrecht geplaatst worden ten opzichte van de rooilijn, op de verbreding van de voetgangersweg zoals bedoeld in artikel 5 § 2, op een afstand van maximaal 0,50 m van de buitenkant van de stoeptrand.

§ 3. De kasten worden ondergronds geplaatst in de volgende gevallen :

- in een landschap of aan een onroerend goed dat beschermd is of ingeschreven is op de bewaarljst in de zin van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening;
- in de vrijwaringszone zoals bedoeld in artikel 228 van dat Wetboek;
- bij ontstentenis van een vrijwaringszone, in een omtrek van 50 meter rond het beschermd of op de bewaarljst ingeschreven goed in de zin van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening.
- wanneer het trottoir minder dan 1,50 m breed is of vóór een winkelraam.

In de andere gevallen moet het ondergronds plaatsen van de kasten de voorkeur krijgen.

Schets nr. 7 in bijlage 1 van deze titel illustreert dit artikel.

Afdeling 10. — Verlichting

Globale opzet

Artikel 24

§ 1. De verlichting van de stadsruimten moet worden gezien in het kader van een globale opzet. Meer bepaald worden de lichthoogte en de positie van de lampen bepaald in verhouding tot de breedte van de te verlichten rijbaan en rekening houdend met de gewenste visuele indruk 's nachts. De verlichting moet tevens worden aangewend om opmerkelijke sites of opmerkelijke onroerende gehelen in de verf te zetten.

§ 2. De stadsverlichting moet zodanig opgevat worden dat ze een strikt minimum aan hinder veroorzaakt binnenin de woningen.

§ 3. Er moet voldoende verlichting zijn om een goed zicht te verschaffen op de voetpaden en, indien nodig, om de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers extra aan te duiden.

§ 4. De lichthoogte bedraagt maximaal 9 meter. Deze hoogte kan op snelwegen tot 20 meter worden opgetrokken.

Afdeling 11. — Gelegenheidsdecoratie

Gelegenheidsdecoratie

Artikel 25

Gelegenheidsdecoratie voor allerhande evenementen of festiviteiten wordt ten vroegste 1 maand vóór de aanvang van het evenement aangebracht en uiterlijk 15 kalenderdagen na afloop ervan verwijderd.

Afdeling 12. — Slotbepalingen

Slotbepalingen

Artikel 26

De overeenstemming van een bouwontwerp met deze verordening houdt niet in dat het strookt met de goede ruimtelijke ordening, die beoordeeld wordt door de overheid, bevoegd voor de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning, noch met de andere geldende wetten en verordeningen.

Toepassing in de tijd

Artikel 27

Deze titel is van toepassing op de stedenbouwkundige vergunnings- en attestaanvragen die worden ingediend na de inwerkingtreding ervan.

Hij is eveneens van toepassing op de in artikel 1 bedoelde handelingen en werken die, omwille van hun geringe omvang, zijn vrijgesteld van een stedenbouwkundige vergunning en waarmee begonnen wordt na de inwerkingtreding ervan.

Armoires des concessionnaires

Article 23

§ 1^{er}. Toutes les armoires sont équipées d'une plaquette indiquant l'identité et les coordonnées de leurs propriétaires.

§ 2. Lorsqu'elles sont situées sur les voies de circulation piétonne, les armoires sont placées parallèlement à l'alignement.

Les armoires d'une hauteur inférieure à 1,20 m peuvent être placées perpendiculairement à l'alignement, sur l'élargissement de la voie de circulation piétonne prévu à l'article 5 § 2, à une distance maximale de 0,50 m de la face extérieure de la bordure.

§ 3. Les armoires sont enterrées dans les cas suivants :

- dans un site ou au droit d'un immeuble, classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire;
- dans la zone de protection visée aux articles 228 de ce Code;
- à défaut de zone de protection, dans un périmètre de 50 mètres autour du bien classé ou inscrit dans la liste de sauvegarde au sens du Code bruxellois de l'aménagement du territoire
- quand le trottoir est inférieur à 1,50 m ou devant une vitrine.

Dans les autres cas, les armoires enterrées sont privilégiées.

Le croquis n° 7 en annexe 1^{re} du présent titre illustre le présent article.

Section 10. — L'éclairage

Composition globale

Article 24

§ 1. L'éclairage des espaces urbains est pensé en fonction d'une volonté de composition globale, notamment la hauteur de feu et la position du luminaire sont déterminées en fonction de la largeur de la chaussée à éclairer et de l'impression visuelle nocturne souhaitée. Il vise aussi à mettre en évidence les sites et les ensembles immobiliers remarquables.

§ 2. L'éclairage urbain est conçu afin de limiter au strict minimum les nuisances à l'intérieur des habitations.

§ 3. Le niveau d'éclairage permet une bonne visibilité des voies de circulation piétonne et si nécessaire une mise en évidence des traversées piétonnes et cyclistes.

§ 4. La hauteur de feu est limitée à 9 mètres maximum. Cette hauteur peut être portée à 20 mètres sur les autoroutes.

Section 11. — Décorations événementielles

Décorations événementielles

Article 25

Les décorations événementielles de manifestations ou de festivités diverses sont placées au plus tôt 1 mois avant le début de l'événement auquel il se rapporte et retirées au plus tard 15 jours calendrier après la fin de celui-ci.

Section 12. — Dispositions finales

Dispositions finales

Article 26

La conformité d'un projet au présent titre ne permet pas de préjuger ni de sa conformité au bon aménagement des lieux, apprécié par l'autorité compétente pour délivrer un permis d'urbanisme, ni de sa conformité aux autres lois et règlements applicables.

Application dans le temps

Article 27

Le présent titre s'applique aux demandes de permis et de certificats d'urbanisme qui sont introduites après son entrée en vigueur.

Il s'applique également aux actes et travaux visés à l'article 1^{er} dispensés, en raison de leur minime importance, de l'obtention d'un permis d'urbanisme, dont l'exécution est entamée après son entrée en vigueur.

ANNEXE 1 - BIJLAGE 1

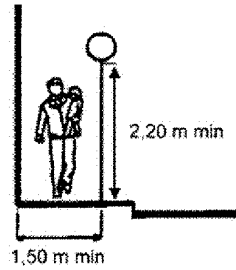
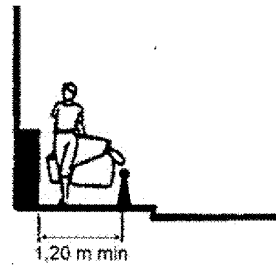
Section II : le cheminement piétonAfdeling II : het voetgangersverkeer**Croquis n°1 - Schets nr 1**

Article 4. Voies de circulation piétonne - § 1 et § 3

Artikel 4. Voetgangerswegen - § 1 en § 3

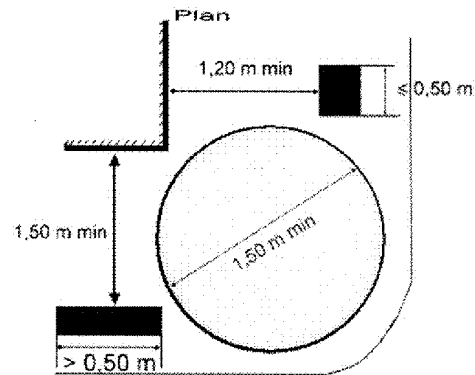
Exemples

Voorbeelden

**A. largeur
breedte $\geq 2m$** **B. largeur
breedte $< 2m$** 

Pour les voies de circulation dont la largeur est inférieure à 2 mètres, la largeur minimale du cheminement libre est de 1,20 m au droit d'un obstacle dont la longueur maximale est de 0,50 m. Si ce dernier a une longueur supérieure à 0,50 m, la largeur minimale du cheminement libre est de 1,50 m.

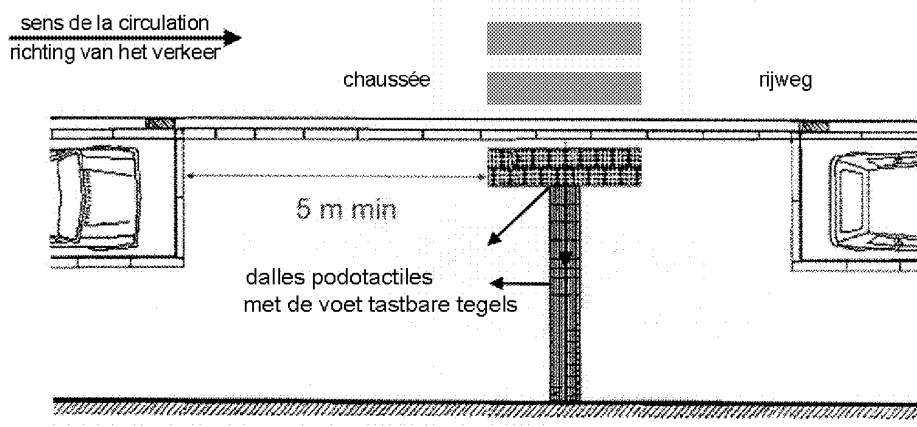
Wanneer de voetgangersweg minder dan 2 meter breed is, wordt de minimale breedte van de vrije doorgang teruggebracht tot 1,20 m ter hoogte van een hindernis die maximum 0,50 m lang is. Als de hindernis meer dan 0,50 m lang is, is de minimale breedte van de vrije doorgang 1,50 m.

**Croquis n°2 - Schets nr 2**

Article 5. Traversées piétonnes - § 2

Artikel 5. Zebrapaden - § 2

Plan



Section II : le cheminement piéton - Section VI : les transports en commun

Afdeling II : het voetgangersverkeer - Afdeling VI : het openbaar vervoer

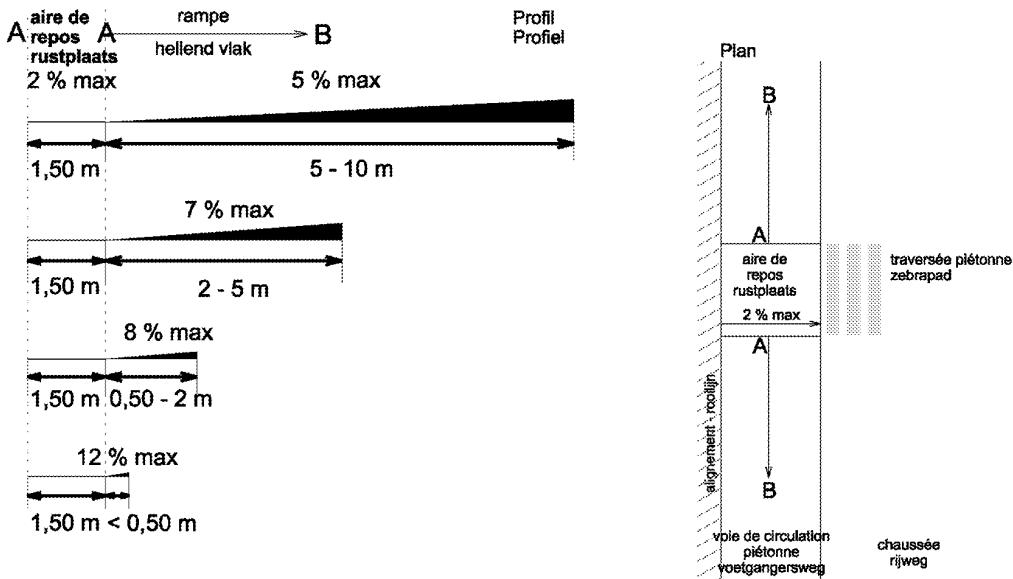
Croquis n°3 - Schets nr 3

Article 5 § 3 : traversées piétonnes

- Article 15 § 2 : arrêts

Artikel 5 § 3 : zebrapaden

- Artikel 15 § 2 : haltes



Section II : le cheminement piéton

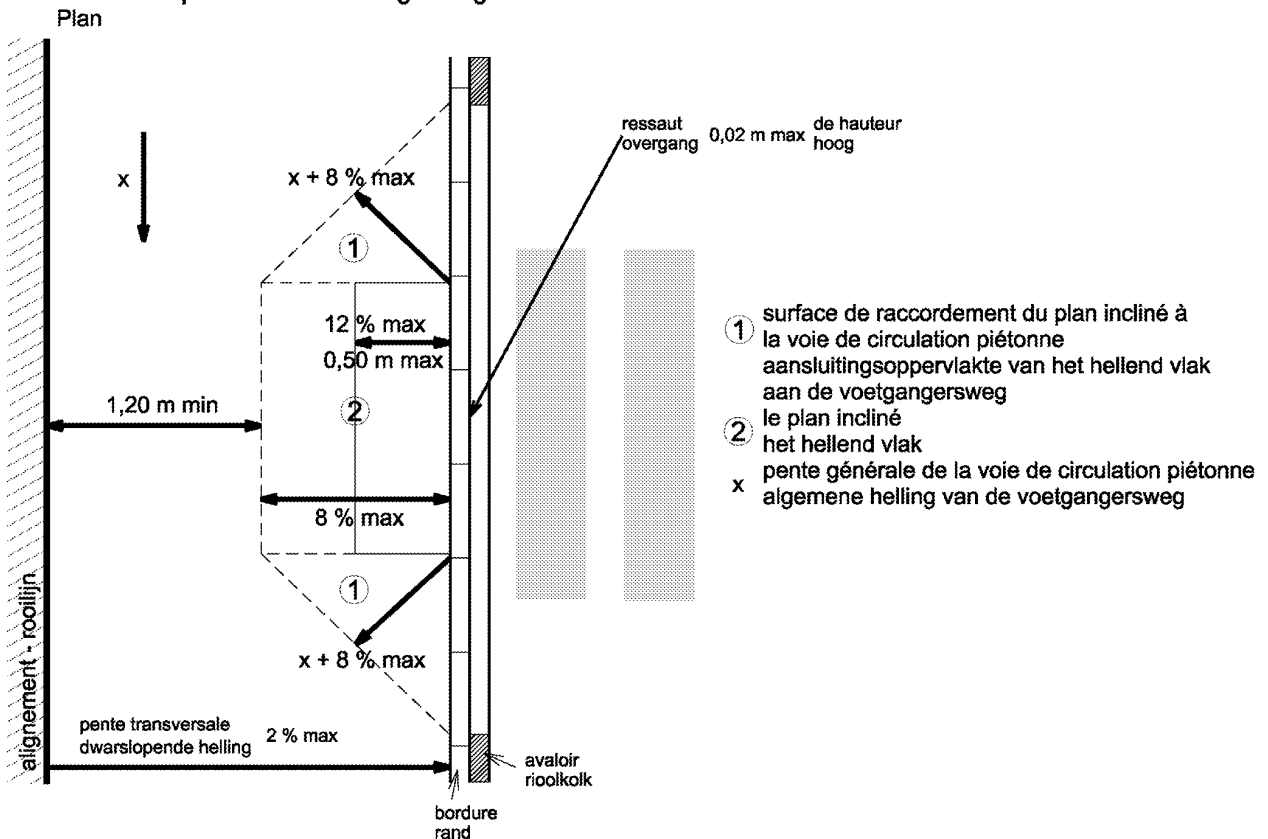
Afdeling II : het voetgangersverkeer

Croquis n°4 - Schets nr 4

Article 5 : traversées piétonnes - § 3 et § 4

Artikel 5 : zebrapaden

- § 3 et § 4



4 Section V : le stationnementAfdeling V : het parkeren

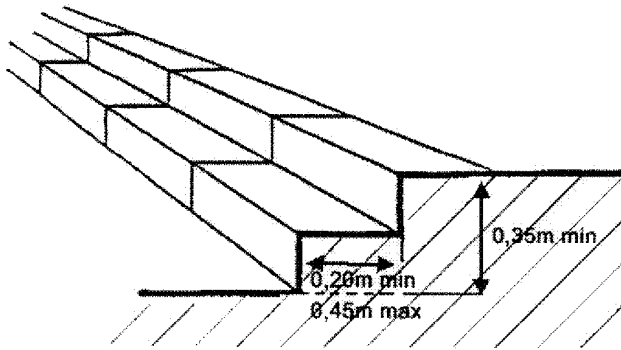
Croquis n°5 - Schets nr 5

Article 14 Dispositifs anti-stationnement

Artikel 14 Anti-parkeervoorzieningen

§ 2 Bordure double

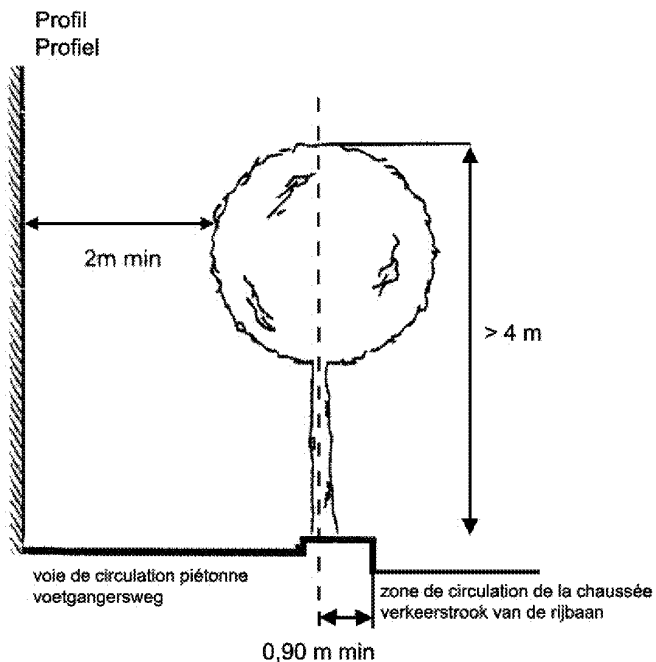
§ 2 Dubbele stoeprand

Section VII : les arbres à haute tigeAfdeling VII : hoogstammige bomen

Croquis n°6 - Schets nr 6

Article 17 : distances

Artikel 17 : afstanden

Section IX : le mobilier urbainAfdeling IX : stadsmeubilair

Croquis n°7 - Schets nr 7

Article 24 : Armoires de concessionnaires - § 2

Artikel 24 : Kasten van concessiehouders - § 2

