



© Sourbron Fotografie

«Rendre nos rues *Futureproof*»

QUE SIGNIFIE LE 'STOP AU BÉTON' POUR LE SECTEUR DU BÉTON ?

La conception et l'aménagement des rues et places se font encore trop souvent selon des notions traditionnelles et unilatérales qui facilitent surtout l'utilisation de la voiture. Notre société est aujourd'hui pourtant confrontée à de nouveaux défis sur les plans de la mobilité, de l'environnement, du climat et de la santé. Un nouveau regard sur l'espace public et sa possible diversité de fonctions s'impose. Le secteur du béton peut jouer un rôle de pionnier dans cette vision, selon Jan Vilain, urbaniste chez «Infopunt Publieke Ruimte» (Info-point Espace Public en français).

Dans le domaine public, la durée d'amortissement est au moins de trente ans. Les rues et places aménagées aujourd'hui, doivent être encore fonctionnelles en 2050. Les gestionnaires routiers introduisent, il est vrai, au compte-goutte l'éclairage led, mais les visions sur l'aménagement de la rue sont, en grande partie, toujours les mêmes qu'il y a deux ou trois décennies. Certes, notre pays comporte de belles places et rues commerçantes et des zones vertes qui fonctionnent, mais elles constituent plus souvent l'exception que la règle. Promenez-vous

à l'occasion dans une rue ordinaire de votre propre ville ou commune. Vous aurez de la chance si vous trouvez un banc bien placé et choisi, ou un jardin public bien aménagé. Les rues sont le plus souvent constituées d'un revêtement qui a pour seule vocation de garantir une circulation fluide et offrir des places de parking.

Quelle est l'utilité de s'en tenir à de bons vieux concepts au moment où les véhicules de société sont remis en question, où des systèmes de partage de vélos et voitures poussent comme des

champignons et où des développeurs de projets choisissent des localisations de logements qui sont accessibles de façon optimale en transports publics ou à vélo? Les rues et les places sont encore trop souvent conçues pour les véhicules particuliers - roulants ou stationnés - comme élément de référence, alors que leur nombre devrait, selon les prévisions, diminuer au cours des prochaines décennies.

De nombreux principes d'aménagement du domaine public sont aujourd'hui dépassés. La construction de logements ►

"Maak onze straten futureproof"

HET ANTWOORD VAN DE BETONSECTOR OP DE 'BETONSTOP'

Het ontwerp en de inrichting van straten en pleinen gebeurt nog te vaak volgens eenzijdige concepten die voornamelijk het autogebruik faciliteren. Onze maatschappij wordt vandaag evenwel geconfronteerd met nieuwe uitdagingen op vlak van mobiliteit, milieu, klimaat en gezondheid. Een nieuwe kijk op de publieke ruimte en haar mogelijke veelzijdigheid aan functies, dringt zich op. De betonsector kan een voorstellersrol spelen in die visie, aldus Jan Vilain, stedenbouwkundige bij Infopunt Publieke Ruimte.



De afschrijvingstermijn voor openbaar domein bedraagt minstens dertig jaar. Straten en pleinen die vandaag worden aangelegd, moeten zeker nog tot 2050 functioneren. Er doen zich kleine verschuivingen voor. Wegbeheerders schakelen weliswaar mondjasmaat over naar ledverlichting maar de inzichten op vlak van straatinrichting zelf zijn nog grotendeels dezelfde als twee of drie decennia geleden. Zeker, ons land telt mooie pleinen en winkelstraten, en goed functionerende groenzones maar ze zijn veeleer uitzondering dan regel. Wandel eens door een alledaagse straat in je eigen stad of gemeente. Je hebt geluk als je een goed geplaatste en juist gekozen bank of goed ingericht plantsoen aantreft. Straten bestaan te vaak uit verharding die er alleen op gericht is om een vlotte verkeersdoorstroming te garanderen en parkeerplaats te bieden.



De Schermpflanzenstraat in Oostende werd na de herinrichting groener, er kwamen een veilig voetpad en betonnen zitbanken in de schoolomgeving en de parkeerstroken werden aangelegd in waterdoorlatende prefab betontegels.

La Schermpflanzenstraat à Ostende est devenue plus verte après son réaménagement, un trottoir et des bancs en béton ont été ajoutés dans le voisinage de l'école et les bandes de parking ont été réalisées en dalles de béton perméables à l'eau.

La Place du 120e Régiment d'Infanterie in Bellefontaine, deelgemeente van Tintigny (provincie Luxemburg) onderging dit voorjaar een ware verjongingskuur. Opmerkelijk is dat het ontwerp door de bewoners zelf werd opgemaakt. Er blijft net voldoende asfalt liggen voor de autocirculatie. De combinatie tussen groen en verharding geeft de ruimte om alsnog de jaarlijkse kermis en de andere vele festiviteiten van het dorp te kunnen laten plaatsvinden. Burgemeester Benoît Piedboeuf getuigt: "Het plein is niet langer enkel een parking, maar een plaats van het echte leven."

La Place du 120e Régiment d'Infanterie à Bellefontaine, une commune de l'entité de Tintigny (province du Luxembourg) a reçu ce printemps une véritable cure de rajeunissement. Le plus remarquable est que le projet a été établi par les habitants eux-mêmes. Il reste juste suffisamment d'asphalte pour la circulation des voitures. La combinaison entre espaces verts et revêtements offre encore suffisamment d'espace pour que la kermesse annuelle et les nombreuses festivités du village puissent y avoir toujours lieu. Le bourgmestre Benoît Piedboeuf témoigne: «La place n'est plus seulement un parking, mais aussi un lieu de vraie vie.»



©Stradus Infr

fait dans ce domaine beaucoup mieux en s'engageant dans les normes PEB, les énergies renouvelables, les toitures vertes et la domotique. Il y a vingt ans, personne ne se préoccupait du changement climatique, des files ou de la pollution de l'air. Dans un proche avenir l'attention consacrée à ces aspects sociétaux ne fera que croître. De nombreuses solutions aux défis de demain se trouvent pourtant simplement dans la rue. Beaucoup de routes de notre pays sont beaucoup trop larges pour le trafic qu'elles doivent absorber. En enlever des parties ou les remplacer par des revêtements perméables à l'eau offre des possibilités pour l'infiltration de l'eau. Cela aide à éviter les inondations, à surmonter des périodes de sécheresse et à rafraîchir pendant les canicules.

Saviez-vous que pendant les étés chauds, les températures dans les centres des villes peuvent être jusqu'à 8°C plus élevées la nuit qu'ailleurs? L'été dernier a connu, à une exception près

De nombreuses solutions pour les défis de demain se trouvent simplement sur la rue.

(1976), la plus longue période de sécheresse depuis que les mesures existent. Les experts ont montré que l'imperméabilisation exagérée des surfaces est l'une des causes du manque d'eau souterraine. Il existe pourtant de nombreux revêtements en béton préfabriqué qui offrent une solution à ce problème et qui respectent en même temps la fonctionnalité de la rue.

Un aménagement réfléchi de l'espace public peut offrir de nombreuses

solutions. Les revêtements foncés retiennent la chaleur beaucoup plus longtemps que les matériaux clairs. Dans une rue arborée, la température estivale moyenne est de 6°C plus basse que dans une rue comparable sans arbres. La chaleur absorbée par le revêtement routier peut être récupérée par des réseaux de chaleur, ce qui permet de produire moins d'énergie et donc d'émettre moins de CO₂. Davantage d'infrastructure de meilleure qualité pour les piétons et les cyclistes, permet d'augmenter les déplacements durables. A nouveau un gain de qualité de l'air, qui offre en plus un bonus de santé.

Les effets du changement climatique se font sentir ici et maintenant. Réfléchir autrement à l'aménagement de la rue est une nécessité. Les profils routiers souples et flexibles n'aident pas seulement à résoudre les problèmes de climat, de mobilité et de santé. Ils sont aussi intéressants sur le plan économique.

- Welk nut heeft het om vast te houden aan aloude concepten op het moment dat bedrijfswagens in vraag worden gesteld, fiets- en autodeelsystemen als paddenstoelen uit de grond rijzen en projectontwikkelaars kiezen voor woonlocaties die optimaal met het openbaar vervoer en de fiets bereikbaar zijn? Straten en pleinen worden nog te vaak ontworpen met de – rijdende of geparkeerde – private personenwagen als maatgevend element, terwijl het aantal particuliere wagens de komende decennia naar verwachting zal dalen.

Heel wat aanlegprincipes voor openbaar domein zijn vandaag achterhaald. De woningbouw doet het op dat vlak veel beter door in te zetten op EPB-normen, hernieuwbare energie, groendaken en domotica. Twintig jaar geleden

■ De 'betonstop' is geen doemscenario voor de betonindustrie maar een kans om proactief aan de slag te gaan.

lag niemand wakker van klimaatverandering, files of luchtvervuiling. De aandacht voor deze maatschappelijke aspecten zal in de nabije toekomst alleen maar toenemen. Heel wat oplossingen voor de uitdagingen van morgen liggen nochtans gewoon op straat. Veel wegen in ons land zijn veel te breed voor het verkeer dat ze moeten verwerken. Delen ervan ontharden of vervangen door waterdoorlatende bestrating biedt mogelijkheden voor waterinfiltratie. Dat helpt om overstromingen te vermijden, periodes van droogte te overbruggen en zorgt voor verkoeling tijdens hittegolven. Wist u dat tijdens warme zomers de temperatuur in stadscentra tot 8°C hoger kan liggen dan elders? De voorbije zomer kende de op één na (1976) langste droogteperiode sinds het begin van de

Gent heeft het geweer van schouder veranderd en geeft de openbare ruimte opnieuw aan de bewoners en passanten. In afwachting van een latere makeover zijn parkeerplaatsen met tijdelijke maatregelen ingericht op mensenmaat.

Gand a changé son fusil d'épaule et rend à nouveau l'espace public aux habitants et passants. Dans l'attente d'un relooking prochain, les places de parking sont aménagées par des mesures temporaires à dimension humaine.



■ Des profils routiers souples et flexibles n'aident pas seulement à résoudre les problèmes de climat, de mobilité et de santé, ils sont aussi économiquement intéressants.

■ Veerkrachtige en flexibele straatprofielen helpen niet alleen klimaat-, mobiliteits- en gezondheidsproblemen op te lossen, ze zijn ook economisch interessant.



In de verkaveling Zaaipad (Overpelt) vloeit het hemelwater naar de grachten die zodanig zijn ingericht dat ze ook als speelruimte dienen.

Dans le lotissement Zaaipad (Overpelt) l'eau atmosphérique coule vers les fossés qui sont aménagés de telle sorte qu'ils servent aussi d'espace de jeu.

► Le 'stop au béton' – l'impossibilité en Flandre d'encore entamer l'espace ouvert après 2040 – n'est pas un scénario catastrophique pour l'industrie du béton. C'est une opportunité pour le secteur de faire la différence en concevant et en aménageant dès maintenant des milliers de kilomètres de rues existantes et d'innombrables places et parkings 'futureproof', indépendamment des décisions politiques supra-locales. Si les gestionnaires routiers et décideurs politiques veulent le comprendre, le secteur de la construction routière peut voir l'avenir avec satisfaction. Bien sûr, les coûts de conception et de pose seront plus élevés lorsqu'il faudra réfléchir aux interventions futures. Qui paiera cela en des temps d'économies? Aujourd'hui le coût économique des files, de la sécheresse et des inondations est déjà énorme. Le retour sur

investissement se situe dans le long terme, parce que les coûts sociétaux de la mobilité, de la maîtrise de l'eau, de la santé et de la qualité de l'air diminueront. Sur le plan politique cela demande également un déclic: des rues «futureproof» ne se remboursent que lors d'une législature suivante. La tendance politique actuelle conduit la société à des coûts gigantesques en 2040. Nous pouvons en faire l'économie en 'faisant' aujourd'hui de la place pour demain. ● ►

■ Le 'stop au béton' n'est pas un scénario catastrophique pour l'industrie du béton mais une opportunité pour se mettre proactivement au travail.



► metingen. Experts wezen erop dat de overmatige oppervlakteverharding mee aan de oorzaak ligt van het tekort aan grondwater.

Een doordachte inrichting van de publieke ruimte kan veel verhelpen. Donkere verhardingen houden warmte veel langer vast dan lichte materialen. In een straat met bomen is de gemiddelde zomertemperatuur 6°C lager dan in een vergelijkbare boomloze straat.

De geabsorbeerde warmte in straatverharding, kan worden opgevangen in warmtenetten, waardoor er minder energieproductie nodig is en dus ook minder CO₂ uitstoot is. Meer en betere infrastructuur voor voetgangers en fietsers zorgt dan weer voor een toename van duurzame verplaatsingen. Opnieuw winst op vlak van luchtkwaliteit en het levert bovendien een gezondheidsbonus op.

De effecten van de klimaatverandering doen zich hier en nu voor. Anders gaan nadenken over straatinrichting is

een noodzaak. Veerkrachtige en flexibele straatprofielen helpen niet alleen klimaat-, mobiliteits- en gezondheidsproblemen op te lossen. Ze zijn ook economisch interessant.

De 'betonstop' – de onmogelijkheid om in Vlaanderen na 2040 nog bijkomende open ruimte aan te snijden – is geen doemscenario voor de betonindustrie. Het is een kans om te tonen dat de sector het verschil kan maken door nu al duizenden kilometers bestaande straten en talloze parkings en pleinen futureproof te ontwerpen en in te richten, onafhankelijk van bovenlokale beleidsbeslissingen. Als wegbeheerders en beleidsvoerders dát willen inzien, zit de wegenbouwsector voor lange tijd op rozen. Jazeker, de ontwerp- en aanlegkosten zullen hoger zijn wanneer er moet worden nagedacht over toekomstgerichte ingrepen.

Wie gaat dat in tijden van besparing betalen? Vandaag zijn de economische kosten van files en overstromingen al torenhoog. De return on investment

situeert zich op de langere termijn doordat de maatschappelijke kosten op vlak van mobiliteit, waterbeheersing, gezondheid en luchtkwaliteit zullen dalen. Ook dat vraagt op beleidsvlak een mentale klik: 'futureproof' straten betalen zichzelf pas in een volgende legislatuur terug. De huidige beleidstrend zadelt de maatschappij tegen 2040 met enorme kosten op. Dat kunnen we onszelf besparen door vandaag ruimte te 'maken' voor morgen. (Jan Vilain). ● ►

■ Heel wat oplossingen voor de uitdagingen van morgen liggen gewoon op straat.

Straten inrichten op maat van voetgangers en fietsers zorgt voor een toename van duurzame verplaatsingen. Dat levert niet enkel een betere luchtkwaliteit maar ook gezondheidswinst op (Karnemelkstraat, Roeselare met prefabbeton fietsstraattegels).

Aménager des rues sur mesure pour les piétons et les cyclistes permet d'augmenter les déplacements durables. Cela ne fournit pas seulement une meilleure qualité de l'air mais également un gain de santé (Karnemelkstraat,

Roulers et ses dalles routières cyclables en béton préfabriqué).



Moet elk plein groen zijn?

Bomen en openbaar groen hebben ontegensprekelijk een meerwaarde voor de publieke ruimte. Ze maken de seizoenen beleefbaar, zuiveren de lucht, houden water vast en zorgen voor verkoeling. Sommige mensen beschouwen straatbomen als ongewenst omwille van vallende bladeren of de ruimte die ze innemen ten koste van parkeerplaatsen. Gelukkig is er een kentering merkbaar. Wanneer bomen bij een herinrichting van het openbaar domein dreigen te sneuvelen, klinkt er al snel bewonersprotest. Toen het vernieuwde Operaplein in Antwerpen recent werd geopend, verzamelden burgers bijna 8.000 handtekeningen voor meer bomen op het 'kale' plein. Het groeiende maatschappelijke bewustzijn over het belang van groen is positief, maar moet elk plein daarom voortaan vol bomen staan?

Elk ontwerp is het resultaat van een vaak complexe combinatie van functies en ruimteclaims. Soms zijn er technische randvoorwaarden waardoor bomen geen of onvoldoende groeikansen kunnen krijgen. Ondergrondse parkings, tunnels en andere infrastructuren laten vaak onvoldoende wortelruimte over. Dan is het beter om geen bomen te planten. Onze dichtbebouwde steden hebben bovendien nood aan open plekken die ademruimte scheppen in het straatbeeld. Openheid laat de façades van gebouwen tot hun recht komen, zorgt voor zichtassen en maakt dat passanten er even kunnen ontsnappen aan het drukke stadsgewoel. Omdat het Operaplein al deze aspecten op één plek verenigt, koos architect de Solà-Morales voor een leeg en sober plein zonder bomen. Een visueel rustpunt te midden van vijf kilometer groene stadsboulevard.



© Jan Vlietin

Chaque place doit-elle être verte ?

Les arbres et les espaces publics verts offrent une plus-value incontestable à l'espace public. Ils rendent les saisons supportables, purifient l'air, retiennent l'eau et rafraîchissent. Certaines personnes déconsidèrent les arbres de rue à cause des feuilles mortes ou l'espace qu'ils occupent au détriment de places de parking. Heureusement qu'un retournement de tendance se remarque. Lorsque des arbres risquent de disparaître lors d'un réaménagement du domaine public, très rapidement les protestations des habitants se font entendre. Lorsque la Place de l'Opéra à Anvers a récemment été réouverte après son réaménagement, les citoyens ont récolté près de 8.000 signatures en faveur de la plantation d'arbres sur cette place 'chauve'. La conscience sociétale croissante de l'importance du verdoisement est positive, mais chaque place doit-elle désormais être complètement arborée ?

Chaque projet est le résultat d'une combinaison souvent complexe de fonctions et de revendications d'espaces. Parfois il existe des conditions techniques préalables qui font que les arbres ne disposent que de peu ou pas de possibilités de croissance suffisantes. Les parkings souterrains, les tunnels et d'autres infrastructures ne laissent souvent pas assez de place pour la croissance des racines. Il est alors préférable de ne pas planter d'arbres. Nos villes densément bâties ont, de plus, un besoin d'espaces ouverts qui offrent des lieux de respiration dans la structuration de la rue. L'ouverture permet aux façades des bâtiments de s'exprimer, offre des axes de vision et permet aux passants de s'échapper un instant de la dense animation de la ville. Parce que la Place de l'Opéra rassemble tous ces aspects en un seul lieu, l'architecte de Solà-Morales a opté pour une place vide et sobre sans arbre. Un point de repos visuel au milieu de cinq kilomètres de boulevards urbains arborés.