

Het (Woon)Erf



Of het delen van de openbare
ruimte, in alle veiligheid en met
wederzijds respect



Redactie en coördinatie

Isabelle Janssens, BIVV

Coördinatie

Isabelle Chalanton, BIVV

Leescomité

Pierre-Jean Bertrand (Brussel Mobiliteit), Erik Caelen (AVCB),
Marc Broeckaert (BIVV), Isabelle Chalanton (BIVV),
Isabelle Dullaert (SPW), Benoît Dupriez (BIVV), Yves Englebin (BIVV),
Arnaud Houdmont (BIVV), Valéry Mathieu (SPW),
Philip Temmerman (BIVV), Dominique Van Duyse (SPW)

Vertaling

Ilse Cluytmans

Fotos

BIVV

Grafische vormgeving

Dominique Boon

Opmaak

Ria De Geyter

Verkrijgbaar in het Frans en het Nederlands in papieren vorm, en in
digitale vorm op de website van het BIVV
(webshop.bivv.be)

D/2013/0779/38

Verantwoordelijke uitgever: K. Genoe
augustus 2013



Inhoud

1 - De filosofie van woonerven en erven	3
1.1. Woonerven	3
1.2. Erven	4
2 - Woonerven en erven in Europa	5
2.1. Erven in Zwitserland	5
2.2. Erven in Frankrijk	6
2.3. Shared spaces en erven in Nederland	6
3 - Woonerven en erven in de Belgische wegcode, artikel 22 bis	7
4 - Ontwerpregels in België	8
4.1. Ministeriële omzendbrief van 23 juni 1978 betreffende de woonerven in Brussel en Vlaanderen	8
4.2. Ministeriële omzendbrief van 23 mei 2011 betreffende de woonerven en erven in Wallonië	8
5 - Enkele Belgische verwezenlijkingen	9
5.1. Namen	9
5.2. Eupen	9
5.3. Tienen	10
6 - Adviezen voor een geslaagde uitvoering	11
6.1. Inrichtingsprincipes	11
6.1.1. Een toegang die voor iedereen duidelijk zichtbaar is	11
6.1.2. Een ruimte die door iedereen mag gebruikt worden	11

6.1.3. Wederzijdse zichtbaarheid van de gebruikers	12
6.1.4. De mogelijkheid om de eigen woning te verlaten.	13
6.1.5. Een plek voor kinderen	13
6.1.6. Een evenwichtig parkeerbeleid	14
6.2. Uit te voeren maatregelen	15
6.2.1. Wegbeeld.	15
6.2.2. Verlichting	19
6.2.3. Technische inrichtingen.....	20
6.3. Plaatselijke inrichtingen en omstandigheden.....	20
7 - Toegankelijkheid en oriëntatiepunten voor personen met beperkte mobiliteit.	22
8 - Het type erf kiezen, enkele legitieme vragen	23
8.1. Bestaat er een maximumverkeerslast voor een erf?.....	23
8.2. Bestaat er een ideale lengte voor een erf?	25
9 - Meer informatie.....	26

I - De filosofie van woonerven en erven

Woonerven en erven zijn bijzondere openbare plaatsen die het samengaan van voetgangers en gemotoriseerd verkeer toelaten en waar zowel de ene als de andere categorie alle beschikbare ruimte mag gebruiken. Het erf functioneert op basis van een gemengd gebruik van de openbare weg, in een context met traag gemotoriseerd verkeer. Spelende kinderen zijn ook toegelaten op de openbare weg. Bestuurders moeten zich houden aan de snelheidsbeperking tot 20 km/u, terwijl voetgangers het verkeer niet nodeloos mogen belemmeren.

Het concept 'woonerf' dateert van 1978, en heeft enkel betrekking op woonwijken. Het begrip 'erf', werd in 2004 ingevoerd in de wegcode, en maakt het principe van volledig gemengd verkeer met voorrang voor voetgangers ook toepasbaar in zones met andere activiteiten dan enkel wonen. Men kan een erf invoeren in winkelstraten, in zones met toeristische activiteiten, in schoolomgevingen en zelfs in ambachtszones. Hoewel beide zones, het erf en het woonerf, natuurlijk gelijkaardig zijn, verschillen ze wat betreft hun gebruik .

1.1. Woonerven

De woonerven zijn duidelijk bedoeld om een gezellige omgeving te creëren zodat de banden tussen de burens hechter worden, het sociale leven van een wijk zich kan ontwikkelen en de kinderen terug hun plaats krijgen in de ruimte rond hun woning. Woonerven bieden aan de voetgangers die dit wensen de gelegenheid om de straat op een statische manier te bezetten, om bezit te nemen van de ruimte. De voertuigbewegingen in de wijken moeten zeker niet snel en vlot verlopen. Het bestemmingsverkeer moet zich aanpassen aan de plaatselijke en vaak onvoorziene omstandigheden, zoals de aanwezigheid van spelende kinderen.



Biez, dorpscentrum. Op de aanliggende percelen wordt enkel gewoond. Het voertuigverkeer blijft beperkt tot het bestemmingsverkeer.



Louvain-la-Neuve, rue du Chevalet. Het is voornamelijk de woonfunctie die de verplaatsingen van zowel voetgangers als voertuigen genereert.



Woonerf in Nederland. Het is perfect mogelijk om de straat te gebruiken als een openbare ontmoetingsplaats. Het erf ondersteunt het lokale leven in de wijk.

1.2. Erven

Alle activiteiten, en zeker de commerciële, genereren verkeersstromen van zowel voetgangers als voertuigen. Doordat voetgangers



Eupen, Klosterstrasse. Vóór de winkels zijn grote verkeersvrije wandelzones voorzien voor de voetgangers. Deze zones worden afgebakend met behulp van straatmeubilair en een andere wegbekleding.

(Bron: Studiodreizehn en Bureau Artau)

binnen een erf voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer kunnen zij er zich vlot en ongedwongen verplaatsen. Een erf staat dus voor onafgebroken beweging van voetgangers en vlotte maar trage bewegingen van voertuigen.



Tienen, Hennemarkt. De gehele ruimte is uniform en nodigt de voetganger uit om de hele openbare ruimte te gebruiken. Door afwezigheid van niveauverschillen en wegmarkeringen, oriënteert het gemotoriseerd verkeer zich eerder op het straatmeubilair, de aanplantingen en de parkeerplaatsen.

2 - Woonerven en erven in Europa

We vinden het concept 'woonerf' in meerdere Europese landen terug: in Nederland (land van oorsprong), België, Duitsland, Zweden... De verschillende reglementeringen lijken erg op elkaar. Ze zijn alle sterk geïnspireerd op de Nederlandse regeling, en het grootste verschil ligt in de toegelaten maximumsnelheid. Van de 'stapvoetse snelheid' in Nederland, tot 20 km/u in België of Duitsland. De ontwerpregels en -adviezen zijn echter overal ongeveer dezelfde. Als basis voor de woonerfreglementering gelden de Convention on Road Traffic (Part II: European agreement) en de Convention on Road Signs and Signals (basis werd gelegd in 1968).

Het concept 'erf' is eveneens aanwezig in Zwitserland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, en Nederland, waar gelijkaardige ruimtes ontwikkeld werden.

2.1. Erven in Zwitserland

De Zwitserse regelgeving vereist inrichtingsmaatregelen waardoor de snelheid tot 20km/u beperkt wordt. Na één jaar wordt een evaluatie gevraagd. De wijze van inrichting is volledig



De rue Leschot in Genève trekt heel wat voetgangers aan want zij vormt een alternatief voor een belangrijke boulevard met veel autoverkeer. In de zomermaanden worden er terrassen opgesteld. De inrichting blijft aanpasbaar.

vrij. Het soort erven dat op deze wijze gerealiseerd wordt, is erg verscheiden, van het kleine wijkstraatje, over de stationspleinen tot de hoofdwegen (kantonale wegen). Er wordt geen enkele verkeersbeperking opgelegd, noch een toegangsverbod voor het openbaar vervoer. De mogelijkheid om op straat te spelen is niet meer verbonden aan het statuut. Krachtens de Zwitserse wetgeving is spelen toegelaten in alle straten van rustige wijken.



De Place Centrale in Biel wikkelt 15 000 voertuigen/dag en 5 000 fietsers af per dag. Daarnaast houden er ongeveer 1 000 bussen halt. Dit verkeer belet niet dat de talrijk aanwezige voetgangers er gebruik maken van hun recht op voorrang.



De stad Bern, biedt via jaarlijkse financiering de mogelijkheid om op vraag ontmoetingszones te realiseren.

De inrichtingen zijn erg licht, ze worden samen met de inwoners bestudeerd en ze moeten de aanwezigheid van kinderen stimuleren.

2.2. Erven in Frankrijk

Het erf deed in 2008 zijn intrede in de Franse wegcode en was geïnspireerd op de Zwitserse en Belgische regelgeving, terwijl ook met de verbeteringen van de wet op de toegankelijkheid van 2005 rekening werd gehouden.

In het erf hebben voetgangers voorrang over heel de breedte van de openbare weg, en er geldt een snelheidsbeperking van 20 km/u. Vooral dit inrichtingsinstrument wettelijk voorzien werd, hadden sommige steden zoals Chambéry ten opzichte van de toenmalige regelgeving de vrijheid genomen om voetgangerszones in te richten... waar autoverkeer toegelaten was.

Het Observatoire National des Zones de Rencontre (Nationaal Observatorium van de Ontmoetingszones) inventariseert een deel van de talrijke realisaties, die zowel in de stad als op het platteland gebeurd zijn sinds het invoeren van het erf.



Metz, de Place d'Arme is één van de eerste erven die in Frankrijk gerealiseerd werden.



Stad Illkirch-Graffenstaden. Ontmoetingszone waar de woonfunctie de hoofdzaak is.

2.3. Shared spaces en erven in Nederland

De "gedeelde ruimtes" of shared spaces zijn niet gereguleerd door een statuut, geen enkele specifieke inrichtingsregel is hier van toepassing. Ze functioneren uitsluitend op basis van de voorrang van rechts, de aanpassing van de snelheid aan de omstandigheden en tot slot het maken van oogcontact tussen verkeersdeelnemers. Naast dit concept, hebben we eveneens de gereglementeerde erven in Nederland. Sommige van deze erven hebben uitsluitend een woonfunctie, men spreekt dan van woonerven, maar men vindt er ook winkelerven, die in handelszones liggen.



Haren Rijksstraatweg (NL). Gedeelde ruimte, zonder andere regels dan de voorrang van rechts en de regel van het oogcontact.



Delft. De ruimte is duidelijk bestemd voor sociaal contact. Het plaatselijk leven is er zichtbaar voor alle verkeersdeelnemers.

3 - Woonerven en erven in de Belgische wegcode, artikel 22 bis

Binnen woonerven en erven:

1° mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken: spelen is er eveneens toegelaten;

2° mogen bestuurders de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. Voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren;

3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur;

4° a) is parkeren verboden, behalve:

- op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is;
- op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat;

b) mogen de stilstaande of geparkeerde voertuigen rechts of links ten opzichte van hun rijrichting opgesteld worden.

De in- en uitgangen van de woonerven en erven worden aangeduid met de verkeersborden F12a en F12b.



Verkeersbord F12a: begin van een woonerf of erf.



4 - Ontwerpregels in België

Het concept woonerf staat sinds 1978 in de wegcode. Tot 2004 hield dit statuut voornamelijk de ontwikkeling van nieuwe verkavelingen in. Onder impuls van de Straatcode werd het begrip 'erf' in 2004 ingevoerd in de wegcode.

4.1. Ministeriële omzendbrief van 23 juni 1978¹ betreffende de woonerven in Brussel en Vlaanderen.

In Vlaanderen en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de ministeriële omzendbrief van 1978 van toepassing zolang hij niet vervangen door een gewestelijke omzendbrief. Het woonerfconcept beantwoordt dus nog altijd aan dezelfde voorwaarden van inplanting en realisatie.



Bastogne, rue du Parc. Toegang tot het woonerf.

4.2. Ministeriële omzendbrief van 23 mei 2011 betreffende de woonerven en erven in Wallonië.²

De Waalse Regering heeft de oude onaangepaste federale omzendbrief ingetrokken en vervangen door de Ministeriële Omzendbrief van 23 mei 2011.

De voornaamste uitdaging bij het ontwerpen van het erf, was enerzijds om dit concept te ontwikkelen in de centraal gelegen ruimtes voor commerciële of andere doeleinden, die bijgevolg regelmatig doorkruist werden door de vaste lijnen van het openbaar vervoer, en anderzijds om de toelaatbare limiet van het autoverkeer op te trekken aangezien er meer verkeer is in plaatsen met grote aantrekkingskracht, dan in wijken die enkel bestemd zijn voor wonen.

Deze omzendbrief maakt nog steeds een onderscheid tussen erven en woonerven. De geregelde lijndiensten van het openbaar vervoer worden toegelaten in erven, en zelfs in woonerven als het erom gaat om het woonerf in kwestie te ontsluiten. Het vernieuwende aan deze tekst is de verplichting om ervoor te zorgen dat slechtzienden zich kunnen oriënteren.

¹ www.avcb-vsgb.be/documents/.../circulaire-zones-residentielles.pdf

² www.ejustice.just.fgov.be/cgi/api2.pl?lg=fr&pd=2011-08-02&numac=2011027142

5 - Enkele Belgische verwezenlijkingen

5.1. Namen

De 'Espace de l'Ange' is de eerste realisatie die volgens de nieuwe Waalse reglementering tot stand kwam. Het is een ruimte voor commerciële doeleinden in het centrum van Namen, die heel wat verkeer van voetgangers, bussen en auto's aantrekt (ongeveer 20 000 voetgangers per dag, 5 000 auto's en meer dan 300 bussen).



Namen, Espace de l'Ange

Ook door de hoge frequentie van het openbaar vervoer was een duurzaam materiaal nodig. Er werd gekozen voor asfalt in verschillende kleuren.



Namen, Espace de l'Ange

Tijdens de planning van dit erf is erover nagedacht om de toegankelijkheid te verzekeren voor personen met beperkte mobiliteit (zie Toegankelijkheid en orientatiepunten voor personen met beperkte mobiliteit).

5.2. Eupen

Het erf omvat meerdere straten in het stadscentrum, waar voetgangers zich ongehinderd kunnen bewegen. Deze maatregel is bedoeld om de leefbaarheid in het centrum te verbeteren, door er onder andere het doorgaand verkeer te beperken.



Eupen, Marktplatz.



Eupen, Klosterstrasse.

(Bron: Studiodreizehn en Bureau Artau)

5.3. Tienen

In Tienen kregen de Nieuwstraat en de Hennemarkt, beide winkelstraten, het erfstatuut. Het verkeer rijdt er slechts in 1 richting doorheen

verkeerslussen opgezet om het doorgaand verkeer te beperken. Er is redelijk veel parkeer-gelegenheid.



Tienen, Hennemarkt

Vóór de handelszaken zijn grote verkeersvrije wandelzones voorzien voor de voetgangers. Deze zones worden afgebakend met behulp van straatmeubilair, parkeerplaatsen of bomen.



Tienen, Nieuwstraat



6 - Adviezen voor een geslaagde uitvoering

6.1. Inrichtingsprincipes

6.1.1. Een toegang die voor iedereen duidelijk zichtbaar is.

Deze inrichting moet de gebruiker ervan op de hoogte stellen dat hij een grens overschrijdt en hem aanzetten tot een bepaald rijgedrag dat in heel de zone van toepassing zal zijn. Het gaat er daarbij niet alleen om dat men de snelheid beperkt. De filosofie van de woonerven en erven bestaat erin om van de automobilist een occasionele gebruiker van de ruimte te maken door voorrang te verlenen aan de voetgangers.

Het soort toegang of poort kan erg verschillen. Dit laat veel vrijheid toe, en vergemakkelijkt de aanpassing aan de morfologie van het terrein. Het poorteffect zou dus gebruik moeten maken van instrumenten die normaalgezien geen verband houden met het wegverkeer: bomen, symbolische elementen, inplanting van gebouwen, doorlopend trottoir...



Louvain-la-Neuve. Een klein niveauverschil, een eenvoudige werving van de verharding.



Louvain-la-Neuve, rue A. Chavée. Eveneens een eenvoudig niveauverschil: een op het wegdek gekleefde ribbelstrook. Een groot niveauverschil is immers niet altijd mogelijk door de configuratie van de locatie.



De ingang van het erf is aangegeven door een doorlopend trottoir. In Gent, aan de ingang van het Patershol, een wijk die volledig als woonerf werd ingericht, zijn alle toegangen systematisch van doorlopende trottoirs voorzien.

6.1.2. Een ruimte die door iedereen mag gebruikt worden

Het basisprincipe bestaat erin om de zone om te vormen tot een echte openbare ruimte, het betreft dan geen rijbaan meer. Woonerven en erven zijn immers allereerst verblijfszones, waar de sociale activiteiten primeren en het gemotoriseerd verkeer geen voorrang heeft. Een afgebakende rijstrook voor auto's hoeft

niet en niveauverschillen mogen niet aanwezig zijn, voor het gemak van alle types gebruikers: kinderen, personen met een beperkte mobiliteit of fietsers. En zoals expliciet vermeld in de regelgeving, mogen de gebruikers heel de breedte van de openbare ruimte benutten.



*Sint-Lambrechts-Woluwe, Kroninglaan.
Voetgangers lopen in het midden van de straat.*

Het is niet aan te raden om **in woonerven** langwerpige ruimtes te realiseren die enkel voor voetgangers bestemd zijn. Want indien doorlopende voetgangerswegen ingericht worden, is de kans groot dat voetgangers, uit gewoonte, zich enkel tot deze ruimtes zullen beperken (in plaats van de volledige ruimte te benutten).

In de erven, en vooral in de handelscentra waar het van essentieel belang is om doorgaand voetgangersverkeer te voorzien langs de vitrines, kan een typische voetgangerszone daarentegen erg interessant zijn. Deze ruimte zou vlot voetgangersverkeer moeten toelaten.



Diegem, oude Haachtsesteenweg. De straat is opgevat als één grote ruimte, zonder scheiding van de weggebruikers.



Ottignies, rue Lucas. De weg is niet verdeeld in rijbaan en voetpad.

De betreffende zone hoeft geen voetpad te worden en mag geen niveauverschillen bevatten. Dit soort voorziening is ook zeer belangrijk voor slechtzienden, die op die manier in de obstakelvrije beschikbare ruimte voor de gevels kunnen kuieren, terwijl ze deze gevels kunnen gebruiken als gidslijn.

6.1.3. Wederzijdse zichtbaarheid van de gebruikers.

Aangezien de openbare ruimte bestemd is voor gemengd gebruik, moet de wederzijdse zichtbaarheid goed zijn. Daarom moeten inrichtingen vermeden worden die sommige types weggebruikers zouden kunnen maskeren. Hierbij denken we vooral aan kinderen. Nochtans is het beter dat men geen volledig en onbelemmerd zicht heeft over heel de lengte van de weg. Want een goede zichtbaarheid en een obstakelvrije rijbaan kunnen ook de snelheid bevorderen.



Den Haag. De weg is zo ontworpen dat het zicht beperkt is in die zin dat men door de aanwezigheid van obstakels niet ver voor zich uit kan kijken.

Daarentegen is er een goed zicht over heel de breedte van de weg, tussen de gevels. Aangezien ze niet ver voor zich uit kunnen zien, passen de automobilisten spontaan hun snelheid aan.

Een goed zicht op korte afstand en over heel de breedte van de weg moet nagestreefd worden, en een zicht over heel de lengte van de straat of de zone is niet wenselijk. De automobilist moet voortdurend op zoek zijn naar informatie over heel zijn gezichtsveld.

6.1.4. De mogelijkheid om de eigen woning te verlaten.

Deze vereiste is evident, als men zijn woning of een winkel verlaat, moet er een comfortable afstand zijn ten opzichte van het verkeer, hoe traag dit ook rijdt. Men verzekert op die manier de zichtbaarheid van de voetgangers, die anders, zonder deze afstand, het risico zouden lopen om vlak voor de rijdende voertuigen terecht te komen.

Om deze afstand te creëren, zijn er verschillende mogelijkheden. De wegbeheerder kan obstakels op gelijke afstand van elkaar plaatsen om aldus een richtlijn aan te geven zonder deze ook concreet te traceren. Verlichtingspalen, meubilair of aanplantingen, kunnen hiertoe dienen. Men kan er ook voor kiezen om enkel obstakels te plaatsen voor de ingangen die problemen opleveren.



Lobbes, rue des Ecoles.

Twee palen werden geplaatst om ervoor te zorgen dat er genoeg afstand is tussen het verkeer en de gevel.



Gent. De stoep voor de voordeuren werd aangelegd om voertuigen niet te dicht tegen de gevels te laten rijden.

6.1.5. Een plek voor kinderen

Kinderen kunnen soms nergens anders spelen dan in het publiek domein. Maar als er spelelementen voorzien zijn, kunnen deze afgebakend worden, om ervoor te zorgen dat het verkeer er niet zal tegenrijden en dat parkeren er niet mogelijk is. De wegbeheerder kan hiervoor naar keuze gebruik maken van omheiningen, aanplantingen, paaltjes... Er moet uiteraard ook nagedacht worden over de manier waarop men de aandacht wil vestigen op deze speelruimtes. In aanwezigheid van kinderen moeten andere weggebruikers altijd dubbel voorzichtig zijn. Het is dus beter om deze speeltuinen niet te onopvallend in te planten en ze dus niet teveel aan het zicht van de automobilist te onttrekken. Het bestaande risico moet steeds waarneembaar blijven.



Schaarbeek, Lindestraat. De speeltuin is beveiligd door een houten omheining, zonder volledig afgesloten te zijn. De inrichting is steeds goed zichtbaar voor het gemotoriseerd verkeer.



Er mag op de openbare weg gespeeld worden. Hier in Bern maakt de basketring integraal deel uit van de inrichting die geplaatst werd bij de creatie van de residentiele zone.

6.1.6. Een evenwichtig parkeerbeleid



De letter "P" moet op het parkeervak aangebracht zijn. De verharding is in een andere kleur.

De wegcode verbiedt het parkeren in erven en woonerven, behalve op plaatsen waar dit duidelijk aangegeven is, door een verschil in verharding en de aanwezigheid van de letter "P", of door een specifieke signalisatie.

Parkeren wordt vaak gebruikt als instrument om de snelheid te beperken door het oordeelkundig inplanten van parkeervakken. Met de verlaging van de snelheid, kunnen obstakels en dus ook het parkeren, veel gemakkelijker gelokaliseerd worden.

Dank zij de lage rijnsnelheid kunnen het straatmeubilair, de parkeervakken en de bomen dichtbij de rijdende auto's ingeplant worden.



Hier werd gekozen voor alternerende parkeervakken om lange rechte lijnen te voorkomen. De beplanting bestendigt het effect van de asverschuivingen, zelfs als er geen auto's geparkeerd staan.



De parkeervakken werden loodrecht op de rijrichting aangelegd. Gras mag tussen de stenen groeien. Men zou ook kunnen kiezen voor grastegels van beton.

Het is uiteraard niet de bedoeling om van de straat een parking te maken. Noch de wederzijdse zichtbaarheid, noch de leefbaarheid mag in het gedrang komen. En verder is het ook niet de bedoeling om de ruimte opnieuw op te delen.

Als de parkeerdruk hoog is, zal ook het foutparkeren toenemen. De gevolgen kunnen uiteenlopend zijn: zichtbaarheidsprobleem, moeilijke doorgang voor voertuigen, minder leefbaar...

Ofwel zijn de wegen smal en belet foutparkeren de doorgang van de voertuigen van de hulpdiensten.

Denkbare oplossingen:

- streng controleren om duidelijk te maken dat parkeren op deze plaatsen niet enkel verboden maar ook onmogelijk is, "zelfs voor 5 minuten";
- constructies of beplantingen gebruiken als anti-parkeervoorzieningen;
- Parkeren niet toestaan in de zone en kleine parkeerzones ontwikkelen aan de ingang van de zone.



Louvain-la-Neuve, Cours d'Orval. Een kleine parkeerzone is voorzien aan de ingang van de zone om te voorkomen dat er geparkeerd wordt in de openbare ruimte.

Ofwel hindert het parkeren de hulpdiensten niet echt maar veroorzaakt het een onveiligheidsgevoel bij de voetgangers door het overwicht van het parkeren en de slechte zichtbaarheid.

Denkbare oplossingen:

- Regelmatige politiecontrole.
- In handelszones het betalend of het kort parkeren introduceren.
- Kleine parkeerzones ontwikkelen aan de ingang van de zone.

6.2. Uit te voeren maatregelen

6.2.1. Wegbeeld.

Een lineair perspectief heeft een hogere verkeerssnelheid tot gevolg. Vandaar het belang om te lange rechte lijnen te vermijden.



Een nieuwe wijk waarbij tegelijk nagedacht werd over zowel de inplanting van de woningen als over het wegpatroon.

Bij het ontwerpen van een nieuwe weg kan men configuraties vermijden die tot hoge snelheid aanzetten. Men kan het zicht beperken door gevels te laten verspringen, wat helpt om de snelheid te verlagen.



Den Haag. De lijn van de woningen geeft aan waar de openbare ruimte begint. De straat en de inplanting van de gebouwen werden gelijktijdig ontworpen.



Evere, Peloponnesosstraat. Nieuwe wijk, waarvoor de organisatie van het parkeren op voorhand geregeld werd.

Als men een herinrichting overweegt van een bestaande weg, kan er gebruik gemaakt worden van verschillende voorzieningen om het verkeer te vertragen en het zicht te beperken. Wegens het realisatiegemak is dit in de eerste plaats het parkeren. Dit is bovendien een eenvoudige en populaire maatregel. Men moet

echter oppassen dat men niet opnieuw het traditionele beeld van een weg krijgt waarbij langs de weg geparkeerd wordt en de geparkeerde voertuigen ook de wederzijdse zichtbaarheid van de weggebruikers belemmeren.

Ook kunnen er asverschuivingen gecreëerd worden door aanplantingen, al dan niet gecombineerd met parkeervoorzieningen. De aanplanting van bomen tussen de parkeerplaatsen garandeert de efficiëntie van de asverschuiving, ook als de parkeerplaatsen niet ingenomen zijn.

- **De beplanting** kan verschillende functies hebben, van verfraaiing tot structurering van de locatie of verlaging van de snelheid. Bij lage snelheden het niet meer nodig is om de bomen een eind van de rijbaan af te zetten of ze af te schermen van het verkeer.

Beplantingen maken het ook mogelijk om ruimtes af te bakenen die voorbehouden zijn voor terrassen of speelpleinen, of om gebouwen te scheiden van het verkeer. De vegetatie neemt, eventueel samen met het straatmeubilair, de rol over van bordstegen. Het effect is hetzelfde, maar dan zonder dat het om een ononderbroken hinderenis gaat en zonder dat men de indruk krijgt zich in een verkeerssituatie te bevinden.



Sint-Pieters-Woluwe, Boomkleverlaan. Mede dankzij de boom moet het verkeer afwijken van zijn lijn en wordt er een rustplaats gecreëerd.



Nederland. De vegetatie structureert de ruimte, leidt het verkeer om en geeft de wijk tegelijkertijd een bijzonder en gastvrij karakter.



Zwitserland, Baar. Gezien de lage snelheid, kan de beplanting dichter bij de rijbaan gezet worden, wat sterk bijdraagt tot de verandering van het beeld van de traditionele weg, terwijl de bestuurders erdoor geholpen worden om de juiste koers te volgen.

- **Het gebruik van straatmeubilair** biedt flexibiliteit zodat men zich kan aanpassen aan de omstandigheden en de seizoenen. In een stadscentrum waar 's zomers door verschillende horeca-uitbaters terrassen geïnstalleerd worden, kan de wegbeheerder de voorkeur geven aan een kleinschalige voorziening in de winter, die gemakkelijk vervangen kan worden eens de zomer in aantocht is. Strategische opgesteld meubilair, zoals zitbanken, vuilbakken, fietsrekken, kan ook dienen om het verkeer leiden of als anti-parkeerinrichting.



Genève, Place Saint-Pierre. De banken bakenen het plein af om het verkeer te weren. Maar tijdens manifestaties worden deze banken vaak weer weggenomen.



Genève, rue Leschot. Het meubilair kan ook dienen om de ruimte af te bakenen. De flexibele inrichting kan gemakkelijk aangepast worden aan het doeleinde en het seizoen. De paaltjes mogen weggenomen worden, de bomen kunnen in verplaatsbare bakken geplaatst worden zodat er meer ruimte is voor de terrassen.



Besançon. Een zone voorbehouden voor voetgangers wordt gecreëerd door het plaatsen van straatmeubilair waardoor er een soort openbaar salon ontstaat.



Namen, Espace de l'Ange. De banken oriënteren mee het verkeer en verwijderen het tegelijk van de voetgangerszones vóór de winkels. De rugleuningen van de banken werden zo geplaatst dat men naar het verkeer gekeerd zit.

▪ Effect van verharding, wegpatroon en afvoergoot

De verschillen in verharding creëren een dambordeffect dat volledig breekt met de traditionele weginrichting. Maar opgelet, erven moeten wel voorzien zijn op passerende vrachtwagens, bussen of bestelwagens. Bij de keuze van de materialen en de fundering dient hiermee rekening gehouden te worden.



Boignée. Een afvoergoot in het midden van de straat en het gebruik van verschillende materialen voor de verharding is een klassieke manier om erven in te richten.



Namen, Espace de l'Ange. Het groot aantal vrachtwagens en lichte vrachtwagens en ook het drukke openbaar vervoer leidde tot de keuze voor verharding uit asfalt, met twee verschillende kleurschakeringen.



Sint-Pieters-Woluwe, Boomkleverlaan. De afvoergoot kent een slingerend verloop, de straat verandert hierdoor in een gezellige sociale ruimte.



Gent, Kaatsspelplein, in het Patershol. De wegbeheerder heeft hier gewerkt met de limieten van de ruimte. Het gedeelte dat door alle verkeersdeelnemers gebruikt wordt, is goed herkenbaar en wordt vervolgens vager dichterbij de gevels. Dit soort nuance vereist een omgeving met weinig verkeer en gebouwen die een bijzonder karakter hebben.



Jette, De Rivierendreef. Ook hier wordt gespeeld met het effect van de verharding. Het gekozen motief is dwars op de weg aangebracht, en neemt heel de ruimte tussen de gevels in beslag.

▪ Het effect van pleinen en pleintjes

Om te vermijden dat de ruimte niet teveel op een gewone straat lijkt en om de eentonigheid te doorbreken, kan men inspelen op het pleineffect. Dit houdt in dat men een ruimte creëert waar de weg doorloopt tot aan de gevels, een beplanting of een bouwsel. Dit pleintje kan



Gent, wijk Patershol, Kaatsspelplein. Het gebruik van straatmeubilair kan er ook toe bijdragen dat het statuut van pleintje wordt verleend aan een kruispunt of aan een verbreding van de ruimte.

gecreëerd worden door een verandering of een patroon in de wegbedekking, door het plaatsen van stadsmeubilair of door een fontein of een kunstwerk in te planten ...

Dit concept vereist toch ietwat open ruimte en is dus meer geschikt bij de herinrichting van kruispunten, de verbreding van de openbare weg, of de aanleg van nieuwe wegen...

Het pleineffect kan verkregen worden door een andere verharding op een kruispunt, door een centraal perspectief op een lager gelegen punt te creëren, door inrichtingen van het type punaise op kruispunten of door beplantingen of meubilair.



Boignée. Het pleineffect wordt verkregen door het inrichten van een punaise (ronde of ovaalvormige lichte verhoging, ziet eruit als een micro-rotonde, met dit verschil dat men geacht wordt wél over de punaise te rijden en niet eromheen).



Biez, Grez-Doiceau. De boom moet voetgangers uitnodigen om halt te houden en hij geeft ook het kruispunt aan.



Louvain-la-Neuve, kruispunt rue du Chevalet/ rue du Rondia. Het pleineffect wordt geaccentueerd door een stervormig patroon in de bestrating, met centraal in het midden de afvoerput.

6.2.2. Verlichting

De ruimte en de gebruikers ervan hebben licht nodig. De verlichting moet de hele ruimte tussen de gevels beslaan.

Het straatmeubilair en dus het type lamp dat men kiest, speelt een belangrijke rol in de structuur van de ruimte. De keuze van de verlichting moet zorgvuldig gebeuren en rekening houden met fundamentele vragen inzake onderhoud, ingenomen ruimte of visuele impact.

Men moet dus bijzonder aandachtig zijn tijdens een herinrichting van een traditionele weg in een woonerf of erf. Kan de bestaande verlichting ervoor zorgen dat alle gebruikers, voetgangers, fietsers en voertuigen goed zichtbaar zijn, en wel over heel de breedte van de openbare ruimte? Bij een volledige herinrichting zou er beter een onderzoek naar de verlichting gedaan worden. Bij de keuze van de verlichting in functie van de geëiste prestaties moet rekening gehouden worden met de bestaande situatie, en met name met de verlichting van de etalages voor wat betreft de erven. Wegens de lage snelheden is het niet nodig dat de automobilist tot 200 m ver kan zien. Maar hij moet wel de ruimte over heel de breedte kunnen lezen, net zoals de andere weggebruikers.

De wegbeheerder beschikt over verschillende instrumenten om dit verlichtingsconcept te concretiseren over heel de breedte van de

weg. We vermelden onder andere de hoogte van de lichtbron, het bevestigen van de lichtbron op een paal, aan een gevel, het gebruik van hanglampen om het midden van de straat goed te verlichten... en tot slot het gebruik van reflectorpaaltjes. Aangezien het gemotoriseerd verkeer maar beperkt aanwezig is, moet ook de kwaliteit van de lichtbron aangepast worden. Het is beter om te opteren voor een wit licht dat kleuren en vormen zeer goed doet uitkomen, in plaats van de ruimte in een oranje licht te doen baden, wat meer aangewezen is bij drukker verkeer.



Gent, Patershol. De verlichting werd laag bij de grond aangebracht, is goed geïntegreerd in de bebouwde omgeving en is dus voor zowel de voertuigen als de voetgangers geschikt. Bovendien zijn de verlichtingspalen zodanig geplaatst dat het niet mogelijk is om op minder dan 1 m voorbij de gevels te rijden, wat in overeenstemming is met de ministeriële omzendbrief van 1978.

6.2.3. Technische inrichtingen

De technische inrichtingen die mogelijk zijn in erven en woonerven zijn talrijk en niet gereguleerd. Hier is dus ruimte voor de verbeelding van de ontwerper.

Het ontbreken van technische voorschriften mag nochtans niet uitmonden in excessen. Overeenkomstig de filosofie van deze zones, vermijdt men best agressieve voorzieningen, die de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit in het gedrang zouden kunnen brengen.



Delft. Zuiver snelheidsverminderende wegvoorzieningen mogen aangelegd worden.

6.3. Plaatselijke inrichtingen en omstandigheden

Men denkt hier vooral aan straten in historische centra en landelijke zones. kenmerkend voor deze straten is dat ze slechts zelden voorzien zijn van voetpaden en vaak een smal en bochtig profiel hebben. Dit wegtype bezit reeds alle kenmerken van een woonerf of een erf.

In een landelijke omgeving zal men zo veel mogelijk proberen om een te stedelijke infrastructuur te vermijden. Men zal dus eerder gebruik maken van planten of hout. De inrichtingen moeten bovendien het verkeer van landbouwvoertuigen toelaten.

In een winkelstraat kan men gebruik maken van kraampjes, reclameborden, caféterrassen. Het parkeerbeleid moet zorgvuldig bestudeerd worden.

In straten waarin veel karakteristieke huizen met portieken en drempels voorkomen, is er niet genoeg ruimte voor alle verkeer om de weggebruikers van elkaar te scheiden. In de erven krijgt de voetganger voldoende ruimte terwijl auto's er kunnen passeren en parkeren.



Boignée. Op het platteland zijn er geen voetpaden langs het merendeel van de wegen die het dorpsleven.



Arquennes. Dankzij het statuut van erf, kan het bijzonder karakter van de wegen in het oude centrum bewaard of hersteld worden.



Genève. Ontmoetingszones kunnen gemakkelijk ingericht worden met weinig middelen en zonder dat men heel de straat moet heraanleggen.

Het uitzicht van sommige wegen met weinig verkeer die reeds de facto als woonerf functioneren, zal niet gauw herzien worden, wegens het geringe belang voor het verkeer of de verkeersveiligheid. In Nederland en Zwitserland, sluit de aanwezigheid van een trottoir niet uit dat de ruimte omgevormd wordt tot erf of woonerf. Het trottoir, dat op dat moment nuteloos wordt, zal snel ingenomen worden door geparkeerde fietsen, beplanting of privémeubilair, wat het plaatselijk karakter van de weg nog versterkt.



Delft. De trottoirs worden ingenomen door privé-meubilair, beplantingen of geparkeerde fietsen. De voetgangers benutten dus de straat.



7 - Toegankelijkheid en oriëntatiepunten voor personen met beperkte mobiliteit.

De zone moet toegankelijk zijn voor personen met motorische problemen of rolstoelgebruikers. Aangezien in de rest van het erf geen hoogteverschillen aanwezig zijn, zullen deze personen er zich gemakkelijk zelfstandig kunnen verplaatsen.

Slechtzienden kampen met een heel ander probleem. In de gewone ruimtes oriënteren slechtzienden zich vaak met behulp van natuurlijke gidslijnen zoals voorgevels en boordstenen. In een ruimte zonder hoogteverschillen, waar geen boordstenen zijn, kan die oriëntatie in het gedrang komen.

Slechtzienden hebben nood aan oriëntatiepunten op plaatsen waar ze van richting moeten veranderen en aan gidslijnen. Een gidslijn kan bestaan uit een specifieke inrichting zoals geleidetegels of zelfs bestaande elementen, zoals voorgevels of afvoergoten. Het niveauverschil van de goot mag maximaal 2 cm bedragen, opdat rolstoelgebruikers de ruimte nog zelfstandig zouden kunnen gebruiken.

Het is niet noodzakelijk om een kunstmatige gidslijn te realiseren langs heel het erf maar het is daarentegen van fundamenteel belang om langs de gevels een voldoende brede strook vrij te houden. Het is niet evident om deze ruimte vrij te maken zonder een scheiding aan te brengen tussen de verschillende verplaatsingswijzen. Deze ruimte herkenbaar maken voor personen met verminderde mobiliteit is zelfs nog minder evident. Er bestaan reeds buitenlandse experimenten, de meest overtuigende gebeurden in Zwitserland waar een boordsteen van 4/16 cm gebruikt werd. De stad Namen opteerde voor de Espace de l'Ange voor deze oplossing.

Deze boordsteen, die herkenbaar is door middel van een blindenstok kan nadelig zijn voor de toegankelijkheid voor mindervaliden of voor het gemengd gebruik van de ruimte doordat er iets wat op een trottoir lijkt wordt her-

ingevoerd. Andere experimenten zullen zeker nog nodig zijn om ervoor te zorgen dat men nog beter rekening houdt met slechtzienden in deze ruimtes zonder hoogteverschillen.



Verviers. De wegbeheerder voorzag een gidslijn langs heel de weg. Deze inrichting is ietwat overdreven. Aan de kant waar de gidslijn aangebracht werd, is er immers geen enkele ingang of activiteit voorzien.



Sint-Pieters-Woluwe, Deraeckstraat. Vóór de gevels aan de rechterzijde worden alle auto's (ook stilstaande) geweerd.

8 - Het type erf kiezen, enkele legitieme vragen ...

23

8.1. Bestaat er een maximumverkeerslast voor een erf?

In woonerven, die bedoeld zijn om de ontwikkeling van de sociale activiteiten van een wijk te bevorderen, moet het doorgaand verkeer zo veel mogelijk beperkt worden, in het ideale geval zelfs tot enkel die verplaatsingen die verbonden zijn met de wijk.

Voor erven en gedeelde ruimtes is de situatie anders. De activiteiten die er gelocaliseerd zijn genereren grotere verkeersstromen. Door hun centrale ligging komen in deze plaatsen vaak de 3 types van verkeer samen: ontsluitingsverkeer, plaatselijk verkeer en doorgaand verkeer.

Men kan natuurlijk- en dit is feitelijk ook een goed idee- het verkeersplan van de wijken met een erf herzien, om er het louter doorgaand verkeer gedeeltelijk te weren. Toch zal er nog veel verkeer blijven rijden.

In de gerealiseerde erven ziet men redelijk disparate verkeersstromen, van de zeer centrale, maar ook zeer op plaatselijk verkeer gerichte ontmoetingszone van Bienne, tot stadscentra zoals die van Haren (Nederland) of Namen die doorkruist worden door doorgaand verkeer.



Drachten (Nederland), 20 000 voertuigen/dag



Bienne (Zwitserland), 10 000 à 12 000 voertuigen/dag

En ongeveer 25 000 à 30 000 reizigers nemen er elke dag de bus of de tram.



Haren (Nederland), 10 000 voertuigen/dag



Chambéry (Frankrijk), 10 000 voertuigen/dag



*Namen, 5 000 wagens en 300 bussen per dag.
Om de toegang tot de bussen voor personen
met een beperkte mobiliteit te verbeteren,
werd het perron verhoogd.*

Het inrichten van gedeelde ruimtes of erven leidde meestal niet tot een capaciteitsverlies. Dit was immers niet het doel van deze inrichtingen.

De ontwerper van de eerste gedeelde ruimtes in Friesland, Hans Monderman, benadrukte dat zijn projecten niet bedoeld waren om de verkeersstromen of het aantal verplaatsingen met de auto te beperken. De Friese gedeelde ruimtes ontvangen zelfs het meeste verkeer. De bedoeling was om de verkeersonveiligheid te bestrijden door de mens centraal te plaatsen in de inrichting, hem opnieuw zijn verantwoordelijkheden te laten nemen, hem bewust te maken van de risico's zodat hij zijn gedrag zou aanpassen³.

Dus ruimtes in erven kunnen wel degelijk heel wat verkeer aan⁴.

Er stelt zich echter een tweede allesbepalende vraag: wat met het voetgangersverkeer? De aanleg van een zone met voorrang voor voetgangers, met als doel om de verplaatsingen van voetgangers te vergemakkelijken, zal automatisch leiden tot de aanwezigheid van een groter aantal voetgangers. Een erf met veel voetgangersverkeer kan heel goed functioneren, zelfs als de druk van het gemotoriseerd verkeer groot blijft. De zichtbaarheid van de voetganger, en de wijze waarop deze zijn voorrang neemt en heel de breedte van de openbare weg gebruikt, zijn essentiële voorwaarden voor de goede werking van het concept. Een erf zal des te beter functioneren als de voetganger uiteenlopende redenen heeft om de openbare ruimte van meerdere kanten over te steken. Een goede inrichting van de plaatsen moet dus het nemen van de voorrang vergemakkelijken en de voetganger centraal stellen in het ontwerp van het project.

³ *Shared space, Room for everyone, A new vision for public spaces, Leeuwarden, juni 2005*

⁴ *Zie Transitec, Espace Partagé à Spa: expertise, januari 2009*

8.2. Bestaat er een ideale lengte voor een erf?

Tussen erven onderling zijn er grote verschillen op het vlak van verkeersdichtheid en oppervlakte.



Besançon (Frankrijk). Heel de oude stad kreeg het statuut van ontmoetingszone.

Men moet zowel rekening houden met de impact van de lengte van het erf op de mogelijke snelheidstoename bij automobilisten als met de cohesie van de zone. Uit ervaring weet men dat de erven met veel verkeer, redelijk klein van oppervlakte zijn⁵, maar wel zo geconcipteerd werden dat de snelheid er beperkt is. Het gaat meestal om prestige-operaties om een markante plaats opnieuw op te waarderen: een kruispunt, een handelszone of een stationsplein.



Bienne (Zwitserland). De Place Centrale, een groot kruispunt vlakbij het station en midden in de handelszone. De inrichting accentueert het strategisch belang van de plaats voor de stad.



Baar (Zwitserland). Het treinperron geeft rechtstreeks uit op de rijbaan die ingericht werd als erf. Deze ruimte wordt ook frequent aangedaan door het openbaar vervoer.

⁵ zie Transitec, Espace Partagé à Spa: expertise, januari 2009

9 - Meer informatie

Over het concept

Ben Hamilton Baillie, Home Zones-reconciling People, Places and Transport, 2000

Methorst, R., Shared Space: veilig of onveilig? Een sterke visie of populisme? NVVC, 2008

CERTU, La zone de rencontre, 2008 www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/Plaquette_CERTU_Zone_de_rencontre_cle0c1ab5.pdf

Shared space, Room for everyone, A new vision for public spaces, Leeuwarden, juin 2005

Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre, La Cémathèque n°19 novembre 2006

Over het onderzoek

Bureau BOSS, Commune de Sainte-Blaise Essai de zone mixte, 1999

CERTU, Zone de rencontre, Premier retour d'expériences, juin 2012

CERTU, Commerces et zones à priorité piétonne. Anticiper les effets possibles, avril 2012

Martin Samuel, Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique, Réglementation et exemples de réalisation, CERTU, CETE de l'Est, octobre 2009.

Direction des travaux publics de la ville de Bienne, Place Centrale de Bienne, documentation, 2004

Grontmij, Shared Space Haren. Evaluatie en integratie. Haren, 2008.

Mobilité Piétonne, "Piétons d'abord!" Expérience dans les zones de rencontre, DVD, 2007

*Observatoire des zones de rencontre en Suisse
www.zonederencontre.ch/home/index.aspx*

Observatoire des zones de rencontre en France
www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/onzor-r178.html

Office des Ponts et chaussées du canton de Berne, Commune de Köniz, Etes-vous satisfaits du nouveau centre? Berne, mai 2007
www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner_modell/projekte.assetref/content/dam/documents/BVE/TBA/fr/TBA_ST_BM_Schwarzenburgstrasse_Erfolgskontrolle_f.pdf

Rue de l'Avenir, Zones de rencontre, trois ans d'expérience, quel bilan?, 4/2005

Rue de l'Avenir, Chambéry, La ville qui a donné la priorité aux piétons, Compte rendu de la 25ème journée Rue de l'Avenir, 4/2008

Transitec, Espace Partagé à Spa: expertise, janvier 2009

www.ville.namur.be/files/files/themes/mobilite_securite/09/ruedelange_enquetepublique/expo_zonederencontre_placedelange_internet.pdf

www.ville.namur.be/files/files/Publications/namur_magazine/71.pdf

Over de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden

CERTU, Zone de rencontre - Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes?, Lyon, 2010

Gamah, Dossier sur les zones de rencontre
www.gamah.be/documentation/dossiers-thematiques/zones-de-rencontre/zones-de-rencontre

Over de adviezen inzake de wegvoorzieningen

IHIE, Home zone Design guidelines, Juin 2002

Crow, Erven, Publicatie 29, Ede, 1989



Gerealiseerd door:



Haachtsesteenweg 1405 – B-1130 Brussel
Tel.: 02/244.15.11 – Fax: 02/216.43.42
E-mail: info@bivv.be – Internet: www.bivv.be



Woonerven en erven zijn bijzondere concepten voor het inrichten van de openbare ruimte in die zin dat ze expliciet voorrang geven aan de verblijfsfunctie boven de verkeersfunctie. Om het wederzijds respect tussen weggebruikers te verzekeren en de versterking mogelijk te maken van de verblijfsfunctie in de openbare ruimte, is een adequate ontwikkeling van deze zones noodzakelijk.



Deze publicatie heeft allereerst tot doel om de wegbeheerders ideeën aan te reiken voor de weginrichting, zodat steden en gemeenten kunnen afstappen van de traditionele wegconfiguratie.

BIVV Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

