Gedownload van https://wc2026.preview3.sanmaxprojects.be/nl/regelgeving/1978062300~6n7cbpkhdq

wegcode.be

Publicatiedatum: 28 juni 1978 - **Downloaddatum:** 5 november 2026

MINISTERIEEL RONDSCHRIJVEN VAN 23 JUNI 1978 BETREFFENDE DE WOONERVEN

Inhoud

- A. Voorafgaande voorwaarden
- B. Aanleg

Dit van oorsprong federale rondschrijven is enkel nog van toepassing in het Vlaams Gewest. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zie de Gewestelijke omzendbrief van 9 september 2013 over de woonerven en de erven.

Het koninklijk besluit van 23 juni 1978, verschenen in het Belgisch Staatsblad van vandaag, wijzigt het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer; het voert daarin onder meer het begrip "woonerf" in, een geheel nieuw begrip, waarvan de principes zijn toegelicht in het verslag aan de Koning, dat aan dit besluit voorafgaat.

Het woonerf dat een of meerdere straten kan omvatten en dat zowel in een oud als in een nieuw kwartier kan ingericht worden, is fundamenteel onderscheiden van de wandelstraat.

In de wandelstraat is alle verkeer verboden, uitgezonderd, zo nodig, op sommige uren voor de leveringen.

In het woonerf daarentegen is het verkeer altijd toegelaten, zij het onderworpen aan bepaalde eigen regels, onder meer voor wat betreft de relaties tussen de weggebruikers, de snelheid en het parkeren.

Anderzijds dient het woonerf op het stuk van wegverkeer bijzonder ingericht te worden in functie van het gelijktijdig aanwezig zijn van voetgangers en bestuurders, die beiden gans de beschikbare ruimte van het woonerf mogen gebruiken. Het gaat er inderdaad om dit gelijktijdig aanwezig zijn zo harmonieus mogelijk te maken en de veiligheid van alle weggebruikers, in 't bijzonder die van de kinderen, die overal in het woonerf mogen spelen, te verzekeren.

Om deze dubbele doelstelling zo goed mogelijk te realiseren dient men zich vooreerst een correct oordeel te vormen over de opportuniteit van de aanleg van een woonerf, gelet op de vooraf bestaande toestand, en vervolgens dit woonerf tot stand te brengen in de beste voorwaarden.

A. Voorafgaande voorwaarden

De inrichting van een openbare weg als woonerf kan, van het standpunt wegverkeer uit, slechts overwogen worden indien:

1° het wonen er de overwegende functie is.

Deze voorwaarde is essentieel. Het vermijden van elementen die een intens verkeer doen ontstaan, als grote kantoren, handelscentra, enz., is onmisbaar.

De aanwezigheid van een school, van een warenhuis van plaatselijk belang, enz., wordt nochtans niet uitgesloten, mits het woonkarakter bewaard blijft.

2° de dichtheid van het autoverkeer er op de piekuren niet zeer hoog is.

Om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren en het waarachtige karakter van het woonerf te bewaren, zou na uitvoering van de inrichtingswerken waarover verder sprake, de verkeersdichtheid op de grootste piekuren over het algemeen de 100 tot 120 auto's per uur niet mogen overschrijden. Indien het niet mogelijk is, zich aan deze orde van grootte te houden, moet de inrichting van een woonerf worden afgezien.

Ofschoon het doorgaand verkeer niet strikt verboden is, moet alles in het werk gesteld worden om het dermate te ontmoedigen dat het zo gering mogelijk is en dat het wezenlijk een plaatselijk karakter heeft.

Indien een straat op dit ogenblik een groot doorgaand verkeer verwerkt, kan er niet gedacht worden aan een verandering in woonerf, tenzij er tevens een volledig plan is om het verkeer herin te richten zodat het doorgaand verkeer over andere wegen wordt geleid.

3° de afstand tussen een willekeurig punt van een woonerf en een gewone verkeersweg niet meer dan ongeveer 500 meter bedraagt.

Het doel van dit vereiste is dubbel: de voetgangers moeten niet verplicht worden, een buitensporig lange weg af te leggen om een parkeerplaats of een lijn van gemeenschappelijk vervoer (die noodzakelijk buiten het woonerf ligt krachtens het 4°) te bereiken, en de bestuurders moeten niet in de verleiding gebracht worden van tegen hoge snelheid te rijden om spoedig in een normale straat te zijn.

4° er geen enkele regelmatige openbare dienst voor gemeenschappelijk vervoer door komt.

De eisen van vlugheid en regelmaat waaraan het gemeenschappelijk vervoer onderworpen is enerzijds, en de veiligheidsimperatieven voor de weggebruikers anderzijds, zijn niet verenigbaar met de aanwezigheid van een lijn van gemeenschappelijk vervoer binnen het woonerf. In voorkomend geval zal vooraf met de betrokken maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer- gezocht moeten worden naar een vervangingsweg -die zowel voor de dienstnoodwendigheden als voor de belangen van de bewoners voldoening geeft.

B. Aanleg

Teneinde een. goede organisatie van het verkeer te verzekeren en de veiligheid van de weggebruikers zoveel mogelijk te garanderen, dient de aanleg van een woonerf te worden opgevat ais volgt:

1° de toegangen en uitgangen moeten als dusdanig herkend kunnen worden door hun aanleg zelf. Ze moeten ten opzichte van de gewone verkeerswegen- een niveauverschil vertonen. Dit niveauverschil mag nochtans het in- of uitrijden van de voertuigen niet overdreven hinderen.

Ofschoon elke ingang en elke, uitgang respectievelijk voorzien moeten zijn van verkeersborden F12a "woonerf" en F12b "einde van een woonerf", dient het specifiek karakter van het woonerf, onder meer gekenmerkt door een niveauverschil; bij de eerste oogopslag duidelijk te worden.

Anderzijds zij opgemerkt dat het woonerf niet noodzakelijk moet beginnen of eindigen aan het kruispunt met een gewone weg, maar dat het kan beginnen of eindigen op een weinig afstand van dat kruispunt.

2° de weg mag niet verdeeld worden in een rijbaan en een trottoir.

Aangezien allen, voetgangers en bestuurders, hot geheel van de beschikbare ruimte mogen gebruiken, kan de klassieke verdeling in rijbaan en trottoir niet toegepast worden.

Het behoud of het aanleggen van trottoirs zou voor gevolg hebben dat, zelfs onbewust, bij de weggebruikers de reflexen die voortkomen uit de scheiding van de verkeerssoorten, opnieuw worden opgeroepen, wat het tegendeel is van het doel dat men moet bereiken.

3° technische aanleg en speciale inrichtingen, zoals niveauverschillen, drempels, bochten, versmallingen, bloembakken, struiken, enz., moeten voorzien worden voor het gedeelte van het woonerf dat geschikt is voor het voertuigenverkeer, ten einde de rechtlijnigheid te breken en de snelheid van de voertuigen te verlagen.

Behalve wanneer de plaatsgesteldheid het niet toelaat, zeer in het bijzonder omwille van de smalheid van de weg, mag een weggedeelte in rechte lijn niet langer zijn dan ongeveer 50 meter.

Indien het niet mogelijk is, zich aan deze afstand te houden, wordt de aanleg van niveauverschillen of ezelsruggen verplicht, en deze mogen niet verder van elkaar verwijderd zijn dan ongeveer 50 m.

De aanleg en inrichtingen bedoeld in dit punt moeten vanzelfsprekend met de meeste aandacht verzorgd worden. Ter zake dient hot beste compromis nagestreefd te worden. Het moet materieel onmogelijk zijn, tegen hoge snelheid te rijden, maar de hindernissen mogen zich niet zo dicht bij elkaar bevinden of zo geschikt zijn dat ze de taak van de bestuurder buitensporig bemoeilijken, en hem afleiden van wat op de weg zelf gebeurt

4° de openbare verlichting moet zodanig zijn dat de aanleg en inrichtingen bedoeld in 3° bij nacht voldoende zichtbaar zijn.

Ongeacht de verlichting kan het opportuun zijn, de goede zichtbaarheid van deze aanleg en inrichtingen te verhogen door het gebruik van heldere materialen (bijvoorbeeld wit beton) of eventueel van reflecterende producten (reflectoren, enz.).

5° de aanleg en inrichtingen bedoeld in 3° mogen hot zicht van de bestuurders niet hinderen. Ze mogen hun niet beletten zich tijdig rekenschap te geven van de aanwezigheid van andere weggebruikers, onder meer van kinderen.

Daarvoor mogen de inrichtingen die zich in het onmiddellijke gezichtsveld van de bestuurder bevinden, geen scherm vormen boven een hoogte van ongeveer 75 centimeter.

6° behalve wanneer de plaatsgesteldheid (onder meer de onvoldoende breedte van de weg) hot niet toelaat, moet het woonerf zo ingericht worden dat de bestuurders niet op minder dan ongeveer 1 meter van de woningen kunnen rijden.

7° de plaatsen die speciaal ingericht zijn voor kinderspelen, moeten gemakkelijk herkenbaar zijn en, zo mogelijk, gescheiden zijn van de ruimte waar de voertuigen rijden. Wanneer de plaatsgesteldheid het toelaat, moeten deze plaatsen ontoegankelijk gemaakt worden voor de voertuigen.

8° de voertuigen voor hulpverlening en de voertuigen tot openbaar nut moeten toegang kunnen hebben en er kunnen rijden.

9° een voldoende aantal parkeerplaatsen moet binnen het erf zelf of in de onmiddellijke omgeving ervan, beschikbaar zijn voor do bewoners.

10° de voor het parkeren voorbehouden plaatsen moeten, in principe, afgebakend worden door witte wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur. Bovendien moet op elke plaats de letter "P" op de grond aangebracht worden.

Om het toezicht te vergemakkelijken, zal de letter "P" bij voorkeur aangebracht worden in een hoek van de plaats, opdat het geparkeerde voertuig haar niet verbergt.

Slechts uitzonderlijk zal gebruik gemaakt worden van verkeersborden E9a of E9b om een parking te signaleren of een parkeerplaats

te reserveren.

11° Wanneer het gedeelte van de weg dat voor het verkeer geschikt is, het kruisen van auto's niet toelaat, dient men op de best geschikte plaatsen te zorgen voor verbredingen, die dit kruisen mogelijk maken.

* * *

Praktische uitwerking

Het ontwerp van aanleg van een woonerf moet passen in een algemeen verkeersplan dat klaargemaakt is met de medewerking van deskundigen in urbanisatie, leefmilieu en verkeer. Het ontwerp mag dus de bestaande situaties niet miskennen en het moet zijn plaats vinden in een gedetailleerde en goed opgevatte studie. Een gespecialiseerd onderzoek moet toelaten, een duidelijk onderscheid te maken tussen de grote verkeersstromen en de zones met gering verkeer, gelet op het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer.

Een voorafgaande voorwaarde lijkt tenminste onmisbaar instemming en de medewerking van de inwoners. Zij moeten inderdaad de gelegenheid hebben, hun wensen uit te drukken en concreet mee te werken aan het welslagen van de operatie. Ook is de volledige medewerking van de daar wonende autobestuurders nodig; evenzeer echter moet de gemeenschap zich bewust worden van het feit dat het erf wezenlijk door hen en voor hen tot stand wordt gebracht.

Van administratief standpunt uit moet de aanleg van een woonerf krachtens artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer het voorwerp zijn van een aanvullend reglement, dat vast gesteld wordt door de gemeenteraad en onderworpen aan de goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen, en dit onverminderd de naleving van de procedures die voorzien zijn door andere wettelijke of reglementaire bepalingen (bouwvergunning, toelatingen van de toezichthoudende overheid, subsidies enz.).

Onder meer omwille van de relatief belangrijke uitgaven die de aanleg van een woonerf meebrengt, wordt het de gemeenteoverheden sterk aanbevolen, eerst ontwerpen voor te leggen aan de bevoegde dienst van mijn Departement (Bestuur van het Vervoer, Directie DI, Kantersteen 12, 1000 Brussel); deze dienst staat ter beschikking van de gemeenten om de nodige hulp en inlichtingen te verstrekken.

Op het ogenblik van de verzending van het dossier naar bovengenoemde dienst, dienen daaraan te worden toegevoegd, al de documenten en elementen die toelaten te oordelen over de conformiteit met bovenbeschreven richtlijnen (plannen op schaal, gegevens betreffende de verkeersdichtheid, aantal beschikbare parkeerplaatsen, aantal voertuigen waarover de inwoners van het erf beschikken enz.).

Het spreekt vanzelf dat de verkeersborden F12a en F12b die het woonerf afbakenen, slechts geplaatst mogen worden na goedkeuring van het aanvullend reglement en voltooiing van de inrichting.

De verkeersborden B1 (omgekeerde driehoek) of B5 (stop), die zich verplichtend bevinden aan de uitgangen van de woonerven, worden telkens geplaatst op de steun van het verkeersbord F12b, wanneer dit laatste in de onmiddellijke nabijheid staat van het kruispunt met een gewone weg. Anderzijds wordt, ingevolge het reglement voor de wegbeheerders, normaal het verkeersbord B1 gebruikt; het. verkeersbord B5 wordt slechts geplaatst indien, gelet op de plaatsgesteldheid, het zicht zo gering is, dat de bestuurders geen voorrang zouden kunnen verlenen zonder te moeten stoppen.

* * *

Mijn departement zal met de grootste aandacht de initiatieven volgen, die de gemeenteoverheden op het stuk van woonerven nemen, onder meer wat betreft hun invloed op de leefvoorwaarden en op de verkeersveiligheid.

Brussel, 23 juni 1978.

De Minister van Verkeerswezen,

J. Chabert