Gedownload van https://wc2026.preview3.sanmaxprojects.be/nl/regelgeving/2013031749~lngkquwjhf

Publicatiedatum: 24 september 2013 - **Downloaddatum:** 6 november 2026

GEWESTELIJKE OMZENDBRIEF VAN 9 SEPTEMBER 2013 OVER DE WOONERVEN EN DE ERVEN

Inhoud

- Inleiding
- Het gebruik
- Voordelen
- De aanleg
- De evaluatie
- De praktische uitvoering
- Aanvullend reglement

Deze omzendbrief is enkel van toepassing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor het Vlaams Gewest, zie het Ministerieel rondschrijven van 23 juni 1978 betreffende de woonerven.

Inleiding

In 2003 werd de erf naast de woonerf opgenomen in de Wegcode. Het gaat om een uitbreiding van het toepassingsgebied van de woonerf. De signalisatie en het gedrag gevraagd aan de gebruikers zijn dezelfde. De woonerf is bestemd voor residentiële wijken, terwijl de erf aangelegd wordt in een omgeving waar de woon-, handel-, ambachts- en onderwijsfuncties en recreatieve activiteiten met elkaar verweven zijn.

Naar aanleiding van de invoering van dit statuut in de Wegcode, was het noodzakelijk om de aanbevelingen over de aanpassingen te actualiseren. Deze omzendbrief beoogt de situatie te verduidelijken en de aanbevelingen te actualiseren op basis van Belgische en buitenlandse ervaringen over verschillende decennia heen. De omzendbrief beoogt de minimale uit te voeren voorwaarden te bepalen om ervoor te zorgen dat de aanpassingen effectief bijdragen tot de respectievelijke doelstellingen van de woonerven en de erven. Ze beoogt ook om de grote richtlijnen te geven voor de praktische uitvoering van de twee begrippen.

Deze gewestelijke omzendbrief vernietigt en vervangt de ministeriële omzendbrief van 23 juni 1978 over de woonerven (BS 28 juni 1978).

Het gebruik

De erf

Het statuut van een erf wordt gegeven aan wegen waar het gebruik van de grond de volgende functies bevat : woning, handelszaak, onderwijs, ambacht, recreatieve activiteiten.

Woonerf

Het statuut van woonerf wordt gegeven aan omgevingen waar de functie « woning » overwegend is.

Voordelen

Een belangrijke bestaande stroom voetgangers zal worden bevoordeeld door de gedragsregels uitgevaardigd door de Wegcode, specifiek voor de woonerf en de erf (snelheid beperkt tot 20 km/h, voorrang aan voetgangers). Toch kan de keuze voor één van deze statuten ook de aanleiding zijn om de aantrekkelijkheid van een plaats voor de actieve modi te verhogen (voetgangers en fietsers), maar ook om de plaatselijke bijzonderheden van deze plaats beter op te waarderen.

De aanleg

De erf moet ervoor zorgen dat de voetgangers zich continu kunnen verplaatsen, zonder onderbreking van de looplijn, en dat de voertuigen continu, maar traag, kunnen rijden. In het geval van de woonerf komt er nog een doelstelling bij : het moet ervoor zorgen dat het plaatselijke leven in de openbare ruimte kan plaatsvinden en dat de voetgangers gebruik kunnen maken van de ruimte, onder andere voor spelende kinderen. Het begrip van « continu verplaatsing » is er dus bijkomstig, de voetgangers kunnen de ruimte statisch in bezit nemen. De vlotheid van het gemotoriseerd verkeer is er ook zeer bijkomstig.

Deze doelstellingen zullen worden bereikt enerzijds door voorrang te geven aan de voetgangers en anderzijds door het gemotoriseerd verkeer slechts op een maximale snelheid van 20 km/u te aanvaarden. Deze snelheid geeft voldoende veiligheidsvoorwaarden zodat alle gebruikers binnen dezelfde ruimte kunnen samenleven en zodoende een gemengd verkeer te hebben. Om hun doeltreffendheid te verzekeren en hun specifieke karakter te versterken, vereisen deze woonerven en erven dus een bijzondere aanleg.

Er bestaan voorbeelden en aanbevelingen van aanleg in gidsen met aanbevelingen voor aanleg of voor beperking van het verkeer en de snelheden.

Geen specifieke aanleg voor fietsers is a priori nodig.

De grote richtlijnen van een aangepaste aanleg zijn de volgende :

De goede herkenning van de zone verzekeren

De overgangen tussen het gebruikelijk wegverkeer en een woonerf of erf moeten gemakkelijk herkenbaar zijn. Het begin en het einde van de zone moeten opvallen door een contrastrijke aanleg met een poorteffect.

Een goed voorbeeld van poorteffect is een niveauverschil. Dit heeft als doel om enerzijds de snelheid aan de ingang van de zone te doen dalen en om anderzijds de zone duidelijk af te bakenen. Dit poorteffect mag geen obstakel vormen voor de verplaatsing van personen met beperkte mobiliteit.

Een verplaatsingssnelheid van de gemotoriseerde voertuigen onder of gelijk aan 20 km/u verzekeren

De aanleg van deze zones (stedelijk meubilair, beplantingen, verlichting,...) moet zodanig gebeuren dat het de snelheid van de voertuigen vertraagt en dat, desgevallend, de gewenste richting voor de voertuigen wordt bepaald. Indien nodig moeten er maatregelen genomen worden opdat de maximaal toegelaten snelheid gerespecteerd wordt, zoals de voorziening van elementen van aanleg of van beperking van het verkeer.

Een goede leesbaarheid en een gemengd gebruik van de ruimte verzekeren

De voetgangers kunnen er de volledige breedte van de openbare weg gebruiken. Om dit gebruik te bevorderen, wordt de openbare ruimte voorgesteld als een koer, gelijkvloers, zonder dat er een te grote opdeling is van de verplaatsingsmodi.

Het is echter nuttig om zones te creëren die voorbehouden worden voor voetgangers om een continu doorgang te verzekeren, wandelzones voor de handelszaken of nog rustzones. Verhoogde busperrons die de toegang tot het openbaar vervoer vergemakkelijken kunnen ook voorzien worden. Deze eventuele verhoogde inrichtingen mogen geen fysieke belemmering vormen voor de vrije doorgang van de voetgangers.

Op het terrein kunnen bepaalde wegen voorzien van een scheiding tussen trottoir en de rijbaan in hun huidige inrichting aanspraak maken op het statuut van woonerf of erf. Dat is met name het geval van de wegen waarvan de trottoirs niet bruikbaar zijn voor alle voetgangers of gelijkgestelden, onder meer door hun zeer onvoldoende breedte in absolute cijfers of ten opzichte van de voetgangersstroom.

Blinden of slechtzienden kunnen gedesoriënteerd worden bij een gelijkvloerse inrichting. Het is dus belangrijk te zorgen voor voldoende geleiding en oriëntatie in dat verband. Geleiding en oriëntatie kunnen bestaan uit obstakelvrije natuurlijke gidslijnen (gevels, watergeulen bijvoorbeeld) of door specifieke voorzieningen wanneer nodig. De toename van dergelijke soort van zone zou de knowhow terzake moeten verhogen. Een vrije doorgang van 1,5m zonder hindernissen moet gewaarborgd worden langs de gevels opdat iedereen toegang heeft tot de gebouwen.

De inrichting zal ook de voertuigen moeten ontraden om te dicht bij de toegangen tot de gebouwen te rijden. De plaatsing van elementen zoals het stadsmeubilair, de beplantingen, maar ook de parkeergelegenheid zal geen nieuwe scheiding tussen de gebruikers tot stand mogen brengen of de indruk geven dat de weg in een rijweg en een stoep opgedeeld is.

Aangezien de openbare weg is ingericht als een openbare ruimte, en de gebruikers zich hierin vrij kunnen bewegen, moet de verlichting bijdragen tot de leesbaarheid van de zone als één geheel en mag het de rijruimte niet in een bepaalde richting sturen.

De voor het parkeren voorbehouden plaatsen moeten 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, wordt de letter "P" bij voorkeur aangebracht in een hoek van de plaats, opdat het geparkeerde voertuig haar niet verbergt.

Slechts uitzonderlijk zal gebruik gemaakt worden van verkeerborden van het type E9 om een parkeerplaats aan te duiden of een parkeerplaats voor te behouden.

De stilstaande of geparkeerde voertuigen kunnen rechts of links staan ten opzichte van de wandelrichting. De plaatsen voor leveringen moeten ook duidelijk geïdentificeerd en geplaatst worden zodat ze zo weinig mogelijk impact hebben op de veiligheid en de looproute van de voetgangers.

Deze krachtlijnen gelden zowel voor de erven als voor de woonerven.

Een extra voorzorgsmaatregel dient echter genomen te worden voor de goede werking van de woonerf. Doordat ze als doel heeft het lokale leven de mogelijkheid te geven om de openbare ruimte in te nemen, zal de woonerf minder doorgaand verkeer dulden. Het is dus beter om maatregelen te treffen om het transitverkeer zo veel mogelijk te vermijden.

De evaluatie

Bij de aanleg van een woonerf of erf, wordt er aan de gemeente gevraagd om contact op te nemen met de Directie Beleid zodat ze het observatorium van de zones 30, woonerven of erven kan actualiseren.

Om zich te vergewissen van de goede werking van de erf wordt een evaluatie overgemaakt aan Mobiel Brussel (Directie Beleid) na één jaar in gebruik name (of eerder indien nodig). Deze evaluatie zal voornamelijk betrekking hebben op het naleven van de snelheid, de niet-segregatie en het naleven van de voorschriften inzake parkeergelegenheid. Na deze evaluatie kunnen corrigerende maatregelen toegepast worden.

De praktische uitvoering

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

Om te vermijden dat te veel gemotoriseerd verkeer het doel van de erf zou schaden, moet er nagedacht worden over parkeermaatregelen, parallel met de studie van de erf om te vermijden dat het sluikverkeer wordt aangetrokken om een parkeerplaats te zoeken in de erf of nog om het moeilijk beheersbaar fenomeen van foutparkeerders te vermijden. Er moet ook een reflectie gevoerd worden over de toegang van de zone voor vrachtwagens voor leveringen aan gebouwen, handelszaken en buurtbewoners.

De aanleg van een woonerf of erf zal ook het voorwerp uitmaken van een voorafgaand overleg met de omwonenden van de inrichting. De vorm van dit overleg is vrij. Het is ook wenselijk dat de verschillende weggebruikers ingelicht worden (via een gemeenteblad, de pers, de lokale radio,...) over de nieuwe verkeersvoorwaarden die van toepassing zullen zijn binnen de erf.

De beheerder zal overleg plegen met de betrokken vervoersmaatschappij en haar betrekken bij de verschillende fasen van de studies die voorafgaan aan de aanleg van een erf. De hulpdiensten zullen ook op de hoogte worden gehouden van de reflecties die worden gevoerd in de loop van het project.

Aanvullend reglement

Krachtens de verkeerswetgeving moet de aanleg van een woonerf of erf het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement dat door de gemeenteraad is opgemaakt en dat ter goedkeuring aan de bevoegde gewestelijke Minister voorgelegd moet worden.

Het wordt de plaatselijke overheden dan ook ten zeerste aanbevolen om hun projecten inzake woonerf of erf eerst voor te leggen aan de bevoegde dienst (Gewestelijke Openbare Dienst van Brussel, Mobiel Brussel, Vooruitgangstraat 80, bus 1, te 1035 Brussel). Het aldus ter goedkeuring overgemaakte dossier moet vergezeld gaan van de grondplannen en van de detailplannen van de inrichtingen.

De borden F12a en F12b zullen pas na de goedkeuring van het aanvullend reglement en na de voltooiing van de inrichtingen geplaatst mogen worden.

Brussel, 9 september 2013.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken en Vervoer,

Mevr. B. GROUWELS