

2. VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID



Een omgeving is verkeersleefbaar wanneer ze voldoet aan de kwaliteitseisen voor het menselijke functioneren, voor zover die worden beïnvloed door het verkeer.

De verkeersleefbaarheid heeft essentieel te maken met de continue confrontatie tussen de facetten wonen en leven enerzijds en de nood om zich te verplaatsen anderzijds, zowel voor beroepsvereisten als voor privédoeleinden. Dat laatste leidt automatisch tot een vorm van verkeer met allerlei voorzieningen. Het is een moeilijke evenwichtsoefening om beide tot hun recht te laten komen. We raken hier immers aan fundamentele behoeften en ervaringen van mensen.

Omdat het hier om een evenwichtsoefening gaat, betekent dat ook dat men in zekere mate op voorzieningen en activiteiten kan inspelen om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Activiteiten zijn immers meer of minder gevoelig voor bepaalde vormen van hinder of veroorzaken zelf een deel van die hinder. Ruimtelijke ordening en verkeersplanologie liggen op deze manier mee aan de basis van een goede verkeersleefbaarheid. Zo zal men vermijden dat een gevoelige functie als wonen pal naast een zware verkeersinfrastructuur komt te liggen of dat een transportfirma dwars door een woonwijk ontsloten wordt.

Op niveau van de woonwijk bedoelt men met de term ‘verkeersleefbaarheid’ dat de druk van het verkeer op de omgeving het kwaliteitsvolle functioneren van de mens in zijn directe omgeving niet in de weg mag staan.

Ten aanzien van het ruimtegebruik valt op dat men te maken heeft met een vraag naar ruimte voor verblijven (groen, speelruimte enz.), maar ook voor de lokale aspecten van verplaatsen (parkeerruimte).

Wanneer men zich niet verplaatst, stelt men eisen aan het verblijven en aan de mogelijkheid om verblijfsactiviteiten (bijv. rusten, slapen, werken, praten, op een terras zitten, studeren, genieten van een landschap, zich ontspannen, sport en spel enz.) op een kwaliteitsvolle manier uit te voeren. Een deel van deze activiteiten vindt plaats in de persoonlijke levenssfeer van de eigen woonst, maar een ander, even belangrijk deel, vindt plaats in de omgeving van de woning. Een goed ingericht openbaar domein schept de omstandigheden waarin op een kwaliteitsvolle manier verblijfsactiviteiten kunnen plaatsvinden.

Wanneer men zich verplaatst, stelt men bovendien ook eisen aan de kwaliteit van die verplaatsingen. Ook de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau (bijv. oversteken, te voet gaan, laden en lossen) is sterk afhankelijk van de ruimtelijke omgeving en van de verkeersomgeving.

Zowel de verkeersinfrastructuur als het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen zetten de kwaliteit van het verblijven onder druk. Luchtverontreiniging en gezondheidseffecten, geluid en trillingen, geurhinder en gebrekkige belevingswaarden zijn zaken die de

2. Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

verblijfskwaliteit doen dalen.

De verkeersonveiligheid, de onoversteekbaarheid, de barrièrewerking, de parkeeroverlast en het gebrek aan ruimte voor voetgangers verminderen ook de kwaliteit van de verplaatsingen op microniveau.

De verkeersleefbaarheid van een woonomgeving wordt positief beoordeeld in een rustige buurt, een verkeersarme straat, als er geen doorgaand verkeer is, als er goede fiets- en wandelpaden zijn enz. De verkeersleefbaarheid wordt negatief beoordeeld als het verkeer te snel of te druk is, als er te veel lawaai is, als er verkeersonveilige situaties zijn, als er zwaar vervoer door de woonomgeving rijdt enz.

Verblijfsgebieden zijn gebieden met in hoofdzaak een verblijfsfunctie, waar gemotoriseerd verkeer dat er geen bestemming heeft, wordt ontraden. Over het algemeen worden hier het vrachtverkeer en bromfietsen als storend ervaren, vooral 's nachts. Ook een gebrek aan comfortabele loop- en fietsroutes doet de verkeersleefbaarheid dalen.

Actiepunten om de verkeersleefbaarheid in sociale woonwijken te verbeteren, zijn:

- het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer;
- het tegengaan van doorgaand verkeer en sluipverkeer;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het verhogen van de gebruiks- en belevingswaarde van de openbare ruimte;
- het bevorderen van de mobiliteit van de zwakke weggebruiker.

Het is duidelijk dat bij het ontwerp van nieuwe woonwijken vanaf het begin rekening moet worden gehouden met de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid van de toekomstige wijk. Essentieel daarbij is de inrichting van het openbaar domein. Er moet grondig worden nagedacht over de functies van de diverse wegen die moeten worden aangelegd (verzamelweg, verbindingsweg, woonstraat, fiets- of voetgangersverbinding enz.) en de inrichting ervan moet overeenstemmen met het wenselijke gebruik. Als men bijv. in een woonstraat de snelheid wenst te beperken tot 30 km/uur, is het efficiënter om de snelheid te beperken door de breedte van de rijstrook te beperken en door een weloverwogen keuze en positionering van ruimtelijke elementen, dan door het plaatsen van het betreffende verkeersbord langs een rechte, obstakelvrije en brede rijweg.

Belangrijk is ook de manier waarop een woonwijk ontsloten wordt en de wijze waarop woonstraten en eventuele voetgangers- of fietswegen worden aangesloten op bijv. een drukke verkeersader. Eventueel moet de heraanleg van het betreffende kruispunt worden overwogen en worden opgenomen in het ontwerp van de wijk. Denk bijv. aan het remmen van de rijsnelheid op de hoofdweg door het aanleggen van een verkeersplateau ter hoogte van de ontsluiting of aan het duidelijk markeren van de toegang tot de wijk door een poorteffect te creëren. Waar een voet- of fietsverbinding op een drukke weg aansluit, is het noodzakelijk het einde van de 'veilige' voet- of fietsweg te markeren, bijv. door het plaatsen van een fietssluis, om te voorkomen dat men zonder het te beseffen plots op de drukke weg kan terechtkomen.

Bijzondere aandacht moet ook worden gegeven aan de plaats en de inrichting van de nodige parkeervoorzieningen.

2.1 WETGEVING

De verkeerswetgeving laat toe om woongebieden en centrumgebieden af te bakenen als woonerf, zone 30 of voetgangersgebied, op voorwaarde dat aan bepaalde inrichtingsnormen voldaan wordt en dat de verblijfsfunctie belangrijk is. De doelstellingen liggen op vlak van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Daarnaast kan een toepassing van zone 30 een bijdrage leveren aan het verhogen van de gebruiks- en belevingswaarde van de openbare ruimte en de landschappelijke open ruimte.

De wettelijke bepalingen aangaande zone 30, woonerf of voetgangersgebied worden hier op een rijtje gezet. Merk op dat het inrichten van dergelijke zones veel verder gaat dan het louter plaatsen van het relevante verkeersbord. Er worden ook eisen gesteld aan de inrichting van het openbaar domein zelf (schema's uit vademecum voetgangersvoorzieningen - www.mobielvlaanderen.be).

2.1.1 ZONE 30

Een zone 30 is een gebied van een of meerdere straten waar de verblijfsfunctie primeert of waar de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie.

2. Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

De zone 30 wordt aan begin en einde van de zone respectievelijk voorzien van de borden F4a en F4b. Logischerwijs is binnen de door deze borden afgebakende zones de snelheid beperkt tot 30 km per uur (art. 22 quater van het verkeersreglement).



Verkeersbord F4a: begin van een zone 30



Verkeersbord F4b: einde van een zone 30

Het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 actualiseerde de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur (B.S. 28 oktober 1998). Enkele aandachtspunten in de aangepaste zone 30-reglementering zijn:

- de verblijfsfunctie moet primeren.
- voorafgaand overleg met de buurt is belangrijk.
- van de vroegere eis dat overal voorrang van rechts moet gelden, kan nu gemotiveerd worden afgeweken.
- 30 km/uur moet niet noodzakelijk met infrastructurele maatregelen worden afgedwongen.

Volgens het ministerieel rondschrijven van 27 oktober 1998 betreffende de zones met een snelheidsbeperking tot 30 km/uur, dient de aanleg van een zone 30 te voldoen aan volgende voorwaarden:

- de toegangen tot de zone 30 moeten duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door de inrichting of door beide. De weggebruiker die de zone binnenrijdt, moet dat duidelijk aanvoelen. Het verschil met bijv. een bebouwde kom waar 50 km/uur geldt, kan worden gerealiseerd door natuurlijke (het ruimtelijke beeld op zich) of kunstmatige poorteffecten. In het eerste geval volstaat de afbakening met de hoger genoemde verkeersborden, in het tweede geval kunnen rijbaanversmallingen, eenzijdige of tweezijdige voetpaduitstulpingen, een splitsing van de rijbaan, verkeersplateaus, asverschuivingen enz. worden aangebracht.
- binnen de zone 30 moet de snelheid worden teruggebracht tot 30 km/uur door maatregelen inzake organisatie van het verkeer of het parkeren, infrastructuur of door andere aanpassingen in het straatbeeld of door combinatie van deze maatregelen.
- ook de verblijfsfunctie van de zone 30 moet men tot haar recht laten komen door dergelijke ingrepen.
- de genomen maatregelen mogen de bestuurders en voetgangers niet in gevaar brengen en moeten steeds goed zichtbaar zijn.

2.1.2 WOONERF

Een woonerf is een zone van een of meer speciaal ingerichte openbare wegen waarvan de toegangen aangeduid zijn met de verkeersborden F12a en de uitgangen met de verkeersborden F12b. In een woonerf overweegt de woonfunctie (art. 2.32 van het verkeersreglement).



Verkeersbord F12a: begin van een woonerf



Verkeersbord F12b: einde van een woonerf

De bijzondere verkeersregels in de woonerven gelden vanaf de plaats waar het verkeersbord aangebracht is. Het verkeersbord F12a wordt rechts geplaatst aan elke toegang tot een woonerf; het mag links worden herhaald. Het verkeersbord F12b wordt rechts geplaatst aan elke uitgang van een woonerf; het mag links worden herhaald (art. 71 van het verkeersreglement).

2. Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

Artikel 22 bis van het verkeersreglement zegt dat binnen de woonerven:

- de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg mogen gebruiken: spelen is er eveneens toegelaten;
- de bestuurders de voetgangers niet in gevaar mogen brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren;
- de snelheid beperkt is tot 20 km per uur;
- voor parkeren een verbod geldt, behalve:
 - op 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;
 - dat de stilstaande of geparkeerde voertuigen rechts of links ten opzichte van hun rijrichting mogen worden opgesteld.

Om een goede organisatie van het verkeer te verzekeren en de veiligheid van de weggebruikers zoveel mogelijk te garanderen, moet de aanleg van een woonerf volgens het ministerieel rondschriften van 23 juni 1978 als volgt worden opgevat:

RICHTLIJNEN VOOR DE AANLEG VAN EEN WOONERF

- De in- en uitgangen van het woonerf moeten herkenbaar worden gemaakt door de aanleg zelf. Het woonerf wordt aan elke ingang en uitgang respectievelijk voorzien van de borden F12a en F12b. Bijkomend dient het specifieke karakter van het woonerf bij een eerste oogopslag duidelijk te zijn.
- De weg mag niet worden verdeeld in een rijbaan en een trottoir, aangezien alle weggebruikers de gehele breedte van de beschikbare ruimte mogen gebruiken.
- De gedeelten van het woonerf die geschikt zijn voor voertuigenverkeer moeten zodanig worden ingericht dat de rechtlijnigheid wordt gebroken en bijgevolg de snelheid van de voertuigen wordt verlaagd. Speciale inrichtingen zoals niveaoverschillen, drempels, bochten, versmallingen enz. zijn hier toegelaten.
- De openbare verlichting in een woonerf moet zo zijn dat de aanleg en inrichting ervan zichtbaar blijven bij nacht.
- De aanleg en inrichtingen mogen het zicht van de bestuurders niet hinderen en mogen daarom niet hoger zijn dan 0,75 m binnen het gezichtsveld van de bestuurders.
- Het woonerf moet zo worden ingericht dat bestuurders niet op minder dan 1 m van de woningen kunnen rijden, tenzij de plaatsgesteldheid dat niet toelaat (onvoldoende breedte van de weg).
- De plaatsen binnen een woonerf die ingericht zijn voor kinderspeelplekken moeten gemakkelijk herkenbaar zijn en zo mogelijk gescheiden zijn van de ruimte waar voertuigen rijden. Wanneer de plaatsgesteldheid het toelaat, moeten deze plaatsen ontoegankelijk worden gemaakt voor de voertuigen.
- De voertuigen voor hulpverlening en de voertuigen tot openbaar nut moeten toegang kunnen hebben en er kunnen rijden.
- Er moet voor de bewoners een voldoende aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen het woonerf zelf of in de onmiddellijke omgeving ervan.
- De plaatsen die worden voorbehouden voor het parkeren, worden in principe afgebakend door witte markeringen of door een wegbedekking in een andere kleur. Bovendien moet op elke plaats de letter P worden aangebracht op de grond, in een hoek van de parkeerplaats. Uitzonderlijk kunnen de borden E9a en E9b worden aangebracht om een parking te signaleren of een parkeerplaats te reserveren.
- Wanneer het kruisen van auto's niet mogelijk is op het weggedeelte dat voor verkeer geschikt is, moet er op bepaalde plaatsen gezorgd worden voor verbredingen die het kruisen wel mogelijk maken.

2. Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

2.1.3 VOETGANGERSZONE

Een voetgangerszone is een zone van een of meer openbare wegen waarvan de toegang aangeduid is met het verkeersbord F103 en de uitgang met het verkeersbord F105 (art. 2.35 van het verkeersreglement).



Verkeersbord F103:
begin van een voetgangerszone



Verkeersbord F105:
einde van een voetgangerszone



Verkeersborden F103 en F105: begin en einde van een voetgangerszone

Deze borden worden rechts geplaatst aan elke in- en uitgang van de voetgangerszone en mogen links worden herhaald (art. 71 van het verkeersreglement).

Art. 22 sexies 2 van het verkeersreglement bepaalt dat de voetgangers in de voetgangerszones de volledige breedte van de openbare weg mogen volgen.

De bestuurders die er mogen inrijden, moeten stapvoets rijden. Ze moeten de doorgang vrijlaten voor de voetgangers en zo nodig stoppen. Ze mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en niet hinderen.

In voetgangerszones moeten fietsers van hun fiets stappen wanneer de dichtheid van het voetgangersverkeer hun doorgang bemoeilijkt. Spelen is toegelaten. Het is er verboden te parkeren.

De verkeersborden F103 en F105 (begin en einde van een voetgangerszone) mogen worden aangepast volgens de categorie van weggebruikers die toegang heeft tot de voetgangerszone.

- Deze borden mogen slechts worden geplaatst indien de zone een handels- of toeristische activiteit heeft.
- De weggebruikers die toegang hebben tot de voetgangerszone (art. 22 sexies 1.2° van het verkeersreglement) worden aangegeven in het zwart op het onderste witte gedeelte van het bord en in de volgende orde:
 - de voertuigen voor de bevoorrading, met vermelding van de uren van toegang, eventueel de dagen en eventueel de voorwaarden;
 - taxi's, met vermelding van de uren van toegang en eventueel de dagen;
 - fietsers, in voorkomend geval met vermelding van de uren van toegang en eventueel de dagen (art. 12.25 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976).

Artikel 22 sexies 1 van het verkeersreglement stelt dat alleen voetgangers toegang hebben tot de voetgangerszones. Een uitzondering

2. Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

op deze algemene regel zijn personen die tot een van de volgende categorieën behoren:

- De personen met een handicap die een voertuig besturen dat zichzelf voortbeweegt of dat uitgerust is met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden;
- De voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van deze zone en de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;
- De prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37 van het verkeersreglement, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt;
- De voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer;
- De bestuurders van voertuigen waarvan de garage binnenin die zones is gelegen en slechts toegankelijk is via die zones;
- In geval van absolute noodzaak, de voertuigen van handelsondernemingen die in die zones gevestigd zijn en slechts via die zones toegankelijk zijn, wanneer deze voertuigen bestemd zijn voor leveringen en indien die leveringen een hoofdactiviteit van deze ondernemingen uitmaken;
- In geval van absolute noodzaak, de voertuigen die dienen voor een werk in die zones.

In de drie laatste gevallen moeten de begunstigen aan de binnenkant van de voorruit van hun voertuig een vrijdoorgangkaart aanbrengen die door de burgemeester of zijn gemachtigde is afgegeven.

Indien verkeerstekens het voorschrijven en volgens de beperkingen die daarop vermeld staan, hebben volgende weggebruikers toegang tot die zones:

- voertuigen die in die zones moeten laden of lossen;
- taxi's die binnen die zones een welbepaalde bestemming hebben om personen te laten in- en uitstappen;
- fietsers.

RICHTLIJNEN VOOR HET BEVORDEREN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID

Ook bij verkeersleefbaarheid en -veiligheid is een ruimtelijke benadering essentieel. Verenging tot het louter toepassen van de bestaande reglementering zou fout zijn. Sociale huisvestingsprojecten maken overwegend deel uit van verblijfsgebieden. Voor die gebieden gelden volgende algemene regels die met de betrokken diensten van de gemeente moeten worden afgetoetst:

- het beïnvloeden van de rijsnelheden door concept en straatbeeld waarbij een weloverwogen keuze en positionering van ruimtelijke elementen essentieel is;
- in principe geen strikte scheiding van verkeerssoorten, tenzij dat de veiligheid ten goede komt;
- inbouw van 'rust- of herkenningspunten' die de nadruk leggen op het verblijfsaspect (pleinen, verhoogde rijweg ter hoogte van aansluitingen met voetwegen enz.);
- het verkeer zo weinig mogelijk kunstmatig reguleren (vermijden van zebra's, markeringen en signalisatie).

Het gebeurt dat een zone 30 of een woonerfstatuut van kracht is of wenselijk. Dan gelden bijkomende, wettelijke bepalingen:

Zone 30

- Alle verkeer heeft voorrang van rechts (behalve voetgangers).
- Er zijn geen markeringen.
- Oversteken moet overal mogelijk zijn.
- De rijsnelheid van het autoverkeer is beperkt tot 30 km/uur door verkeersplateaus, verkeersdrempels, afsluitingen van straten en het aanbrengen van 'attentiepunten'.

Woonerf

- Alle verkeer heeft voorrang van rechts.
- De rijsnelheid is stapvoets.
- Er is een vlakke aanleg.
- Er zijn geen structurele lijnen van het openbaar vervoer.
- Men mag alleen parkeren in aangeduide vakken.

Erkenning van sommige delen van de bebouwde kom als zone 30 of als woonerf legt dus zowel aan de inrichter als aan de gebruiker een aantal verplichtingen op en creëert duidelijkheid. Belangrijk is dat het gewenste gebruik van de publieke ruimte correct wordt ingeschat en de ruimte overeenkomstig wordt ingericht. Soms is het (nog) niet gewenst om een bepaald gebied het statuut van zone 30 te geven. Niets verhindert natuurlijk om een gebied toch in te richten als zone 30. Mocht erkenning later volgen, dan volstaat het om op dat ogenblik de nodige borden te plaatsen.