

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1977-1978.

3 NOVEMBER 1977

WETSVOORSTEL

tot instelling van woonerven.

(Ingediend door de heer B. Cools)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In her kader van de stadsherwaardering werden door bepaalde steden en gemeenten reeds verschillende zogenaamde winkelwandelstraten, verkeersvrije woonstraten, speelstraten of kuiergebieden ingericht.

Het verkeersreglement erkent thans de zogenaamde wandelstraten waar het autoverkeer slechts toegelaten is gedurende bepaalde uren van de dag om de roeiverkeer te verzorgen. Dit is echter onvoldoende indien wij op doeltreffende wijze verder op de ingeslagen weg van de stadsherwaardering willen voort gaan. Hiervoor zal het immers noodzakelijk zijn in typische woonstraten eveneens beperkingen aan het verkeer op te leggen.

Er moet inderdaad gestreefd worden naar de inrichting van gebieden, die in Nederland de naam van woonerven kregen en die wij misschien ook wel woonstraten met beperkt verkeer zouden kunnen noemen. Het betreffende gebieden waar de voerganger prioriteit geniet op het autoverkeer en die dan ook in deze zin worden gereorganiseerd.

Essentieel is hier echter bij dat de inwoner van een dergelijk statuut onderworpen gebied de mogelijkheid behoudt te allen tijde dit gebied met zijn voertuig te betreden en het er te parkeren. Zulks is immers niet mogelijk met het huidige stelsel van winkelwandelstraten.

Het behoeft geen verder betoog dat, zonder beperkingen op te leggen aan het autoverkeer, in bepaalde stradsdelen de woon- en werkomgeving nauwelijks kan verbeterd worden. Het autoverkeer moet dus in bepaalde banen kunnen geleid worden en op andere plaatsen beperkt worden.

Een woonerf of woonstraat mer beperkt autoverkeer is dus in principe een woonstraat, die niet is ingedeeld in rijweg en voetpad en waar de beveiliging voor voetgangers wordt nagescreefd door een bijzondere inrichting van de straat (snelheidsbeperkende voorzieningen).

Chambre des Représentants

SESSION 1977-1978.

3 NOVEMBRE 1977

PROPOSITION DE LOI

portant création de clos résidentiels.

(Déposée par M. B. Cools.)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre de la revalorisation urbaine, certaines villes et communes ont dès à présent aménagé des rues, dites piétonnes, affectées au commerce, à l'habitation, à la création ou à la promenade.

Le règlement de la circulation reconnaît actuellement ces rues piétonnes en tant que rues où la circulation automobile n'est autorisée que pendant certaines heures de la journée afin d'assurer les livraisons. Ceci est insuffisant si nous entendons poursuivre efficacement la revalorisation urbaine. A cette fin il conviendra en effet d'imposer également des restrictions à la circulation dans des rues typiquement résidentielles.

Il convient en effet de tendre vers la création de zones baptisées aux Pays-Bas « woonerven », que nous pourrions également appeler rues résidentielles à circulation limitée. Il s'agit de zones où le piéton jouit de la priorité sur la circulation automobile et qui ont dès lors été réaménagées en fonction de cette situation.

L'élément essentiel est en l'occurrence que l'habitant d'une zone soumise à un tel statut conserve la possibilité d'y accéder à tout moment avec son véhicule et d'y garer ce dernier, ce que ne permet pas le système actuel des rues piétonnes.

Il est évident que le milieu d'habitation et de travail pourra difficilement être amélioré dans certains quartiers urbains sans imposer des restrictions à la circulation automobile. La circulation automobile doit donc pouvoir être dirigée vers certaines voies et limitée en d'autres endroits.

Un clos résidentiel ou une rue résidentielle à circulation automobile limitée est donc en principe une rue résidentielle qui n'est pas divisée en chaussée et trottoir et où un aménagement particulier de la rue (réglementation limitant la vitesse) tend à assurer la sécurité des piétons.

Ten einde dergelijke gebieden te kunnen inrichten is het evenwel noodzakelijk gebleken het statuut ervan bij wet vast te leggen.

Commentaar op de artikelen.

Artikel 1.

Dit artikel is in ongeveer dezelfde bewoordingen gesteld als artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen. Het verschil bestaat erin dat de indeling gebeurt door de gemeenteraad i.p.v. door de Koning.

Art. 2.

Dit artikel is ongeveer hetzelfde als artikel 2 van de koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer. De voorgeselde procedure is analoog met die voor een door de gemeenteraad opgesteld aanvullend reglement.

Art. 3.

Gccfr de voorwaarden aan waaraan een woonerf moet voldoen.

Art. 4.

Is in feite een opsomming van de meest essentiële punten waarin de verkeersregeling in de woonerven verschilt van de thans geldende verkeersreglementering (koninklijk besluit van 1 december 1975).

Bob COOLS.

WETSVOORSTEL

Artikel 1.

Deze bij wet ingestelde reglementering is van toepassing op de openbare wegen die door de gemeenteraden op wier grondgebied van de gemeenten deze openbare wegen gelegen zijn, worden ingedeeld bij de categorie der woonerven.

Art. 2.

De rangschikking als woonerf wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort. Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen zestig dagen nadat het voorsel tot indeling bij de categorie der woonerven is ingediend, dan kan de reglementering betreffende de woonerven op de betrokken openbare weg van toepassing worden.

Art. 3.

De inrichting van de woonerven dient te voldoen aan de volgende voorwaarden:

Min de permettre l'aménagement de telles zones, il est toutefois apparu nécessaire d'en établir le statut par voie de loi.

Commentaire des articles.

Article 1.

Le texte de cet article est à peu près identique à celui de l'article 1 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes. La différence est que la classification est établie par le conseil communal et non par le Roi.

Art. 2.

Cet article est presque identique à l'article 2 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière. La procédure proposée est analogue à celle qui s'applique aux règlements complémentaires établis par les conseils communaux.

Art. 3.

Cet article énonce les conditions que doit remplir un clos résidentiel.

Art. 4.

Il s'agit en fait d'une énumération des principaux points sur lesquels le règlement de la circulation dans les clos résidentiels diffère du règlement de la circulation actuellement en vigueur (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975).

PROPOSITION DE LOI

Article 1.

La réglementation instituée par la présente loi s'applique aux voies publiques classées dans la catégorie des clos résidentiels par les conseils communaux des communes sur le territoire desquelles se situent ces voies publiques.

Art. 2.

La classification comme clos résidentiel est soumise à l'approbation du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de l'introduction de la proposition de classification dans la catégorie des clos résidentiels, la réglementation relative aux clos résidentiels peut être rendue applicable à la voie publique en question.

Art. 3.

L'aménagement des clos résidentiels doit répondre aux conditions suivantes:

§ 1. Het woonerf dient voornamelijk een functie als woongebied te hebben.

§ 2. Het woonerf mag, voor zover het gemotoriseerd verkeer betreft, slechts een functie hebben voor verkeer dat zijn vertrekpunt of bestemming heeft binnen dit woonerf.

§ 3. Op geen enkele weg in het woonerf mag de verkeersintensiteit gedurende het drukste uur van een gemiddelde werkdag meer dan 100 p.w.e. bedragen.

§ 4. Door het woonerf mogen geen lijnen lopen van het openbaar vervoer.

§ 5. Geen enkel punt van een woonerf mag meer dan 300 m verwijderd zijn van een verkeersweg.

§ 6. De in- en uitgangen van het woonerf dienen reeds door hun constructie als zodanig duidelijk herkenbaar te zijn en, voor zover zij gebruikt kunnen worden door voertuigen, ook op herkenbare wijze als resp. in- of uitrit te zijn uitgevoerd. Hierbij dient bij voorkeur de trottoirband, zij het ter plaatse verlaagd, door te lopen.

§ 7. Het wegdek mag geen doorlopende niveauverschillen in het dwarsprofiel vertonen.

§ 8. Er moet voor de bewoners binnen het woonerf voldoende parkeergelegenheid zijn. Indien aansluitend bij het woonerf nog een parkeergelegenheid is, mag deze mee in rekening gebracht worden om te voldoen aan de vraag naar parkeergelegenheid van de bewoners van het woonerf.

§ 9. De begrenzing van het gedeelte van het wegdek dat bestemd is voor het parkeren van voertuigen dient te zijn aangegeven door een markering.

SIO. Op de weggcdceeh'en in het woonerf die geschikt zijn voor het gebruik door voertuigen dienen voorzieningen aangebracht die de snelheid van deze voertuigen beperken. Deze voorzieningen mogen het zicht niet belemmeren.

§ 11. Het woonerf dient dusdanig te worden ingericht dat het toegankelijk is voor de voertuigen van de hulpdiensten en de openbare nutsvoorzieningen.

SII. Plaatsen die in het bijzonder zijn ingericht voor het spelen van kinderen dienen afgescheiden of afgemarkeerd te zijn van de gedeelten van het woonerf die geschikt zijn voor het gebruik door voertuigen.

§ 13. De ingang en de uitgang van een woonerf worden aangeduid met een verkeersbord.

Art. 4.

Het reglement betreffende de politie over het verkeer in de woonerven luidt als volgt en kan door de Koning verder aangevuld worden:

§ 1. Voergangers mogen wegen gelegen binnen een woonerf over de volle breedte gebruiken, op die wegen is spelen toegelaten.

§ 2. Bestuurders mogen binnen een woonerf niet vlugger dan stapvoets rijden; ze moeten rekening houden met de mogelijke aanwezigheid van spelende kinderen, van

§ 1. Le clos résidentiel doit être affecté principalement à l'habitation.

§ 2. En ce qui concerne la circulation motorisée, le clos résidentiel doit avoir une fonction limitée au trafic dont il constitue le point de départ ou de destination.

§ 3. L'intensité du trafic ne peut être supérieure à 100 v.p.u. sur aucune voie du clos résidentiel à l'heure de pointe d'un jour ouvrable moyen.

§ 4. Le clos résidentiel ne peut être traversé par aucune ligne de transport public.

§ 5. Aucun point d'un clos résidentiel ne peut être éloigné de plus de 300 m d'une voie de circulation.

§ 6. Les accès et les sorties du clos résidentiel doivent être nettement identifiables de par leur aménagement et, dans la mesure où ils peuvent être empruntés par des véhicules, être également agencés d'une manière identifiable en tant qu'accès ou sortie. Il est préférable que la bordure du trottoir, même abaissée n'y soit pas interrompue.

§ 7. Le plan transversal de la chaussée ne peut pas présenter de différences de niveaux continues.

§ 8. Les habitants doivent disposer d'un nombre suffisant d'emplacements de stationnement à l'intérieur du clos résidentiel. Si des emplacements de stationnement non utilisés existent à proximité du clos résidentiel, ils peuvent être pris en considération en vue de satisfaire aux besoins d'emplacements des habitants du clos résidentiel.

§ 9. La partie de la chaussée affectée au stationnement des véhicules doit être délimitée par un marquage.

SIO. Les parties de chaussée du clos résidentiel utilisables pour la circulation des véhicules doivent être pourvues de signalisations limitant la vitesse de ces véhicules. Ces signalisations ne peuvent pas gêner la visibilité.

§ II. Le clos résidentiel doit être aménagé de manière à être accessible aux véhicules des services de secours et à ceux des services publics.

§ 12. Les endroits spécialement aménagés pour les jeux des enfants doivent être isolés, par une séparation ou un marquage, des parties du clos résidentiel ouvertes à la circulation des véhicules.

§ 13. L'accès et la sortie d'un clos résidentiel sont indiqués par un signal.

Art. 4.

Le règlement sur la police de la circulation routière dans les clos résidentiels s'établit comme suit et peut être ultérieurement complété par le Roi:

S1. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur des voies situées dans un clos résidentiel; les jeux sont autorisés sur ces voies.

§ 2. Dans les clos résidentiels les conducteurs ne peuvent rouler à une vitesse supérieure au pas d'homme. Us doivent tenir compte de la présence éventuelle d'enfants qui jouent,

niet gemarkeerde voorwerpen en van onregelmatigheden in het wegdek en in het verloop van de weg. Bestuurders van prioritaire voertuigen kunnen van dit voorschrift worden ontslagen.

§ 3. Binnen een woonerf mogen in of op het wegdek hindernissen worden aangebracht onder voorbehoud van wat bepaald wordt in het bij artikel 3 van deze wet vermeide reglement. Deze verkeersbelemmeringen dienen niet te worden gesignaleerd.

§ 4. Binnen een woonerf is parkeren verboden, tenzij op de met een verkeersteken aangeduide parkeerzones,

27 september 1977.

Bob COOLS,
J. VAN ELEWYCK,
Tijl DECLERCQ.

d'objets non marqués et d'irrégularités dans la surface et dans le parcours de la chaussée. Les conducteurs de véhicules prioritaires peuvent être exemptés de cette prescription.

§ 3. Des obstacles peuvent être aménagés sur la chaussée d'un clos résidentiel sous réserve des dispositions du règlement visé à l'article 3 de la présente loi. Ces entraves à la circulation ne doivent pas être signalées.

§ 4. Le stationnement est interdit dans les clos résidentiels, exception faite pour les aires de stationnement désignées par un signal.

27 septembre 1977.
