

~~0 29~~ DUU  
~~28~~ 28

directie verkeersveiligheid

van  
Woonerf



naar  
Erf

# van woonerf naar erf

## Voorstel voor aanpassing van de woonerfwetgeving



Eindrapport van de Werkgroep Erven  
in het kader van maatregel 333-3 van  
het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directie Verkeersveiligheid  
's-Gravenhage, september 1985.

Exemplaren van het rapport „Van woonef naar erf” zijn bij vooruitbetaling van f. 7,50 per exemplaar (inclusief verzendkosten) te verkrijgen bij het Distributiecentrum Overheidspublicaties te 's-Gravenhage, postgiro 751, onder vermelding van bestelnummer ISBN 90 346 0605 8.

# INHOUD

<b>SAMENVATTING/SUMMARY</b>	4
<b>1. INLEIDING</b>	5
1.1. De ontwikkeling van het (woon)erf	5
1.2. Instelling van de werkgroep Erven	5
<b>2. ERVARINGEN MET ERVEN</b>	7
2.1. Woonerven	7
2.1.1. Toepassing minimumeisen	7
2.1.2. Ervaringen van gemeenten	7
2.1.3. Ervaringen van bewoners en gebruikers	8
2.1.4. Verkeerskundig onderzoek	8
2.2. Overige erfachtige inrichtingen	9
2.2.1. Algemeen	9
2.2.2. Winkelerven	9
<b>3. PROBLEEMUITWERKING</b>	11
3.1. Inventarisatie aandachtspunten	11
3.1.1. Inleiding	11
3.1.2. Aandachtspunten uit opgedane ervaringen	11
3.1.3. Andere aandachtspunten	11
3.2. Verwerking aandachtspunten	12
3.2.1. Uitbreiding van de werkingssfeer van de huidige regeling	12
3.2.2. Herziening van de huidige regels	12
3.2.3. Vermindering van het aantal regels	12
3.2.4. Verwerking van de overige aandachtspunten	13
<b>4. AANPASSING VAN DE REGELING</b>	14
4.1. Het RVV	14
4.2. De minimumeisen	14
<b>5. VOORSTEL VOOR EEN ALGEMENE ERVENREGELING</b>	16
5.1. Het RVV	16
5.2. De minimumeisen	16
5.3. De toelichting op de minimumeisen	16
5.3.1 Algemene toelichting	16
5.3.2 Toelichting per artikel	17
<b>6. AANBEVELINGEN BIJ HET VOORSTEL VOOR DE NIEUWE REGELING</b>	19
6.1. Algemene aanbevelingen	19
6.2. Aanbevelingen bij de artikelen	19
6.3. Aanbevelingen voor nader onderzoek	20
<b>BIJLAGEN</b>	
1. Woonerf gedragsregels	21
2. Nota van toelichting	24
3. Minimumeisen voor woonerven	29
4. Passages uit resolutie van de CEMT	31
5. Literatuurlijst	32

# Samenvatting

In 1976 is het begrip woonerf in de verkeerswetgeving vastgelegd. Zeven jaar hierna achtte de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het gewenst de woonerfregeling en de toepassing ervan aan een kritische beoordeling te onderwerpen. In het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid (1983) is daartoe maatregel 333-3 opgenomen. Ter uitvoering van deze maatregel is in november 1984 de werkgroep Erven ingesteld.

Het doel van de werkgroep Erven was om op basis van beschikbare informatie zo spoedig mogelijk een onderbouwd voorstel te doen om te komen tot een aanpassing van de woonerfwetgeving en een uitbreiding van de toepassingmogelijkheden. De belangrijkste bronnen die gebruikt zijn bij het formuleren van dit voorstel waren een door de Directie Verkeersveiligheid gehouden woonerfevaluatie en kennis die de werkgroepleden inbrachten.

Hoewel uit de beschikbare literatuur is gebleken dat (woon)erven in een behoefte voorzien, is toch een aantal problemen inzake de huidige regeling naar voren gekomen. De belangrijkste problemen zijn:

- het ontbreken van een juridische regeling voor erfachtige inrichtingen die niet in echte woongebieden gelegen zijn, zoals winkel-, stads- en dorpserven;
- het niet aanwezig mogen zijn van een voertuigvrije ruimte voor voetgangers;
- het niet voldoen van vele woonerven aan de wettelijke inrichtingseisen;
- het grote aantal inrichtingseisen.

Op grond van de gesignaleerde problemen heeft de werkgroep bekeken op welke wijze de werkingssfeer van de woonerfregeling uitgebreid kan worden en welke regels aangepast of weggelaten zou-

den moeten worden. Daarbij is rekening gehouden met het streven van de rijksoverheid naar deregulering en de in internationaal verband gemaakte afspraken inzake woonerven. Dit heeft geleid tot de volgende voorstellen:

- het woord „woonerf” vervangen door het woord „erf”;
- voor de „nieuwe” erven het internationale woonerbord gebruiken;
- het RVV verder ongewijzigd laten;
- de minimumeisen aanpassen aan de hand van de volgende omschrijvingen:

1. Het erf moet voornamelijk een verblijfsfunctie hebben.  
Dit houdt in: geen functie voor doorgaand gemotoriseerd verkeer en lage intensiteiten.
2. Stapvoets rijden moet uit de omstandigheden voortvloeien.
3. Er mag geen onderverdeling zijn tussen een rijbaan en een trottoir. Het is toegestaan dat een voorziening voor voetgangers gecreëerd wordt.
4. De in-/uitgangen van een erf moeten als in-/uitrit uitgevoerd worden of op minimaal 20 meter van de kruisende weg gesitueerd zijn.
5. De aanduiding van parkeervakken dient te geschieden door een markering van tenminste de hoeken, zoals in de huidige regeling.
6. Parkeervoorzieningen en laad/losmogelijkheden moeten vastgesteld worden na overleg.

Naast een toelichting op de minimumeisen heeft de werkgroep tevens een aantal aanbevelingen geformuleerd inzake de inrichting van erven en inzake nader onderzoek.

## Summary

### Proposal to adapt the „Woonerf” regulation.

In 1976 the „woonerf” idea was embedded in the Netherlands Road Traffic Act. Seven years after its introduction the State Secretary of Transport and Public Works thought it desirable to have the „woonerf” regulation and its application assessed. To that effect a working-group „Woonerven” was set up in November 1984.

The objective of the working-group was to make at short notice a well-founded proposal based on the available information in order to accomplish an adaptation of the „woonerf” legislation and an extension of its application. However, though it appeared from the available literature that „woonerven” meet a need, some problems arose. The most important problems are:

- the absence of a legal regulation for „woonerf” - like precincts which are not located in real residential areas for instance in shopping streets and in village centres
- the legal prohibition to create a „vehicle-free” area for pedestrians
- the fact that many „woonerven” do not come up to the legal design and furniture requirements
- the large number of design and furniture requirements

Taking account of the efforts of the Netherlands government to ac-

complish deregulations and the agreements made with other European countries the working-group arrived at the following proposals:

- replace the word „woonerf” by the word „erf”
  - use the international sign for „woonerf”-like areas
  - reduce the design and furniture standards from 14 to 6 according to the following articles:
1. The „woonerf”-like area must be mainly designed for residential activities. This means only traffic with origin or destination in the surroundings and not too much traffic.
  2. The surroundings must compel people to drive at walking pace
  3. No difference between a carriageway and a pavement.  
A traffic free area for pedestrians is allowed
  4. The entrances and exits of a „woonerf”-like area must be designed as access or exit roads or must be located at a minimum distance of 20 metres from a crossing road
  5. Parking space should at least be indicated by a marking of the corners, like in the old regulations
  6. Parking facilities and facilities for loading must be created after talks with the users.

# 1. INLEIDING

## 1.1. De ontwikkeling van het (woon)erf

De auto bepaalde in de vijftiger jaren in hoge mate het ontwerp van wegen en andere verkeersvoorzieningen in woongebieden. In de zestiger jaren begon dit enigszins te veranderen doordat woongebieden aangelegd werden waarin de toegang voor de auto werd beperkt (Emmen) of waarin het autoverkeer werd gescheiden van het overige verkeer (Bijlmermeer). In het begin van de jaren zeventig ontstonden experimenten om de openbare ruimte in bestaande gebieden op een andere wijze in te richten. Deze experimenten waren erop gericht de dominante aanwezigheid van de auto in woongebieden terug te dringen. Doelstellingen hierbij waren:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid en de belevingswaarde van de woonomgeving; en
- het versterken van de verblijfsfunctie door het scheppen van meer ruimte voor de voetgangers, waaronder spelende kinderen.

Sommige gemeenten gingen over op een andere ordening van de parkeerruimte, anderen gingen over tot erfachtige herinrichting van woonstraten. Het begrip **woonerf** ontstond. In 1976 kreeg dit



begrip een wettelijke status, door middel van een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV; bijlage 1 en 2) en door een Ministeriële Beschikking met daarin veertien minimumeisen, waaraan woonerven moeten voldoen (bijlage 3).

In navolging van het woonerf kwam aan het eind van de jaren zeventig de behoefte op om ook in andere dan woongebieden erven aan te leggen. Dit heeft geleid tot de invoering van onder andere winkel-, stads- en dorpserven. In dit rapport zijn deze termen ook gehanteerd hoewel deze erfachtige inrichtingen juridisch gezien niet te vergelijken zijn met de woonerven.



Het meest bekend van deze erven is het winkelerf. Secundaire winkelstraten in steden gingen steeds meer functioneren als doorgaande route naar het centrum. De behoefte bestond om de verblijfsfunctie in deze straten te versterken. Het autoverkeer wenste men echter niet uit te sluiten. Het winkelerf vormde voor deze straten een goed compromis.

Naast erven in winkelstraten ontstonden in de loop der jaren stads- en dorpserven op wegen die te veel doorgaand verkeer kregen te verwerken. In het verleden maakten deze wegen deel uit van het lokaal centrum en waren bestemd voor wonen, werken en winkelen. Door het omleiden van het doorgaande verkeer en door een erfachtige inrichting is gepoogd deze functie te herstellen.

De laatste jaren zijn ook op andere lokaties erfachtige inrichtingen gecreëerd. Het ging hierbij meestal om lokaties waar men vond dat de auto een te dominante positie innam. Deze dominante positie probeerde men terug te dringen door een erfachtige inrichting eventueel gecombineerd met één of meerdere ge- en verbodsborden. Deze erven werden bijvoorbeeld gecreëerd rond scholen, op of rond kantorencomplexen en in recreatiegebieden.

Op dit moment beschikt een groot deel van de Nederlandse gemeenten over één of meerdere van dit soort erven. Een wettelijke regeling ontbreekt echter en er is nauwelijks sprake van uniformiteit in vormgeving en bebording.

## 1.2. Instelling van de werkgroep Erven

Na ruim zeven jaar ervaring te hebben opgedaan met de woonerfregeling achtte de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het gewenst de woonerfregeling en de toepassing daarvan aan een kritische beoordeling te onderwerpen. In het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid (NPV, lit. 7) is daartoe een maatregel (333-3) opgenomen. De Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkte ondertussen aan een evaluatie van de woonerfregeling (lit. 1). Op basis van deze evaluatie en andere onderzoeken zou bekeken kunnen worden of de woonerfregeling wijziging behoeft.

Tegelijkertijd zou bekeken moeten worden of het woonerfregime ook toepasbaar te maken is voor andere dan woongebieden.

Om uitvoering te geven aan maatregel 333-3 van het NPV is in november 1984 de werkgroep Erven ingesteld. Het doel van de werkgroep was: op basis van beschikbare informatie zo spoedig mogelijk een onderbouwd voorstel doen om tot een uniforme ervenregeling te komen.

De hieruit afgeleide taak bestond uit de volgende onderdelen:

- het aangeven van problemen en knelpunten bij erftoepassingen onder andere door het bestuderen van evaluatiestudies;
- op basis hiervan het opstellen van aanbevelingen voor een uniforme regeling;
- het maken van een voorstel voor een nieuwe ervenregeling.

De werkgroep heeft zich, gezien de opdracht, niet bezig gehouden met de vraag of een algemene verblijfsgebiedenregeling mogelijk is. Ervaring met de voorgestelde ervenregeling en de huidige 30 km/h-regeling zullen mede moeten uitwijzen of in de toekomst een algemene verblijfsgebiedenregeling tot stand dient te komen.

De werkgroep Erven was als volgt samengesteld:

Ir. H. Knoester (voorzitter)	– Directie Verkeersveiligheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W)
Ing. S.P.R.L. van Herk (technisch secretaris tevens rapporteur)	– Directie Verkeersveiligheid, V&W
Mr. drs. L. Beijen	– Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Drs. J.F. Bos	– Directoraat Generaal van het Verkeer, V&W
Mw. mr. M.D. Derksen G.M.A. de Kok	– Directie Verkeersveiligheid, V&W – Ministerie van Welzijn, Volksge- zondheid en Cultuur
Drs. J.H. Kraay	– Stichting Wetenschappelijk On- derzoek Verkeersveiligheid
Ir. B.P. Rigter R. van der Vaart	– Rijkswaterstaat, V&W – Rijksplanologische dienst, Mi- nisterie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu- beheer
Ir. F. Visser	– Directoraat Generaal van het Verkeer, V&W

Mr. F. van der Wende	– Ministerie van Economische Za- ken
J. Zondervan	– Centrale Politie Verkeerscom- missie

De secretariaatswerkzaamheden van de werkgroep zijn grotendeels verzorgd door verschillende medewerkers van de afdeling Secretariaten van de Directie Verkeersveiligheid.

Dit rapport is het eindverslag van de werkgroep Erven.

In hoofdstuk 2 is een overzicht gegeven van de ervaringen die met erven zijn opgedaan. De belangrijkste bron hierbij was de woon-erfevaluatie (lit. 1) van de Directie Verkeersveiligheid, waarin veel literatuur over woonerven is verwerkt. Voorts is onder andere gebruik gemaakt van de evaluatie van BREV-projecten (Beschikking rijksbijdragen experimenten in verblijfsruimten, lit. 2) van de Directie Verkeersveiligheid, een ongevallenonderzoek (lit. 3) van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en gegevens omtrent winkelerven van het Ministerie van Economische Zaken.

Vanuit deze ervaringen worden in hoofdstuk 3 de problemen in erven nader geanalyseerd. Hieruit komen aandachtspunten naar voren. Deze leiden uiteindelijk tot een voorstel voor een algemene ervenregeling. Dit voorstel wordt in hoofdstuk 4 besproken en toegelicht.

Hoofdstuk 5 bevat het eindvoorstel van de werkgroep en in hoofdstuk 6 is een aantal aanbevelingen bij dit eindvoorstel opgenomen.

## 2. Ervaringen met erven

### 2.1. Woonerven

#### 2.1.1. Toepassing minimumeisen

In 1977 en 1978 heeft de Directie Verkeersveiligheid een enquête betreffende woonerven gehouden onder alle gemeenten.

De woonerven, die de gemeenten in deze enquête hebben opgegeven, zijn door de Directie Verkeersveiligheid getoetst aan de hand van de minimumeisen voor woonerven. Deze toetsing is ter plaatse uitgevoerd, omdat niet van alle woonerven tekeningen waren ontvangen en omdat niet alle woonerven conform de tekening zijn uitgevoerd. Een aantal minimumeisen bleek niet getoetst te kunnen worden, omdat de toetsing een momentopname betrof en omdat vooral in nieuwbouwgebieden de erven en hun omgeving nog veranderden. Een voorbeeld hiervan is dat het bieden van voldoende parkeergelegenheid niet te controleren is wanneer de huizen in een erf nog niet allemaal gereed zijn.

De toetsing welke is uitgevoerd in 1981 en begin 1982 heeft zich dan ook op de specifieke inrichtingseisen gericht. De gemeenten, waarvan de woonerven zijn getoetst, hebben bericht ontvangen betreffende de tekortkomingen ten aanzien van de minimumeisen. In enkele gevallen heeft de gemeente toegezegd de tekortkomingen te zullen aanvullen.

De resultaten van de toetsing zijn in tabel 1 samengevat.

In de tabel is onderscheid gemaakt in: als woonerf ingerichte straten, en als woonerf ingerichte gebieden (zones). Tevens is onderscheid gemaakt in de mate van afwijking van de minimumeisen. De mate van afwijking is subjectief bepaald, met name aan de hand van het niet voldoen aan de artikelen 4 (geen trottoir), 6 (in/uitgangen), 9 (snelheidsbeperkende voorzieningen) en 10 (voertuigen niet te dicht langs bebouwing).

Uit tabel 1 valt op te maken dat 30 à 40% van de getoetste woonerven geen afwijking, ongeveer 25% een duidelijke afwijking en 35 à 40% een geringe afwijking van de minimumeisen vertoont. Over het geheel gezien is 75% van de getoetste woonerven redelijk tot goed.

Van de gecontroleerde inrichtingseisen wordt in de meeste gevallen afgeweken van artikel 4 (geen trottoir; 23%), 9 (snelheidsbeperkende voorzieningen; 24%) en 10 (voertuigen niet te dicht langs bebouwing; 9%). In mindere mate wordt niet voldaan aan de juiste markering van parkeervakken (artikel 7) en bebording van de in- en uitgangen (artikel 6 en 14).

#### 2.1.2. Ervaringen van gemeenten

Uit de enquête van de Directie Verkeersveiligheid is gebleken dat gemeenten in het algemeen tevreden zijn over de aangelegde



woonerven. De volgende kanttekeningen zijn door de gemeenten echter geplaatst:

- Het ontwerp van woonerven is, met name in bestaande gebieden, gebonden aan een aantal beperkingen en richtlijnen. De straatbreedte is bijvoorbeeld sterk bepalend voor het ontwerp. Door een gebrek aan ruimte kunnen vaak niet alle functies van het woonerf, zoals de parkeerfunctie, optimaal worden ingepast. Een gevolg van het voldoen aan de eis „voldoende parkeerruimte bieden” is dat bijvoorbeeld de ruimte voor groen- en speelvoorzieningen een restpost wordt.
- Openbare diensten, zoals de brandweer en de nutsbedrijven, hebben met betrekking tot de inrichting van wegen doorgaans een aantal verlangens, die onder andere voortvloeien uit de benodigde passeerruimte voor brandweerauto's en de gewenste bereikbaarheid van kabels en leidingen. Deze verlangens zijn mede bepalend voor het ontwerp en kunnen ertoe leiden dat niet aan de wettelijke woonerfseisen wordt voldaan.
- De planvorming bij het ontwerp van een woonerf is in de meeste gevallen kostbaarder en langduriger dan bij het ontwerp van een gewone herbestrating. Inschakeling van diverse diensten (verkeer, stadsontwikkeling, plantsoenen), meer ingewikkelde inrichtingsontwerpen, langere ontwerptijd en inspraakprocedures zijn hiervan de oorzaak. Door het beperkter worden van de financiën belemmert dit de aanleg van woonerven.
- De aanleg van een woonerf is in het algemeen duurder dan de aanleg van een „gewone straat”. In de herinrichtingsgebieden te Rijswijk en Eindhoven bedroegen de kosten voor het herinrichten tot woonerf gemiddeld f 55,-/m<sup>2</sup>. Herinrichting als 30 km/h- straat kost ongeveer f 35,-/m<sup>2</sup>. Bij de geënquêteerde gemeenten varieerden de extra kosten van nagenoeg nihil tot meer dan 150%. Met name in de nieuwbouwgebieden waren de meerkosten veelal niet hoger dan 15%. De extra onderhoudskosten varieerden van ongeveer 25 tot 80%.

Tabel. 1. Afwijking woonerven van de minimumeisen.

Afwijking minimum-eisen	als woonerf ingerichte straat	als woonerf ingericht gebied	aantal ingerichte straten
geen afwijking	65 ( 42%)	61 ( 34%)	283 ( 31%)
geringe afwijking	51 ( 33%)	73 ( 40%)	416 ( 45%)
duidelijke afwijking	39 ( 25%)	47 ( 26%)	219 ( 24%)
<b>totaal getoetst</b>	<b>155 (100%)</b>	<b>181 (100%)</b>	<b>918 (100%)</b>



De aanleg- en onderhoudskosten van een woonerf zijn in het algemeen hoger dan die van een traditionele straat. Daar staat echter tegenover dat het openbare gebied van de straat een inrichting heeft met andere gebruiksmogelijkheden en daardoor een meerwaarde voor de woonomgeving die moeilijk in geld is uit te drukken. Deze andere woonomgeving is van extra belang in situaties waar veel woningen zijn zonder of met een kleine buitenruimte. Bovendien hebben woonerven een positief effect op de verkeersveiligheid (onder andere lit. 3).

### 2.1.3. Ervaringen van bewoners en gebruikers

Een van de basisprincipes van het woonerf is de menging van verkeerssoorten: de voetganger heeft geen apart domein (trottoir of voetpad) maar mag zich over het gehele woonerf verplaatsen; kin-



deren mogen de gehele breedte van het woonerf voor hun spel gebruiken. Het rijdende verkeer mag in principe ook van de gehele breedte van het woonerf gebruik maken, maar door middel van verticale elementen kunnen bepaalde gedeeltes autovrij worden gehouden.

De meningen van de bewoners over deze menging van verkeerssoorten lopen uiteen. Circa 50% van de ondervraagde bewoners uit het VRO/ITS-onderzoek (lit. 4) kent meer voordelen dan nadelen aan de integratie van verkeerssoorten toe. Ongeveer 30% van de ondervraagden ziet echter meer nadelen. Uit onderzoeken blijkt dat (vooral oudere) mensen een loopstrook missen.

Gedragsobservaties hebben aangetoond dat kinderen in de meeste gevallen spelen op het openbare gedeelte waar geen auto's kunnen rijden. Dit geldt zowel voor woonerven die voldoen aan artikel 4 (geen aparte loopgedeelten) als voor woonerven die hieraan niet voldoen. Het voldoen aan deze inrichtingseis lijkt nauwelijks van invloed op het ruimtegebruik van spelende kinderen. Een eveneens aanzienlijk deel van de kinderen speelt overigens op het gedeelte van het woonerf waar wel auto's kunnen komen. Voor woonerven die niet aan artikel 4 voldoen blijkt, dat het percentage van de kinderen dat op dit gedeelte speelt, vrij hoog kan worden genoemd (31%).

Uit verschillende belevingsonderzoeken is in het algemeen te concluderen dat de meeste bewoners vinden dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer na de reconstructie is verminderd, maar nog altijd te hoog is voor een woonerf. Met name bejaarden en ouders van jonge kinderen vinden de snelheid nog te hoog. In sommige gevallen wordt apart opgemerkt dat de snelheid van de bromfiets niet is gereduceerd. Dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer in het woonerf lager ligt dan in een traditionele straat, maar toch hoger dan stapvoets, blijkt uit snelheidsmetingen die in

enkele gemeenten (Helmond, Tilburg, Vlaardingen, Nijmegen, Rijswijk en Eindhoven) zijn verricht. De gemiddelde snelheden varieerden van 13 tot 25 km/h, waarbij op 6 van de 10 meetpunten de gemiddelde snelheid minstens 20 km/h was.

In het algemeen blijkt uit de belevingsonderzoeken, die bij de woonerfevaluatie van de Directie Verkeersveiligheid (lit. 1) zijn gebruikt, dat de bewoners tevreden zijn over het woonerf waarin zij wonen.

Hierbij zijn wel de volgende kanttekeningen te plaatsen:

- in gebieden waar de inspraakmogelijkheden beperkt waren is de tevredenheid geringer;
- in lang niet alle gevallen vindt men dat kinderen veilig buiten kunnen spelen of dat de onveiligheid voor buitenspelande kinderen is afgenomen;
- met name in oudere gebieden vindt men dat de parkeerproblemen niet altijd voldoende zijn opgelost.
- men vindt soms het onderhoud minder en de bereikbaarheid slechter (bedrijven).

Verder bleek de kennis van de gedragsregels nogal beperkt te zijn. Slechts 56% van de ondervraagde bewoners, bij het VRO/ITS-onderzoek, kon twee of meer gedragsregels noemen.

Uit onderzoeken (lit. 1 en lit. 2) blijkt ook dat het erg belangrijk is veel aandacht te besteden aan inspraak. Het functioneren van het woonerf is namelijk sterk afhankelijk van de mate waarin bewoners het eens zijn met de gemaakte plannen.

### 2.1.4. Verkeerskundig onderzoek

Naast ervaringen met de aanleg en het functioneren van woonerven komen uit verkeerskundige onderzoeken (lit. 2 en 3) de volgende belangrijke gegevens betreffende woonerven naar voren.

Gebleken is dat de inrichting van woonerven erg belangrijk is (lit. 2). De snelheden van het gemotoriseerd verkeer na herinrichting blijken, mede door de geringe intensiteiten, voornamelijk af te hangen van de systematiek van de herinrichting. Opmerkelijk is hierbij dat kennelijk niet de aard van de maatregelen (asverschuivingen, drempels, etc.) maar veel meer de dichtheid bepalend is voor de snelheid.

Tevens volgt uit het onderzoek in drie woonerven dat geen herinrichtingsmaatregelen zijn aangetroffen die de nadelige effecten van de bromfiets (hoge snelheid, lawaai, gedrag en overal kunnen rijden) kunnen inperken. De onderzoekers constateren dat zelfs in de woonerven de zwakste verkeersdeelnemers, de voetgangers, de gevels opzoeken. Zij bevelen dan ook aan bij herinrichting tenminste een loopstrook af te scheiden van de rest van het gebied.



Ook adviseren de onderzoekers bij de inrichting van (woon)erven meer rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van mensen met een handicap.

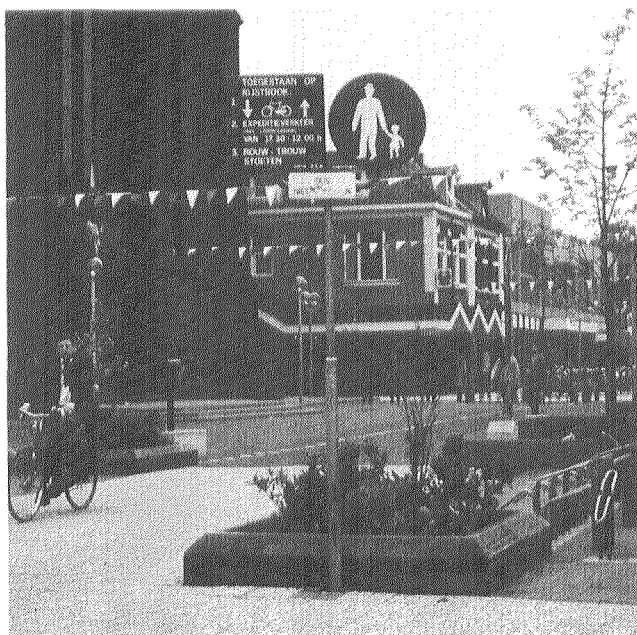
Over de invloed van de aanleg van woonerven op het plaatsvinden van verkeersongevallen was nog weinig bekend. Daarom heeft de SWOV in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door middel van een voor- en nastudie in 56 woonerven, hier onderzoek naar verricht. Het eindrapport van dit onderzoek (lit. 3) is begin 1985 beschikbaar gekomen.

De belangrijkste conclusie die uit dit ongevallenonderzoek is te trekken is, dat de analyses aangeven dat er een sterke reductie in ongevallen plaats vindt als infrastructurele maatregelen worden getroffen in de vorm van erven. Het blijkt wel gewenst dat de uitvoering van maatregelen (obstakels, asverschuivingen, drempels en plateaus) zo intensief mogelijk is. Bovendien blijkt dat trottoirs zoveel mogelijk gehandhaafd zouden moeten worden. De maatregelen kunnen ook geslaagd genoemd worden, omdat ze vooral de aantallen ongevallen van voetgangers en bromfietsers (niet de ongevallen van fietsers!) sterk doen verminderen.

## 2.2. Overige erfachtige inrichtingen

### 2.2.1. Algemeen

Een van de grootste bezwaren van de overige erven is het feit dat deze geen juridische status hebben qua inrichtingseisen en gedragsregels. Dit kan ertoe leiden dat er onduidelijke situaties voor de gebruikers van het erf ontstaan. Veel gebruikers wanen zich in een (woon)erf en denken dat de gedragsregels van het woonerf ook geldig zijn. Doordat andere gebruikers menen dat de woonerfregels niet van toepassing zijn, kunnen conflicten ontstaan.



Door middel van het plaatsen van allerlei verkeersborden tracht de gemeente het gewenste verkeersregime te ondersteunen. Hiermee gaat echter wel een stuk herkenbaarheid verloren en bovendien heeft een groot aantal van deze toegepaste borden geen juridische betekenis.

In het kader van de Beschikking rijksbijdragen experimenten in verblijfsruimten (BREV) is in drie dorpserven en vier winkelerven

onderzoek verricht (lit. 2). Uit dit onderzoek blijkt dat vooral in dorpserven de snelheid van het gemotoriseerd verkeer nog erg hoog was. In de drie dorpserven varieert de gemiddelde snelheid tussen de 21 en 28 km/h, terwijl 85% van het gemotoriseerd verkeer langzamer rijdt dan 32 tot 38 km/h (85%-waarde). In de vier winkelerven ligt de gemiddelde snelheid tussen de 14 en de 19 km/h, terwijl de 85%-waarde 19 tot 24 km/h bedraagt. Opgemerkt dient te worden dat de onderzochte „erven” geen woonerven zijn en dat dus ook stapvoets rijden in deze erven niet verplicht is.

De gemeten snelheden blijken nauw samen te hangen met de mate en de vorm van de herinrichting. Het is van belang dat veel snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen en dat de rijloper zo smal mogelijk is. Tevens valt op te merken dat bij hogere intensiteiten (voetgangers plus rijdend verkeer) de snelheden veelal lager worden.

Belevingsonderzoeken in de erven tonen aan dat de ondervraagden in het algemeen vinden dat de betreffende straat gezelliger en veiliger is geworden.

Uit het BREV-onderzoek en uit andere gegevens (onder andere van het Ministerie van Economische Zaken) blijkt dat in de erven toch nog problemen voorkomen. Fietsers en bromfietsers veroorzaken bijvoorbeeld hinder door het niet naleven van eenrichtingsverkeer, het fietsen over een voor de voetganger bestemde ruimte, hoge snelheden en geluidsoverlast. Tevens worden fietsen gestald op plaatsen waar dat hinder oplevert voor voetgangers en met name voor mensen met een handicap.

### 2.2.2. Winkelerven

Naast de problemen die in de vorige paragraaf zijn gesignaleerd doen zich problemen voor die nagenoeg alleen in winkelerven een rol spelen.

Het grootste probleem in winkelerven is veelal het laden en lossen van goederen. Indien er geen voorzieningen voor het laden en lossen aanwezig zijn, moet dit op de rijloper of op een parkeerplaats geschieden.

Aangezien de rijbaan vaak vrij smal is betekent dit meestal dat het overige verkeer opgehouden wordt, hetgeen tot gevolg kan hebben dat de wachtende verkeersdeelnemers geïrriteerd raken, wat vervolgens weer tot allerlei vervelende situaties kan leiden. Indien er wel voorzieningen ten behoeve van het laden en lossen zijn aangebracht betekent dit nog niet dat de problemen zijn opgelost. Deze voorzieningen worden in veel gevallen in beslag genomen door foutief geparkeerd staande auto's. Als gevolg hiervan geschiedt het laden en lossen alsnog op de rijloper. Het kan ook voorkomen dat een chauffeur, ondanks het feit dat er een tiental meters verder een laad- en losvoorziening is aangebracht, precies voor de plaats van bestemming gaat laden en/of lossen.

Een ander punt is de eventuele beperking in de tijd van laad- en losmogelijkheden. Veel gemeenten beperken het laden en lossen in voetgangersgebieden tot de ochtenduren. Ook bij winkelerven wordt in veel gevallen deze beperking aangebracht. Het blijkt dat dit voor de transportsector in toenemende mate problemen oplevert met de routing, met als gevolg inzet van extra materieel en mankracht en daardoor verhoging van de transportkosten.

De route van het vrachtverkeer wordt veelal verlengd doordat bij de instelling van eenrichtingsverkeer geen rekening gehouden wordt met het vrachtverkeer. Door een goede keuze van de rijrichting kan ook de hoeveelheid doorgaand gemotoriseerd verkeer beperkt worden.

Tevens ondervindt bevoorradingsverkeer vaak hinder van drempels in winkelerven.

Het parkeren in winkelerven kan ook problemen geven. Het aantal parkeervoorzieningen in winkelerven is in de meeste gevallen niet



toereikend om het aanbod te kunnen verwerken. Dit kan tot gevolg hebben dat men de auto overal parkeert waar het mogelijk is, maar waar het niet is toegestaan. De langzaam verkeersdeelnemer is dan het kind van de rekening, omdat geparkeerde auto's de ruimte innemen die voor hem/haar bedoeld was. Het expeditieverkeer kan zoals in de voorgaande alinea reeds is vermeld ook de dupe worden van het foutief parkeren.

Uit een onderzoek van het Ministerie van Economische Zaken is verder gebleken dat evenals in een woonerf de rijloper niet te dicht langs de bebouwing mag lopen en dat een loopstrook gewenst is. Een loopstrook verhoogt de veiligheid en het comfort van het winkelend publiek. Onder andere doordat langsrijdende auto's hierbij het etalage kijken niet meer verstoren. Bovendien gebruiken winkeliers de ruimte voor hun winkel vaak als uitstalruimte.

### 3. Probleemuitwerking

#### 3.1. Inventarisatie aandachtspunten

##### 3.1.1. Inleiding

Uit de onderzoeken is te concluderen dat de huidige woonerfregeling in een behoefte voorziet. Het aantal ongevallen neemt af en de bewoners zijn in het algemeen tevreden. Ook de overige erven blijken in een behoefte te voorzien. Een (woon)erfregeling is zeker geen overbodige luxe. Gezien de toch nog aanwezige problemen (zie hoofdstuk 2) is uitbreiding en aanpassing van de huidige regeling echter toch gewenst. Om voorstellen te kunnen doen voor uitbreiding en aanpassing van de regeling zijn in 3.1. uit de genoemde problemen aandachtspunten gededuceerd voor het voorstel voor een algemene ervenregeling. In 3.2. is aangegeven hoe gedacht is deze en andere aandachtspunten te verwerken. De definitieve uitwerking van de aandachtspunten is te vinden in hoofdstuk 4.

##### 3.1.2. Aandachtspunten uit opgedane ervaringen

Gebleken is dat een deel van de woonerven niet voldoet aan de minimumeisen. Uit de toetsing gehouden door de Directie Verkeersveiligheid komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- het trottoir.  
Ondanks het gestelde in artikel 4 van de minimumeisen worden in woonerven voorzieningen voor voetgangers of zelfs trottoirs aangelegd of gehandhaafd.
- de in-/uitgang van het erf.  
In veel gevallen blijkt deze niet conform de minimumeisen te zijn uitgevoerd.
- de rijloper.  
Voertuigen kunnen soms te dicht langs de bebouwing rijden. Dit is in strijd met artikel 10.
- de bebording.  
Voornameeljk op de fiets- en voetpaden zijn geen of onjuiste in-/uitgangsborden geplaatst.

De ervaringen die gemeenten hebben opgedaan met de aanleg en het functioneren van woonerven gaven ook een aantal problemen te zien. Deze problemen zijn samen te vatten in de volgende aandachtspunten:

- het ruimtegebrek.  
Parkeren vraagt vaak veel ruimte waardoor spelen en groen te weinig aandacht krijgen.
- de eisen van openbare diensten.  
Openbare diensten (zoals gemeentereiniging en brandweer) stellen eisen aan de inrichting waar rekening mee gehouden moet worden bij de planvorming en uitvoering.
- het onderhoud.  
Onderhoud van woonerven geeft andere problemen dan onderhoud in traditionele woonstraten.
- de kosten.  
Deze kunnen hoog oplopen.

Verkeerskundig onderzoek en de ervaringen van bewoners en gebruikers leveren de volgende van belang zijnde aandachtspunten op:

- de loopstrook.  
Gebruikers hebben in veel woonerven behoefte aan een loopstrook omdat ze zich zonder loopstrook onveilig voelen.
- de hoge snelheid.  
Het gemotoriseerde verkeer rijdt in woonerven wel langzamer maar meestal nog niet langzaam genoeg.

- de parkeergelegenheid.  
Men vindt nogal eens dat er te weinig parkeergelegenheid is en dat door fout parkeren problemen ontstaan.
- de inspraak.  
Inspraak is zeer belangrijk voor een goed woonerf. Er wordt echter veelal te weinig aandacht aan besteed.
- de bromfietser.  
De bromfietser levert hinder op door hoge snelheden en geluidsoverlast. Voor deze hinder zijn nog bijna geen oplossingen.

De aandachtspunten betreffende erfachtige inrichtingen zijn grotendeels hiervoor al genoemd. Deze punten zijn de bromfietser, de parkeergelegenheid, de loopstrook, de rijloper en de hoge snelheid. Als nieuwe aandachtspunten komen nog naar voren:



- de juridische regeling.  
Doordat deze alleen van toepassing is in woonerven en niet in andere erfachtige inrichtingen bestaat de ongewenste situatie dat in gelijksoortig ingerichte gebieden verschillende regels gelden.
- het laden en lossen.  
Dit geeft vooral in winkelerven problemen.
- drempels  
Drempels veroorzaken hinder voor het bevoorradend verkeer. In winkelerven zijn ze daardoor minder gewenst.

##### 3.1.3. Andere aandachtspunten

De aandachtspunten die uit de ervaringen van gemeenten en bewoners en uit de literatuur naar voren kwamen zijn hiervoor op een rijtje gezet. Naast deze aandachtspunten zijn via de leden van de werkgroep Erven aandachtspunten naar voren gekomen. Het betreft hier de volgende punten:

- het openbaar vervoer.  
In principe is openbaar vervoer in erven ongewenst. Echter niet in alle situaties. De vraag is dan ook of hiervoor regels gesteld moeten worden in erven.
- spelen.  
Kan dit in andere erven hetzelfde als in woonerven geregeld worden.
- mensen met een handicap.  
Mensen met een handicap verdienen extra aandacht. Moet dit ook in de ervenregeling tot uiting komen.
- een nieuw ervenbord.  
Is een aanpassing van de ervenregeling aanleiding tot het overnemen van het Europese ervenbord.

- de naam.  
Hoe moeten de nieuwe erfinrichtingen gaan heten.
- 30 km/h-regeling.  
Zijn er overeenkomsten qua regeling en blijft er voldoende onderscheid qua inrichting ten opzichte van de 30 km/h-regeling.
- deregulering.  
De rijksoverheid streeft naar deregulering (onder andere advies commissie Geelhoed). Bekeken dient te worden welke gevolgen dit streven heeft voor een nieuwe ervenregeling.
- de plaatsingsbeschikking.  
Dient de Beschikking (nr. 66505 van 5 oktober 1977 met aanvullingen) betreffende verkeerstekens op borden en op het wegdek en op onderborden gewijzigd te worden bij een nieuwe ervenregeling.

Met behulp van de genoemde aandachtspunten wil de werkgroep komen tot een onderbouwd voorstel voor een nieuwe ervenregeling. De werkgroep heeft hiertoe aandacht aan de volgende aspecten besteed:

- uitbreiding van de werkingssfeer van de huidige regeling;
- herziening van de huidige regels;
- vermindering van het aantal regels; en
- verwerking van de overige aandachtspunten.

### 3.2. Verwerking aandachtspunten

#### 3.2.1. Uitbreiding van de werkingssfeer van de huidige regeling

In verband met het streven naar deregulering is het uitgangspunt van de werkgroep geweest te komen tot één uniforme ervenregeling in plaats van allerlei aparte (deel)regelingen voor de verschillende soorten erven. De voorgestelde gedragsregels (RVV) en inrichtingseisen dienen in alle erven toepasbaar te zijn.

De huidige gedragsregels leveren wat dit betreft geen problemen op en kunnen dus onveranderd blijven. Dit houdt dus in dat spelen (art. 88a) in alle erven toegestaan is. De werkgroep vindt het niet nodig dit te wijzigen omdat geen problemen verwacht worden op plaatsen waar spelen minder wenselijk is. In winkelerven zal bijvoorbeeld minder gespeeld worden omdat daar minder kinderen wonen en omdat het winkelen, het spelen vaak onmogelijk maakt. De werkgroep is ook van mening dat met betrekking tot laden en lossen in erven geen gedragsregels opgesteld behoeven te worden. Voor laden en lossen in erven is namelijk geen ander gedrag gewenst dan voor laden en lossen op andere openbare wegen.

De enige punten die mogelijk in het RVV aangepast moeten worden om de werkingssfeer van de regeling uit te breiden zijn de naamgeving en de bebording. In de minimumeisen zijn gezien de aandachtspunten twee aanpassingen nodig om de woonervenregeling uit te breiden. Juridisch gezien moet het mogelijk gemaakt worden om erven ook buiten gebieden met alleen een woonfunctie aan te leggen. Daarnaast dient het laden en lossen geregeld te worden.

#### 3.2.2. Herziening van de huidige regels

Aandachtspunten die betrekking hebben op een herziening van de bestaande regels betreffen allen wijzigingen van de minimumeisen.

Wat het RVV betreft stelt de werkgroep geen herziening of vermindering van het aantal gedragsregels inzake (woon)erven voor. De werkgroep vindt dat deze regels het gedrag in (woon)erven goed regelen. Bovendien zijn deze regels grotendeels overgenomen in internationaal verband (zie bijlage 4). Wijzigingen kunnen tot problemen met internationale afspraken leiden. Voorzover binnen de

ze afspraken nog wijzigingen mogelijk zijn kan het volgende worden opgemerkt.

De werkgroep vindt dat de snelheid „stapvoets” niet vervangen moet worden door een getalsmatige snelheid, bijvoorbeeld 20 km/h. Stapvoets past veel beter bij een verblijfsomgeving zoals het (woon)erf. Ook bestaat de ervaring dat een getalsmatige snelheid door sommige weggebruikers als richtsnelheid wordt gehanteerd. In (woon)erven is het echter gewenst dat automobilisten zich aanpassen aan de omgeving en de voetgangers in die omgeving en niet aan een bepaalde snelheid. Van belang is ook dat de politie geen bezwaar heeft tegen het handhaven van de term stapvoets. De werkgroep vindt ook dat de detaillering in artikel 88b gehandhaafd moet blijven. Het (woon)erf is en blijft een bijzondere straat. De genoemde punten (bestuurders houden rekening met.....) zijn in andere RVV-artikelen, voor het (woon)erf niet afdoende geregeld.

Artikel 88c behoeft ook niet gewijzigd te worden. Omtrent het voorrang verlenen aan langzaam verkeer van rechts zijn weinig problemen gesignaleerd en het bevordert de gelijkwaardigheid van verkeersdeelnemers in een erf. Bovendien onderzoekt op dit moment een werkgroep de wenselijkheid van rechts voorrang voor langzaam verkeer. Uitspraken inzake artikel 88c zullen mede van dit onderzoek moeten afhangen.

In de minimumeisen is wel een aantal herzieningen wenselijk. Artikel 4 betreft het niet aanwezig mogen zijn van een afgescheiden ruimte voor voetgangers. Uit de aandachtspunten komt naar voren dat dit artikel veelvuldig wordt overtreden. Bovendien blijkt er op sommige plaatsen behoefte aan afschaffing van deze regel te bestaan. Bij het handhaven van deze eis of het wijzigen van de eis dient met deze punten rekening gehouden te worden.

Geconstateerd is ook dat veel in-/uitgangen van woonerven niet goed zijn uitgevoerd. Een van de redenen hiervoor is volgens de werkgroep de moeilijk te begrijpen formulering van artikel 6. Dit artikel zou anders geformuleerd moeten worden.

De aandachtspunten waarin wordt gewezen op de nog steeds aanwezige hoge snelheden en op de hoge kosten die gemoed zijn met de aanleg van erven kunnen worden verwerkt door artikel 9 (afstand snelheidsbeperkende voorzieningen) aan te passen. Verder is geconstateerd dat voertuigen soms nog te dicht langs bebouwing rijden. De werkgroep is echter van mening dat het weinig nut heeft het artikel dat hier op betrekking heeft (artikel 10) strenger te formuleren. Hierdoor zou het namelijk noodzakelijk kunnen worden dat, wettelijk gezien, ook voorzieningen moeten worden aangelegd op plaatsen waar deze niet nodig zijn. De aanlegkosten van een erf worden hierdoor nog hoger. De werkgroep is van mening dat dit soort zaken door de gemeenten naar eigen goeddunken en in overleg met belanghebbenden geregeld dienen te worden zonder dat hier starre eisen aan gesteld worden die somsodeloze kosten veroorzaken.

#### 3.2.3. Vermindering van het aantal regels

Zoals vermeld, vindt de werkgroep dat het aantal RVV-regels niet verminderd zou moeten worden.

In paragraaf 3.2.1. is al ter sprake gekomen dat in de minimumeisen de juridische uitbreiding van de werkingssfeer en het laden en lossen geregeld moeten worden. Dit zal zo mogelijk niet moeten leiden tot nieuwe minimumeisen maar tot een wijziging van de bestaande eisen.

Bij de artikelen van de minimumeisen die weggelaten kunnen worden denkt de werkgroep in eerste instantie aan zaken die eigenlijk



al vallen onder de zorgplicht die op iedere wegbeheerder rust, zoals:

- het uitzicht langs verticale elementen (artikel 5);
- het gevaar voor de weggebruiker van snelheidsbepalende voorzieningen (artikel 11); en
- openbare verlichting (artikel 12).

Verder denkt de werkgroep aan het weglaten van artikelen die de gemeente naar eigen inzicht moet en kan regelen, zoals:

- artikel 10 (zie paragraaf 3.2.2.);
- artikel 13 (afscheiding speelplaatsen); en
- artikel 14 (verplicht plaatsen van onderborden).

De zes genoemde artikelen zijn in de huidige woonerfvoorschriften opgenomen omdat in de tijd van de instelling van de woonerfwetgeving (1976) het woonerf nog een vrij onbekend verschijnsel was. Nu is het woonerf echter een alom bekend begrip. Bovendien is er veel meer kennis beschikbaar inzake de inrichting van woonerven. De werkgroep vindt ook daardoor dat de genoemde artikelen zonder bezwaar weggelaten kunnen worden.

#### 3.2.4. Verwerking van de overige aandachtspunten

Het grootste gedeelte van de in 3.1. verzamelde aandachtspunten is in de voorafgaande drie paragrafen al ter sprake gekomen. Nog niet genoemd zijn de volgende punten:

- ruimtegebrek
- eisen openbare diensten

- onderhoud
- inspraak
- bromfietzers
- openbaar vervoer
- mensen met een handicap
- 30 km/h-regeling
- de plaatsingsbeschikking

Naar de mening van de werkgroep dienen deze punten niet opgenomen te worden in de gedragsregels of de minimumeisen. De meeste punten hebben geen directe betrekking op bijzonder gedrag of een bijzondere inrichting die alleen in erven voorkomt. Het belang van de overige punten is niet zodanig dat hiervoor gedragsregels of minimumeisen geformuleerd zouden moeten worden. Wel zal aandacht aan deze punten worden besteed in de toelichting bij de regeling en/of in de aanbevelingen. Opgemerkt kan nog worden dat aan het punt overeenkomst en onderscheid met de 30 km/h-regeling weinig aandacht besteed zal worden omdat dit buiten het terrein van de werkgroep valt. Na aanpassing van de woonerfwetgeving zullen er echter nog steeds essentiële verschillen zijn tussen de ervenregeling en de 30 km/h-regeling.

Verder moet de plaatsingsbeschikking worden aangepast overeenkomstig de wijzigingen in het RVV en de minimumeisen. Aangezien dit een zuiver juridische kwestie is, wordt hieraan in dit rapport geen aandacht besteed.

## 4. Aanpassing van de regeling

### 4.1. Het RVV

De artikelen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) behoeven nauwelijks gewijzigd te worden. Het woord woonerf dient in alle artikelen door erf vervangen te worden.

Voorts stelt de werkgroep Erven voor een ander bord te introduceren voor alle erven. Het huidige woonerfbord geeft de functies van de overige erven namelijk niet goed weer.

Opgemerkt dient te worden dat de landen die aangesloten zijn bij de CEMT (Europese Conferentie van vervoersministers) met uitzondering van Nederland een ander bord voor woonerven gebruiken. In verband met de gemaakte afspraken dient Nederland te zijner tijd voor woonerven dit internationale bord over te nemen. De werkgroep stelt daarom voor, mede omdat het internationale bord de functies van erven beter weergeeft, dit bord voor de voorgestelde nieuwe regeling te gebruiken. Het bord is opgenomen in het voorstel van de werkgroep in Hoofdstuk 5.

### 4.2. De minimumeisen

Artikel 1 dient zodanig uitgebreid te worden dat erven niet alleen in woongebieden, maar ook in andere gebieden zoals winkelstraten toe te passen zijn. Dit is bijvoorbeeld te realiseren door het woord „wonen” door „verblijven” te vervangen. Een probleem



hierbij is dat verblijven alleen niet duidelijk genoeg is. Dit dient verklaard te worden. Door de vervanging van „wonen,” door „verblijven” duiden de artikelen 2 en 3 echter bijna hetzelfde aan, namelijk dat de verkeersfunctie ondergeschikt is. Voorgesteld wordt de artikelen 2 en 3 bij artikel 1 te voegen. Weglaten lijkt niet juist omdat de aard van het verkeer belangrijk is voor een erf. Met deze toevoeging wordt tegelijkertijd een toelichting van verblijfsfunctie gegeven. Het nieuwe artikel luidt:

*Het erf dient voornamelijk een functie ten behoeve van het verblijven te hebben. Dit houdt in, voor zover het betreft gemotoriseerd verkeer, dat:*

- *de wegen binnen een erf slechts een functie dienen te hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft,*
- *de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aantasten.*

Betreffende artikel 4 bestaan er enigszins tegengestelde wensen.



De werkgroep stelt voor artikel 88a van het RVV, voetgangers mogen wegen binnen een erf over de volle breedte gebruiken, te handhaven. Het blijft daarom wenselijk om de wegen in een erf niet onder te verdelen in een rijbaan en een trottoir. In veel situaties blijkt echter dat een autovrije ruimte voor voetgangers gewenst is. Gezocht is naar een formulering waarbij deze mogelijkheid geboden wordt en waarbij het uitgangspunt: geen indeling rijbaan-trottoir, gehandhaafd blijft. Het voorstel voor dit artikel luidt:

*De indruk moet worden vermeden dat de weg verdeeld is in een rijbaan en een trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een erf. Op wegen of weggedeelten waar dit gewenst is kan een voorziening voor voetgangers worden gerealiseerd.*

Artikel 5 behoeft evenals de artikelen 11 en 12 naar de mening van de werkgroep niet in een algemene ervenregeling opgenomen te worden. Deze artikelen behandelen onderwerpen die op alle openbare wegen van toepassing zijn. Deze onderwerpen zijn al voldoende in andere wetten geregeld, bijvoorbeeld in artikel 16 van de wegenwet („de gemeente heeft te zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen, (...), in goede staat verkeren) en artikel 209 sub h van de gemeentewet (Aan B&W is opgedragen: de zorg voor de instandhouding, de bruikbaarheid, de vrijheid en de veiligheid der publieke wegen). De werkgroep stelt daarom voor de artikelen 5, 11 en 12 van de huidige regeling niet meer op te nemen.

Het probleem bij artikel 6 is dat de gebruikte omschrijving niet duidelijk genoeg is, waardoor verschillende verkeerd geconstrueerde in-/uitgangen zijn ontstaan. Aan de hand van de SVT-mededeling uitritten (lit. 5) is een omschrijving gevonden voor in-/uitgangen bij kruisende wegen. Omdat niet alle erven bij een kruisende weg kunnen beginnen is daartoe een mogelijkheid toegevoegd. De werkgroep vindt het daarbij gewenst een minimumafstand tot de kruisende weg voor te schrijven, in verband met de duidelijkheid voor de weggebruiker. Het voorstel luidt:

*De in-/uitgangen van een erf dienen reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar te zijn. Voorzover de in-/uitgangen bij een kruisende weg gebruikt kunnen worden door motorvoertuigen dienen zij als in-/uitrit te zijn uitgevoerd. Het is tevens toegestaan dat de in-/uitgang op een afstand van minimaal 20 meter van de kruisende weg gesitueerd is.*

*Bord 57c wordt geplaatst bij elke ingang en bord 58c bij elke uitgang van het erf.*

Hierbij dient in een toelichting bij de minimumeisen omschreven te worden wat onder een in-/uitrit wordt verstaan.

In artikel 7 hoeft niets gewijzigd te worden. Alleen de laatste zin van dit artikel is weggelaten. Omdat deze al in het RVV (artikel 88e) vermeld staat en omdat hier geen sprake is van een eis. Dit artikel blijft aldus luiden:

*De begrenzing van een gedeelte van het wegdek dat bestemd is voor het parkeren van een of meer voertuigen dient daarop te zijn aangegeven door een markering van tenminste de hoeken. Deze markering en de letter P, zoals bedoeld in artikel 88e, dienen voor wat betreft de kleur duidelijk te onderscheiden te zijn van het overige wegdek ter plaatse.*

Artikel 8 bevat een eis die in feite niet in een ervenregeling thuishoort. Het garanderen van voldoende parkeergelegenheid is niet iets dat alleen voor erven dient te gelden. Het is iets voor een groter plan en dient in de ervenregeling niet op deze wijze ter sprake te komen. Omdat laden en lossen onder dezelfde categorie ruimtegebruik te plaatsen is als parkeren bestaat tevens de wens dit artikel te gebruiken om aandacht aan de problemen rond het laden en lossen te besteden.

Uit deze gedachten is uiteindelijk het volgende voorstel ontstaan:

*De parkeervoorzieningen en de mogelijkheden tot laden en lossen dienen te worden vastgesteld na overleg met belanghebbenden, zoals bewoners, vervoerders en in het erf gevestigde ondernemers.*

Met betrekking tot artikel 9 zijn ook twee problemen gesignaleerd. Op vele weggedeelten bestaat de behoefte aan een veel kortere afstand tussen de snelheidsbeperkende voorzieningen dan 50 meter, terwijl op andere plaatsen deze eis te streng is, bijvoorbeeld op een doodlopend weggedeelte van 70 meter lengte. De lokaties van snelheidsbeperkende voorzieningen moeten afgestemd wor-

den op de omgeving en de noodzakelijke snelheidsreductie. Afstanden tussen de voorzieningen zijn minder belangrijk. Besloten is daarom in navolging van de 30 km/h-eisen de volgende eis te formuleren:

*De aard en de gesteldheid van de wegen en weggedeelten in het erf moeten zodanig zijn en/of op of aan die wegen en weggedeelten moeten zodanige snelheidsbeperkende voorzieningen zijn aangebracht dat stapvoets rijden redelijkerwijze uit die omstandigheden voortvloeit.*

De artikelen 10 en 13 betreffen onderwerpen die in een ervenregeling niet geregeld behoeven te worden naar de mening van de werkgroep. Op lokaties waar behoefte is aan een afgescheiden speelplaats of een strook voor de bebouwing waar geen auto's mogen komen, zullen veelal maatregelen zijn of worden genomen, eventueel onder druk van de bewoners. De werkgroep denkt dat gemeenten in overleg met belanghebbenden de genoemde punten zelf kunnen en zullen regelen en stelt voor de artikelen 10 en 13 niet op te nemen in een nieuwe regeling.

Zoals eerder aangegeven, is voorgesteld de artikelen 11 en 12 niet meer op te nemen in een nieuwe ervenregeling.

Artikel 14 is in de huidige wetgeving opgenomen omdat het woonerf en het daarbij behorende bord nog onbekend waren toen de woonefregeling werd ingesteld. De werkgroep is van mening dat een onderbord nu niet meer noodzakelijk is. Voorgesteld wordt dan ook om artikel 14 weg te laten.

Naast de wijzigingen in de artikelen stelt de werkgroep voor artikel 9 van de huidige woonef-eisen in de nieuwe eisen meer naar voren te plaatsen. Dit vindt de werkgroep namelijk één van de belangrijkste artikelen.





## 5. Voorstel voor een algemene ervenregeling

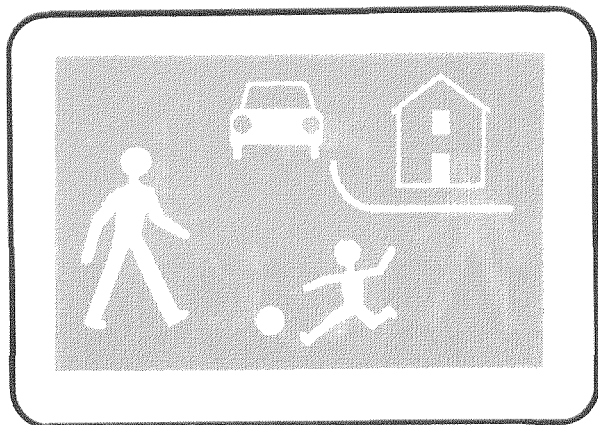
### 5.1. Het RVV

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens worden de volgende wijzigingen aangebracht.

- In alle gevallen waarin het woord „woonerf” is gebruikt wordt dit woord vervangen door het woord „erf”.
- Bijlage II van het RVV wordt als volgt gewijzigd:

#### A

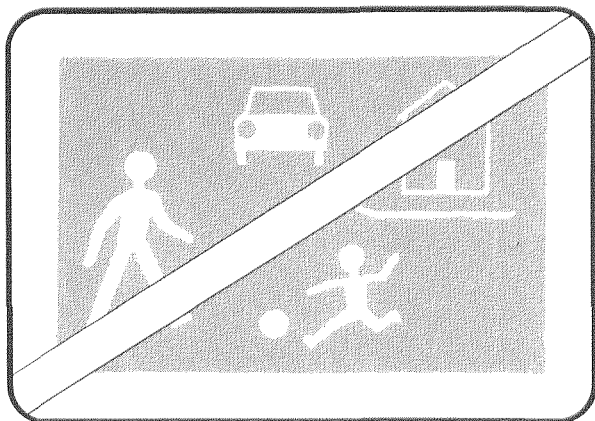
Bord 57c wordt vervangen door: 57c. Erf.



(Wit schild met witte afbeelding op blauwe achtergrond).

#### B

Bord 58c wordt vervangen door: 58c. Einde erf.



(Wit schild met witte afbeelding op blauwe achtergrond, diagonaal doorsnede door rode balk).

Bij invoering van deze nieuwe borden zal een overgangstermijn in acht moeten worden genomen waarbinnen de huidige woonerfborden vervangen dienen te worden door de nieuwe borden.

### 5.2. De minimumeisen

Bord 57c (erf) van bijlage II, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, mag alleen geplaatst worden aan de ingang van een weg of stelsel van wegen indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

1. Het erf dient voornamelijk een functie ten behoeve van het verblijven te hebben. Dit houdt in, voorzover het betreft gemotoriseerd verkeer, dat:
  - de wegen binnen een erf slechts een functie dienen te hebben voor verkeer dat zijn of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft;
  - de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aanstasten.
2. De aard en de gesteldheid van de wegen en weggedeelten in het erf moeten zodanig zijn en/of op of aan die wegen en weggedeelten moeten zodanige snelheidsbeperkende voorzieningen zijn aangebracht dat stapvoets rijden redelijkerwijze uit die omstandigheden voortvloeit.
3. De indruk moet worden vermeden dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een erf. Op wegen of weggedeelten waar dit gewenst is kan een voorziening voor voetgangers worden gerealiseerd.
4. De in-/uitgangen van een erf dienen reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar te zijn. Voorzover de in-/uitgangen bij een kruisende weg gebruikt kunnen worden door motorvoertuigen dienen zij als in-/uitrit te zijn uitgevoerd. Het is tevens toegestaan dat de in-/uitgang op een afstand van minimaal 20 meter van de kruisende weg gesitueerd is.  
Bord 57c wordt geplaatst bij elke ingang en bord 58c bij elke uitgang van het erf.
5. De begrenzing van een gedeelte van het wegdek dat bestemd is voor het parkeren van een of meer voertuigen dient daarop te zijn aangegeven door een markering van tenminste de hoeken.  
Deze markering en de letter P, zoals bedoeld in artikel 88e, dienen voor wat betreft de kleur duidelijk te onderscheiden te zijn van het overige wegdek ter plaatse.
6. De parkeervoorzieningen en de mogelijkheden tot laden en lossen dienen te worden vastgesteld na overleg met belanghebbenden, zoals bewoners, vervoerders en in het erf gevestigde ondernemers.

### 5.3. De toelichting op de minimumeisen

#### 5.3.1. Algemene toelichting

Ter verbetering van het leefmilieu in woongebieden kreeg in 1976 het begrip woonerf een officiële status door middel van een wijziging van de wegenverkeerswetgeving. Deze verbetering van de verkeersleefbaarheid diende echter niet als eindpunt gezien te worden. Er bestond behoefte aan soortgelijke regelingen voor grotere en andersoortige gebieden. De erfgedachte vond toepassing in bijvoorbeeld winkel- en schoolgebieden en in 1983 ontstond de 30 km/h-regeling, een jaar later gevolgd door de 30 km/h-zoneregeling.

Omdat de woonerfregeling al enige jaren functioneerde ontstond de behoefte om deze regeling te evalueren. Bij deze evaluatie zouden overige erfachtige inrichtingen ook betrokken kunnen worden. Om op basis van deze evaluatie tot een aanpassing van de woonerfregeling te komen is de werkgroep Erven opgericht, welke voorstellen zou doen. Deze nieuwe ervenregeling is tot stand gekomen op basis van deze voorstellen, die zijn neergelegd in het rapport „van woonerf naar erf” van de werkgroep Erven.

De nieuwe regeling voor (woon)erven heeft nog steeds tot doel te zorgen voor meer gelijkwaardige posities van de verkeersdeelnemers binnen een erf. Aan voetgangers, waartoe ook spelende kinderen en mensen met een handicap behoren, wordt dan ook speciale aandacht besteed. De hinder van gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk beperkt.

De woonerfwetgeving is zodanig aangepast dat deze op grotere schaal (in meer gebieden) toe te passen is. Naast een aantal wijzigingen waarop nog wordt teruggekomen, is een zestal artikelen weggelaten.

In de nieuwe regeling zijn onder ander weggelaten de artikelen inzake de zichtbelemmering van verticale elementen (artikel 5), het gevaar van snelheidsbeperkende voorzieningen (artikel 11) en de verlichting in erven (artikel 12). Dit houdt echter niet in dat de wegbeheerder geen rekening dient te houden met deze aspecten. In verschillende andere wetten wordt de wegbeheerder op zijn plichten in deze gewezen. Bijvoorbeeld artikel 16 van de wegenwet („de gemeente heeft te zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen, (...) verkeren in goede staat) en artikel 209 sub h van de gemeentewet (Aan B&W is opgedragen: de zorg voor de instandhouding, de bruikbaarheid, de vrijheid en de veiligheid der publieke wegen,) zijn ook in erven van toepassing.

Naast deze drie artikelen zijn weggelaten de artikelen inzake het te dicht rijden langs de bebouwing (artikel 10), het afscheiden van speelplaatsen (artikel 13) en het plaatsen van onderborden (artikel 14).

Artikel 14 bevat een eis die gezien de grotere bekendheid van het (woon)erf niet meer noodzakelijk is. De andere artikelen bevatten situaties die niet veel voorkomen. In situaties waar op genoemde punten problemen te verwachten zijn zal eenvoudig overeenstemming bereikt kunnen worden in een overleg tussen wegbeheerders en belanghebbenden.

### 5.3.2. Toelichting per artikel

#### 1. Functie van het erf.

Onder verblijfsfunctie dient verstaan te worden, de functie die een weg heeft ten behoeve van andere activiteiten dan het maken van verplaatsingen per auto. Dit houdt in dat de weg primair ingericht wordt voor het langzame verkeer. Dit zijn voetgangers, waaronder spelende kinderen en fietsers. Activiteiten als lopen, spelen, etalages bekijken, staan of zitten en dergelijke moeten optimaal kunnen plaatsvinden. De automobilist is te gast en dient zich ook als zodanig te gedragen. De openbare ruimte is voor iedereen. Dit houdt wel in dat bijvoorbeeld geen erven kunnen worden aangelegd op wegen met veel doorgaand gemotoriseerd verkeer en drukke distributieroutes. Doorgaand gemotoriseerd verkeer is hierbij gemotoriseerd verkeer dat niet zijn vertrekpunt of zijn bestemming binnen het erf heeft. De formulering „slechts een functie voor verkeer dat zijn bestemming of vertrekpunt binnen het erf heeft” houdt niet in dat er absoluut geen doorgaand verkeer in het erf mag komen. De nadruk ligt op het woord „functie”. Het erf mag geen functie hebben voor doorgaand verkeer. Zolang de verblijfsfunctie niet verstoord wordt, is een enkele doorganger geen probleem.

Het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer heeft tot gevolg dat in ieder geval de route door het erf onaantrekkelijk voor dit verkeer gemaakt moeten worden. Het is hierbij wel noodzakelijk dat er een alternatieve route is.

Drukgebruikte (brom)fietsroutes in een erf zijn in het algemeen niet wenselijk.

Openbaar vervoer in erven is in principe ook ongewenst. Dit betekent dat geen erf kan worden aangelegd waar een openbaar vervoerroute aanwezig is. Van dit principe kan in feite alleen afgeweken worden als de wegbeheerder in overleg met de betreffende openbaar vervoermaatschappij daar overeenstemming over bereikt.

De toelaatbare intensiteit van het gemotoriseerd verkeer in een erf is afhankelijk van verblijfsfactoren zoals het aantal voetgangers. Hierdoor kan het, vooral in winkelerven, nodig zijn eenrichtingsverkeer in te stellen. Een goede keus van de rijrichting voor het gemotoriseerd verkeer kan hierbij veel doorgaand verkeer voorkomen.

#### 2. Snelheidsbeperking.

Voor de afstand tussen snelheidsbeperkende voorzieningen is in artikel 2 geen getal meer opgenomen. Dit houdt echter niet in dat nu minder snelheidsbeperkende voorzieningen behoeven te worden aangelegd. Een zo intensief mogelijke uitvoering van maatregelen is nog altijd het meest veilig.

Het is vooral van belang de lokatie van de snelheidsbeperkende voorzieningen zorgvuldig te bepalen. Zo veel mogelijk dient gebruik gemaakt te worden van in de omgeving aanwezige elementen. Voorbeelden hiervan zijn een asverspringing ter hoogte van een huis dat vooruitspringt uit een huizenrij en een asverspringing of drempel ter hoogte van een langs de weg geplaatste boom.

#### 3. Geen indeling rijbaan-trottoir.

Voetgangers mogen in alle erven de gehele openbare ruimte gebruiken. Het blijft daarom wenselijk de weg zo weinig mogelijk onder te verdelen, zowel wat betreft hoogteverschillen als kleur- of materiaalverschillen.

Omdat in veel erven op sommige plekken toch behoefte bestaat aan een ruimte die niet door het rijdend verkeer te gebruiken is, is gezocht naar een formulering waarbij die mogelijkheid wordt opengelaten. De eis krijgt hierdoor een compromis-karakter. Het uitgangspunt blijft echter dat er geen indeling is in een rijbaan en een trottoir. Dit is één van de essenties van de erfgedachte. Het wordt nu echter mogelijk een voorziening voor voetgangers te creëren indien dat noodzakelijk wordt geacht.

Een voorziening voor voetgangers dient vooral aangelegd te worden in situaties waar gebruikers zich zonder deze voorziening minder veilig voelen. Ook uit het oogpunt van comfort (bijvoorbeeld rustig etalages kunnen bekijken) kan een ruimte voor voetgangers wenselijk zijn. Op deze voorziening moet ook de hinder van (brom)fietsers zoveel mogelijk voorkomen worden.



4. De in-/uitgangen van het erf.

De in-/uitgangen van een erf kan op twee manieren gereali- seerd worden. Als uitrit op een kruisende weg of op een af- stand van minimaal 20 meter van de kruisende weg. Ten be- hoeve van de duidelijkheid voor de weggebruiker verdient de eerstgenoemde manier de voorkeur, zeker wanneer aan- gesloten wordt op een weg van hogere orde (meer verkeer, sneller rijden). Het verdient de voorkeur de in-/uitrit te construeren volgens de aanbevelingen die het Studiecetrum Verkeerstechiek hiervoor opgesteld heeft (lit. 5); door mid- del van inritblokken met niveauverschil.

De erf in-/uitgang dient duidelijk herkenbaar te zijn. Alleen het plaatsen van een bord of het aanbrengen van een drempel is niet altijd voldoende. Vooral wanneer de in-/uitgang niet bij een kruispunt ligt zijn aanvullende voorzieningen nodig.

Bij kruispunten dient de in-/uitgang niet te smal te zijn, om conflicten tussen in- en uitgaand verkeer te voorkomen. Te- vens dient, vooral in winkelerven, met de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer rekening gehouden te worden.

5. Markering parkeerplaatsen.

Het is belangrijk dat de markering zo geplaatst wordt dat deze ook zichtbaar is als een auto geparkeerd staat. Onder andere om controle op fout parkeren mogelijk te maken.

Het is tevens van belang fout parkeren zoveel mogelijk te voor- komen door middel van de inrichting, bijvoorbeeld door het af- scheiden van de ruimte die niet voor parkeren bestemd is door een bankje of bloembak.

6. Parkeervoorzieningen en laden/lossen.

Een voldoende aantal parkeerplaatsen in erven wordt niet meer geëist. Het benodigd aantal parkeerplaatsen is bij de uitgebreide regeling niet meer te bepalen aan de hand van het aantal be- woners. Bijvoorbeeld in winkelerven zullen ook parkeerplaat- sen voor een deel van de bezoekers aangelegd moeten wor- den. De noodzaak om het parkeren op de behoefte af te stem- men blijft echter aanwezig.

Om te voorkomen dat bezoekers parkeerplaatsen in winkeler- ven langdurig bezetten kan de toegestane tijdsduur voor het parkeren (bij een deel van) de parkeerplaatsen ingeperkt wor- den, bijvoorbeeld door parkeermeters. Opgemerkt dient te wor- den dat het niet mogelijk is binnen een (woon)erf een parkeer- verbodzone of parkeerschijfzone in te stellen.

In nieuwbouwgebieden is het niet altijd mogelijk overleg met de bewoners te plegen. Andere belanghebbenden zoals de betrok- ken makelaars of projectontwikkelaars zullen echter wel aan het overleg kunnen deelnemen.

Het is ook van belang dat stallingsvoorzieningen voor fietsers gecreëerd worden.

Laden en lossen kan geschieden op de aanwezige parkeer- plaatsen als deze niet vaak bezet zijn. Onder andere omdat la- den en lossen buiten de parkeerplaatsen niet verboden is, zul- len als problemen te verwachten zijn aparte laad- en losvoor- zieningen aangelegd moeten worden.



## 6. Aanbevelingen bij het voorstel voor de nieuwe regeling

### 6.1. Algemene aanbevelingen

Het functioneren van erven is grotendeels afhankelijk van de wijze waarop bewoners en gebruikers gebruik maken van het erf. In de planfase dient de wegbeheerder dan ook aandacht te schenken aan inspraak en voorlichting. Overleg met instanties zoals brandweer, reiniging, openbaar vervoermaatschappijen en goederenvervoersorganisaties is eveneens erg belangrijk.



Openbaar vervoer in erven verdient hierbij speciale aandacht. Er kan gesteld worden dat openbaar vervoer in erven in principe ongewenst is. Dit betekent ook dat geen erf kan worden aangelegd als een openbaar vervoerroute aanwezig is. Het is denkbaar dat van dit principe afgeweken wordt, bijvoorbeeld wanneer er (al) kleinere bussen gebruikt worden of wanneer het gaat om een klein gedeelte van het erf dat dan wel redelijk berijdbaar dient te zijn voor de bus. Uiteraard is het in die uitzonderingsgevallen noodzakelijk dat overleg gepleegd wordt met de betreffende openbaar vervoermaatschappij, waarbij overeenstemming dient te worden bereikt over het uit te voeren erf en de inpassing van het openbaar vervoer daarin. De belangen van het openbaar vervoer kunnen er aanleiding toe zijn om geen erf aan te leggen.

Het is ook van belang dat enkele jaren na de realisatie van een erf bekeken wordt of de gerealiseerde situatie overeenkomt met de gewenste situatie. Problemen kunnen ontstaan door veranderingen, zoals het verzakken van drempels en het verdwijnen van (privé) parkeerplaatsen. Ook kan blijken dat voorzieningen niet aan hun functie voldoen. Bijvoorbeeld asverspringingen die een te geringe snelheidsbeperking opleveren. Aanpassing van de situatie kan veelal met geringe middelen leiden tot een veel beter functionerend erf.

De realisatie van erven dient gezien te worden binnen het streven naar herindeling van de openbare ruimte in verkeersruimten en verblijfsgebieden. Een (verkeersveiligheids)plan voor de gehele gemeente, waarin de geplande erven zijn opgenomen, is hiervoor een goed hulpmiddel. Zo'n plan geeft meer inzicht in verschuivingen in verkeersstromen ten gevolge van de aanleg van een erf waardoor problemen gesignaleerd kunnen worden. Ook het parkeerprobleem kan zo in een groter kader geplaatst worden. Tevens kunnen potentiële erven op hun technische en politieke haalbaarheid ge-

toetst worden voordat concrete plannen vastgesteld worden. Bij het ontwerp van een erf zouden alle instanties en belanghebbenden samen moeten werken. Het is niet alleen nodig verkeerskundig gezien tot een goed ontwerp te komen, het is vooral belangrijk dat een goed erf voor de gebruikers ontstaat. Politie, plantsoendienst, stedenbouwkundigen, bewoners en dergelijke kunnen tezamen een goed erf creëren.

Wanneer het niet mogelijk is een straat goed als erf in te richten, bij voorbeeld wegens ruimtegebrek of financiële problemen, is het beter geen erf aan te leggen. Als men de straat toch opnieuw wenst in te richten kan van zo'n straat beter een 30 km/h-sstraat of -zone gemaakt worden.

Tevens dient bij de keuze erfinrichting of 30 km/h-sstraat of -zone rekening gehouden te worden met het gewenste verkeersregime. Immers aan de ervenregeling is een apart verkeersregime gekoppeld en aan de 30 km/h-regeling niet.

Aan mensen met een handicap dient, evenals in andere gebieden overigens, aandacht geschonken te worden bij het ontwerp. Vaak is het door simpele maatregelen mogelijk een erf veel beter toegankelijk te maken. Een voorbeeld is het situeren van een fietsenrek op 2 meter van af de gevelwand in plaats van tegen de gevel aan. Een goede hulp bij het ontwerp vormt het handboek verkeersvoorzieningen voor mensen met een handicap (lit. 8).

In het voorstel voor de nieuwe regeling zijn zes artikelen uit de huidige regeling niet meer opgenomen. Toch is het aan te bevelen aan de in deze artikelen behandelde punten aandacht te besteden. De inrichting van een erf vergt immers meer aandacht dan de inrichting van een traditionele straat hoewel soms dezelfde eisen gelden. Bijvoorbeeld door het gebruik van aangepast verlichtingsarmaturen kan het verblijfskarakter van een erf versterkt worden. Tevens kunnen deze armaturen bij een goede plaatsing als snelheidsbeperkende voorziening dienst doen. Verticale elementen, zoals bloembakken en bankjes, en duidelijk zichtbare speelgelegenheden voor kinderen (schommel, wip en dergelijke) kunnen hierbij ook een belangrijke rol spelen.

### 6.2. Aanbevelingen bij de artikelen

Naast de opmerkingen die in het voorstel voor de toelichting bij de minimumeisen zijn opgenomen (zie hoofdstuk 5.3.) zijn de volgende aanbevelingen te geven bij de verschillende artikelen.

#### 1. Functie van het erf

In het voorstel voor de nieuwe regeling zijn geen waarden voor maximale intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer opgenomen. Hoewel de toelaatbare intensiteit van het gemotoriseerde verkeer altijd in relatie gezien dient te worden met verblijfsfactoren zoals het soort activiteiten en het aantal voetgangers wordt hier de volgende aanbeveling gedaan (bron: lit. 7).

- winkelerf: maximaal 100-300 motorvoertuigen/uur (afhankelijk van het beschikbare dwarsprofiel voor de auto; van 3 meter tot meer dan 5 meter).
- overige erven: maximaal 100 motorvoertuigen/uur.

Een aanbeveling voor de maximale hoeveelheid doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt niet gegeven. Zoals in het voorstel voor de toelichting is aangegeven is het noodzakelijk dat de verblijfsfunctie niet verstoord wordt. In elk erf zullen dus andere maxima gelden. Opgemerkt kan worden dat er in feite in elk erf naar gestreefd dient te worden om de hoeveelheid doorgaand verkeer zo laag mogelijk te houden.



## 2. Snelheidsbeperking

In hoofdstuk 2 is al aangehaald dat een zo intensief mogelijke uitvoering van snelheidsbeperkende maatregelen veel effect heeft op de verkeersveiligheid. De te gebruiken voorzieningen zijn niet alleen drempels en asverschuivingen. Ook andere elementen zoals verlichtingsarmaturen, bestratingsmaterialen, kiosken, uitstalkasten en dergelijke zijn zeer goed bruikbaar. Hierbij valt nog op te merken dat de aanleg van drempels in winkelerven minder wenselijk is, voornamelijk vanwege de hinder die drempels opleveren voor het bevoorradend verkeer. Bovendien is te overwegen op veel door fietsers gebruikte erven de fietsers zo mogelijk buiten een drempel of asverspringing te laten rijden.

## 3. Geen indeling rijbaan-trottoir

Een indeling rijbaan-trottoir ontstaat doordat door een erf stroken van hetzelfde materiaal en/of dezelfde hoogte worden aangelegd. Zelfs in erven waar een voorziening voor voetgangers gewenst is kan dit rijbaan-trottoir beeld eenvoudig voorkomen worden. Een voorbeeld om dit beeld te voorkomen is het aanleggen van een plateau over de gehele breedte van het erf over een lengte van minimaal tien meter. Als een voorziening voor voetgangers gewenst is dient deze op het plateau (bijvoorbeeld door boompjes in plaats van paaltjes of een trottoirband, langs een afwijkende lijn).

## 4. De in-/uitgangen van het erf

De in-/uitgangen van het erf dienen duidelijk herkenbaar te zijn en bij alle in-/uitgangen dienen borden geplaatst te worden. Als het plaatsen van de grote erfborden bezwaren oproept is het met name op toegangen die alleen door voetgangers en/of fietsers gebruikt worden aan te bevelen kleinere bordjes aan te brengen.

## 5/6. Parkeervoorzieningen en laden/lossen

Hoewel de eis om voldoende parkeergelegenheid te creëren

niet meer is opgenomen zal het parkeren toch vaak problemen geven bij de aanleg van een erf. Een parkeerplan voor de gehele gemeente zal het gemeentebestuur bij het overleg met de belanghebbenden mogelijk steun kunnen bieden. Aan laden en lossen dient voornamelijk in erven met winkels veel aandacht besteed te worden. In andere erven zullen, bij gebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen, weinig problemen te verwachten zijn. Als wel problemen verwacht worden zal in het overleg tussen vervoerders en gemeenten een oplossing gevonden moeten worden. Ook bij het instellen van tijdsbeperkingen voor laden en lossen in het erf is overleg met vervoerders gewenst.

## 6.3. Aanbevelingen voor nader onderzoek

Een aantal aandachtspunten kon nog niet op de juiste wijze in de nieuwe regeling verwerkt worden. Deze aandachtspunten zijn wel in de toelichting opgenomen, maar dienen ter voorkoming van problemen toch nader onderzocht te worden. Aan deze punten zal hier enige aandacht besteed worden.

Allereerst de bromfietser. Bijna overal blijkt dat deze verkeersdeelnemer problemen veroorzaakt in erven. Zijn snelheid en geluidsoverlast is niet te beperken met de op dit moment gebruikte voorzieningen, terwijl daar bijvoorbeeld in winkelerven toch veel behoefte aan is.

Het openbaar vervoer kan ook problemen opleveren. De vraag is of openbaar vervoer in erven kan worden toegelaten en zo ja, in hoeverre dan voorwaarden gesteld moeten worden aan de inrichting van het erf of aan de wijze van openbaar vervoer. Zolang hieromtrent nog niet meer bekend is, zal op dit gebied grote voorzichtigheid betracht moeten worden.

In de toekomst zal ook geëvalueerd moeten worden of de nieuwe ervenregeling in de praktijk goed functioneert. Hiertoe kunnen bijvoorbeeld een aantal experimenten opgezet worden waarbij voor- en na-onderzoek wordt verricht.



Jaargang 1976

### 453

#### **Besluit van 27 augustus 1976 tot wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (verkeersregiem voor woonerven)**

Wij Juliana, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 mei 1976, no. RV 31824, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de Wegenverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 30 juni 1976 no. 14);  
Gezien het nader rapport van Onze Minister voornoemd van 20 augustus 1976, no. RV 54968, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

In hoofdstuk II wordt na paragraaf 10 een nieuwe paragraaf ingevoegd, luidende als volgt:

*Paragraaf 10a. Woonerven*

#### **Artikel 88a**

Voetgangers mogen wegen, gelegen binnen een als zodanig aangeduid woonerf, over de volle breedte gebruiken; op die wegen is spelen toegestaan.

#### **Artikel 88b**

Bestuurders mogen binnen een woonerf niet sneller rijden dan stapvoets. Zij houden rekening met de mogelijke aanwezigheid van voetgangers, waaronder spelende kinderen, van niet gemarkeerde voorwerpen en van onregelmatigheden in het wegdek en in het verloop van de weg.

#### **Artikel 88c**

Op een kruising of splitsing van wegen, gelegen binnen een woonerf, is het bepaalde in artikel 42, aanhef en onder a, b en c, niet van toepassing.

#### **Artikel 88d**

1. Bestuurders mogen binnen een woonerf voetgangers niet hinderen.
2. Voetgangers mogen aldaar bestuurders niet onnodig in de voortgang belemmeren.

#### **Artikel 88e**

1. Het is de bestuurder van een motorvoertuig op meer dan twee wielen verboden binnen een woonerf te parkeren anders dan op plaatsen die zijn aangeduid door bord 99 van bijlage II of door een afbeelding van de letter «P» in een op het wegdek aangegeven parkeervak.
2. Bij plaatselijke verordening kunnen regels worden gesteld met betrekking tot het parkeren van andere voertuigen dan die genoemd in het eerste lid.

B

Na artikel 132a wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende als volgt:

#### **Artikel 132b**

Bord 57c mag uitsluitend worden geplaatst, indien met betrekking tot het woonerf wordt voldaan aan de door Onze Minister vastgestelde en in de Nederlandse Staatscourant bekend gemaakte eisen.

C

Artikel 138 wordt als volgt gewijzigd:

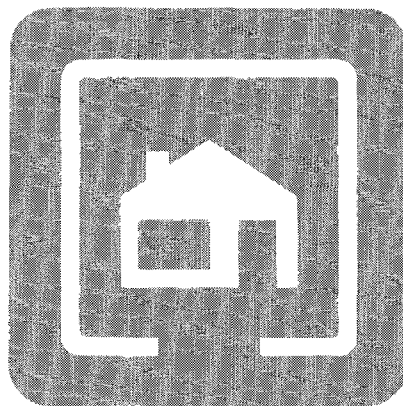
In het eerste lid wordt tussen «88» en «92» ingevoegd: 88e,

#### **ARTIKEL II**

Bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens wordt als volgt gewijzigd:

A

Na bord 57b wordt ingevoegd:  
57c. Woonerf.





B

Na bord 58b wordt ingevoegd:  
58c. Einde woonerf.

### ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

<sup>1</sup> Stb. 1966, 181, laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 8 april 1976, Stb. 209.

Soestdijk 27 augustus 1976

Juliana

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Westerterp

Uitgegeven de *dertiende* september 1976

De Minister van Justitie,  
Van Agt

---

Artikel 132b. is bij besluit van 24 februari 1983, Stb. 110 als volgt uitgebreid:

2. In het besluit tot plaatsing van bord 57c wordt de inrichting van het woonerf aangegeven. Onze minister kan hieromtrent regels vaststellen.

3. Het in het tweede lid bedoelde besluit wordt gedurende dertig dagen ter secretarie van de betrokken gemeente voor een ieder ter inzage gelegd, met ingang van de dag waarop het besluit ter openbare kennis is gebracht.

In het besluit wordt de terinzagelegging bekend gemaakt.

4. Met de inrichting als woonerf mag eerst worden aangevangen nadat dertig dagen na de dag waarop de in het tweede lid bedoelde besluiten ter openbare kennis zijn gebracht zijn verstreken.



## Bijlage 2 Nota van toelichting

### NOTA VAN TOELICHTING

#### Algemeen

De laatste jaren is men in een groot aantal steden en dorpen ertoe overgegaan nieuwe en ook wel bestaande woonstraten of complexen van woonstraten in te richten op een wijze die tot een zodanig gedragspatroon van het rijverkeer leidt dat meer vrijheid voor andere weggebruikers en voor andere vormen van gebruik van de weg dan voor verkeersdoeleinden wordt geschapen. Daartoe worden op de weg voorzieningen aangebracht die het voor het rijverkeer onaantrekkelijk maken anders dan langzaam en voorzichtig te rijden.

Veelal wordt de weg verder voorzien van straatmeubilair als banken, muurtjes, speeltoestellen, bomen en struiken, hetgeen de ruimte waar met voertuigen kan worden gereden beperkt. Een essentieel element is voorts dat de intensiteit van het rijverkeer en in het bijzonder van het verkeer met gemotoriseerde voertuigen op de in het geding zijnde wegen gering blijft; door hun ligging en inrichting dienen deze wegen niet voor gebruik door doorgaand verkeer in aanmerking te komen. Ook is het bij deze wegen mogelijk af te zien van de scheiding tussen voertuigen en voetgangers door middel van verhoogde trottoirs.

In deze straten of gebieden blijft, met het oog op de bereikbaarheid van de woningen en de behoefte van de bewoners aan gelegenheid tot stalling of parkeren, aan beperkingen onderworpen rijverkeer mogelijk. Daarmee gaat echter gepaard dat de weg, door de daaraan aangebrachte bijzondere voorzieningen, door de beperkte omvang van het verkeer en door de matiging van het risico voor ongevallen – hierop wordt hieronder teruggekomen – de bevolking veel grotere mogelijkheden als verblijfsgebied ter beschikking stelt. Het leefmilieu wordt hierdoor gunstig beïnvloed.

Een dergelijke weg (of dergelijk complex van wegen) pleegt te worden aangeduid met de benaming woonerf.

Het initiatief tot inrichting van woonerven ondervindt steeds meer belangstelling, met name van de zijde van verkeerskundigen, stedenbouwers van de gemeenten, provincies en de rijksoverheid en van bewoners. Dit wordt geïllustreerd door de verschillende publikaties die inmiddels omtrent dit onderwerp zijn verschenen. Naast enkele rapporten die een aantal gemeenten over woon- en leefstraten heeft uitgebracht, verscheen in 1972 van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten een belangrijke bijdrage (rapport woonpaden).

In overleg met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft de ondergetekende de oprichting gestimuleerd van een interdepartementale werkgroep Verkeersveiligheid in Woongebieden. Deze werkgroep heeft inmiddels een interim-rapport «Verkeersleefbaarheid in Steden en Dorpen» uitgebracht. Deze werkgroep heeft tot taak een inventarisatie te maken van bestaande stedenbouwkundige oplossingen voor nieuwe en bestaande woonwijken, waarbij duidelijk aandacht dient te worden besteed aan wensen met betrekking tot de woonomgeving, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en parkeer gelegenheid. Op basis hiervan dienen stedenbouwkundige criteria en aanbevelingen te worden opgesteld, ten einde aan bovengenoemde facetten te voldoen.

Voorts is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten op verzoek van de ondergetekende een werkgroep opgericht die tot taak heeft gekregen het ontwikkelen van inrichtingseisen, waaraan deze gebieden ten minste zouden moeten voldoen, alvorens aldaar bijzondere verkeersregels zouden kunnen gelden en anderzijds in nauwe samenhang daarmee het adviseren omtrent de aard van deze bijzondere regels. Met de resultaten van deze werkgroep, neergelegd in het Rapport «Woonerven» dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten aan de ondergetekende heeft uitgebracht, is rekening gehouden.

Nu in toenemende mate de wenselijkheid wordt gevoeld in zich daartoe lenende gevallen een bijzondere verkeersordening als hierboven omschreven tot stand te brengen, is het uit een oogpunt van eenheid van verkeersregels en verkeerstekens geboden hiertoe een regeling in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens op te nemen.

De te stellen regels zullen alleen toepassing moeten kunnen vinden in die gevallen, waarin door het treffen van de nodige infrastructurele maatregelen de voorwaarden voor het doen gelden van een bijzonder regime zijn vervuld.

In het bijzonder met betrekking tot de verkeersveiligheid moet het volgende worden opgemerkt. De scheiding van de verkeerssoorten – voertuigen ener- en voetgangers anderzijds – die in straten van traditioneel ontwerp toepassing vindt, spruit voort uit de behoefte de voetgangers tegen het rijdend verkeer bescherming te bieden. In straten met weinig verkeer heeft het stelsel echter het bezwaar dat voetgangers, vooral de spelende kinderen, het risico van het verlaten van het trottoir uit het oog verliezen of onderschatten, terwijl daarentegen het rijdend verkeer kan worden verleid tot snelheden, waardoor het voor voetgangers, met name kinderen, groot gevaar oplevert. De scheiding van de verkeerssoorten is in deze gevallen dan ook niet zonder meer de beste oplossing.

Het als woonerf ingerichte gebied heeft uit het oogpunt van verkeersveiligheid het voordeel dat de verschillende categorieën verkeersdeelnemers inclusief spelende kinderen niet voor onverwachte ernstige conflictsituaties komen te staan. De aparte gedragsregels voor het woonerf en de fysieke belemmeringen maken de gemotoriseerde verkeersdeelnemer zeer duidelijk dat hij zich als gast dient te gedragen in het woonerfgebied. In Nederland zijn verhoudingsgewijs nog weinig woonerven ingericht, terwijl daar uiteraard ook nog geen aparte gedragsregels van toepassing waren. Er bestaat derhalve nog geen statistisch materiaal ter zake van ongevallen in woonerven hier te lande, zodat nog geen statistisch verantwoorde conclusies op basis van ongevallencijfers kunnen worden getrokken. In Zweden heeft men wel reeds gunstige ervaringen uit een oogpunt van verkeersveiligheid opgedaan met betrekking tot gelijksoortige stedenbouwkundige en verkeers technische maatregelen, onder meer gericht op het weren van doorgaand verkeer. Thans kan over de verkeersveiligheid in woonerven niet meer worden gezegd dan dat verwacht mag worden op grond van de hierboven genoemde overwegingen, dat de woonerfoplossing bevorderlijk zal zijn voor de verkeersveiligheid. De ontwikkeling in de praktijk zal nauwkeurig worden gevolgd; met name zal hierbij aandacht worden geschonken aan het rijgedrag van de bromfietzers.

Overigens dienen personen, die wat minder regelmatig woonerven verlaten, er uiteraard rekening mede te houden dat zij zich op wegen, gelegen buiten woonerven, anders dienen te gedragen dan daarbinnen. Dit is met name van belang voor kinderen en voor bejaarden die immers in het algemeen wat minder frequent aan het verkeer deelnemen. De ondergetekende verwacht overigens niet dat zich ter zake problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid zullen voordoen. De constructie en de inrichting van de wegen in een woonerf en ten gevolge daarvan het verkeersbeeld aldaar verschillen zozeer van die buiten een woonerf, dat verwacht mag worden dat het aanpassen aan de verschillende omstandigheden nauwelijks problemen zal opleveren.

Met het onderhavige voorstel tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens wordt een juridisch regime gegeven dat moet dienen als sluitstuk op het geheel van infrastructurele maatregelen in woonerven die de bestuurders reeds dwingen tot een aangepast verkeersgedrag. Hierbij moet worden aangetekend dat met de bepalingen, zoals deze zijn vevat in de voorgestelde paragraaf 10a, niet wordt beoogd voor de woonerven een geheel eigen stelsel van voorschriften in de plaats te stellen van de voorschriften van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Het lijkt niet nodig, en met het oog op de vorming van de gewoonten van de verkeersdeelnemers ook niet gewenst, geheel van elkander onafhankelijke regi-

mes te scheppen in die zin dat de bepalingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens alleen toepasselijk zouden zijn op wegen gelegen buiten een woonerf, en de woonerfparagraaf op wegen binnen een woonerf. Slechts voor zover de regels voor het woonerf zich niet verdragen met andere soortgelijke bepalingen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens worden voor het woonerf de laatstgenoemde ter zijde gesteld. Voor het overige blijven voor de verkeersdeelnemers ook de andere voorschriften van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens gelden. Met uitzondering van artikel 88c wordt het niet nodig geoordeeld in de overige voorgestelde artikelen de samenhang met bestaande bepalingen van het Reglement tot uitdrukking te brengen. In de artikelsgewijze toelichting wordt echter de verhouding van de verschillende artikelen tot de overige voorschriften van het Reglement verduidelijkt door afzonderlijk bij wijze van voorbeeld de belangrijkste artikelen van het Reglement te vermelden die buiten toepassing blijven en welke onverminderd van kracht blijven.

Het wordt noodzakelijk geacht de gebieden waarop de bijzondere regels zullen gelden, door een bord aan te duiden.

Een verkeersmaatregel houdende de plaatsing van dit bord zal echter eerst mogen worden vastgesteld indien wordt voldaan aan bepaalde inrichtingseisen.

Het is gewenst dat de verkeersdeelnemers in dit opzicht in verschillende gemeenten in grote lijnen gelijksoortige situaties zullen aantreffen. In verband daarmee is bepaald dat de eisen waaraan een woonerf minimaal zal moeten voldoen door de Minister van Verkeer en Waterstaat zullen worden vastgesteld.

Deze minimumvoorwaarden zullen met name betrekking hebben op de aanwezigheid van snelheidsbelemmerende voorzieningen en overigens op een zodanige inrichtingsvorm dat de verkeersdeelnemer het gewenste verkeersgedrag als vrijwel vanzelfsprekend zal ervaren.

#### **Artikelen**

*Artikel 88a.* Voetgangers mogen wegen, gelegen binnen het woonerf, over de volle breedte gebruiken. Het bepaalde in artikel 28, eerste tot en met derde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens is derhalve niet van toepassing. Voorts is het, in afwijking van het bepaalde in artikel 18 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, geoorloofd om op de weg binnen het woonerf te spelen.

Ofschoon met het woord «spelen» vooral wordt bedoeld op verschillende vormen van kinderspel die het straatbeeld in Nederland vertoond, staat de tekst ook spel van volwassenen toe. Ook het berijden van fietsjes door zeer jonge kinderen moet als vorm van spel worden beschouwd. In verband hiermede moge worden verwezen naar het bepaalde in artikel 1, aanhef en onder a, van het Wegenverkeersreglement, alwaar kleine voertuigen niet als «voertuigen» worden aangemerkt.

*Artikel 88b.* De functie en de inrichting van een woonerf maakt het nodig dat bestuurders aldaar zeer langzaam rijden. Daarom is voorgeschreven dat bestuurders nimmer sneller mogen rijden dan stapvoets. Deze lage maximumsnelheid is voorgeschreven omdat, naar het oordeel van de ondergetekende, op een weg die zowel door motorvoertuigen als door voetgangers gelijkelijk mag worden gebruikt de snelheid van deze weggebruikers zoveel mogelijk dezelfde moet zijn. De voorgeschreven snelheid houdt in dat de in artikel 51, eerste lid, genoemde maximumsnelheid van 50 km niet geldt in het woonerf.

Hetzelfde is het geval met de voor bromfietsen bepaalde maximumsnelheid (artikel 54). Zoals in het algemene gedeelte van deze toelichting reeds is gesteld, blijven de overige voorschriften van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens gelden. Zo laat bij voorbeeld het voorgestelde artikel 88b onverlet de elders in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (arti-

kel 49) neergelegde verplichting van de bestuurder rekening te houden met de toestand en de lading van het voertuig, weersomstandigheden etc.

Ook artikel 15, eerste lid, bepalende dat bestuurders de naar omstandigheden geboden voorzichtigheid ten aanzien van zich op de weg bevindende voetgangers moeten betrachten, blijft onverkort van kracht. Daarnaast moeten de bestuurders rekening houden met de omstandigheden die voor een woonerf kenmerkend zijn. Op grond hiervan is bepaald dat bestuurders rekening moeten houden met de mogelijke aanwezigheid van enerzijds voetgangers, waaronder spelende kinderen, en anderzijds straatmeubilair, variaties in het verloop van de weg en snelheidafremmende voorzieningen. De spelende kinderen worden, hoewel zij tot de categorie voetgangers moeten worden gerekend, uitdrukkelijk genoemd, omdat de ervaring leert dat dezen bij het spel nauwelijks aandacht aan het verkeer zullen schenken. Bestuurders dienen hierop bedacht te zijn.

*Artikel 88c.* Bij het verkeersbeeld dat binnen een woonerf moet worden verwacht ontbreekt de behoefte bij het regelen van de onderlinge voorrang tussen voertuigen de motorvoertuigen in een bevoorrechte positie te plaatsen. In het woonerf immers behoort de snelheid van de verschillende categorieën bestuurders dezelfde te zijn: zij mogen, overeenkomstig het bepaalde in het voorgestelde artikel 88b, niet sneller rijden dan stapvoets. Voor alle bestuurders geldt daarom dat voorrang moet worden verleend aan van rechts komende bestuurders; daarom is artikel 42, onder c, niet van toepassing. Daar voorrangswegen of -kruisingen of -splittingsen in woonerven niet zullen voorkomen en verder de snelheid, waarmede wordt gereden, er zich niet tegen verzet dat aan van rechts komende bestuurders op onverharde wegen voorrang wordt verleend, wordt eveneens het bepaalde in artikel 42, onder a en b, voor woonerven niet van toepassing verklaard.

In verband met het bepaalde in artikel 30 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens blijft echter de in artikel 42, sub d, genoemde uitzondering op de algemene voorrangsbepaling ook voor het woonerf gehandhaafd.

*Artikel 88d.* Het woonerf zal slechts aan zijn doel kunnen beantwoorden, indien voetgangers, en met name dus het spelende kind, zo weinig mogelijk hinder ondervinden van het rijdend verkeer. Het eerste lid beoogt te voorkomen dat zij voortdurend door fietsers, bromfietzers en bestuurders van motorvoertuigen worden gedwongen voor hen opzij te gaan. Van hinder zal ook sprake zijn als bestuurders te dicht achter voetgangers blijven rijden of deze rakelings passeren.

Anderzijds gebiedt het redelijke samenspel dat zich tussen voetgangers en rijdend verkeer moet kunnen ontwikkelen dat de voetgangers een voertuig in staat stellen zijn weg te vervolgen, indien de ruimte ontbreekt of te gering is om zonder gevaar voor voetgangers en kinderen hen te ontwijken. Deze bepaling laat onverlet de in artikel 30 vervatte verplichting motorvoertuigen ten dienst van politie, brandweer etc. die de vastgestelde signalen voeren, altijd vrij doorgang te verlenen.

*Artikel 88e.* In verband met de inrichting van een woonerf zal, naar verwachting, het parkeren aan restricties worden onderworpen. Zouden daartoe borden moeten worden geplaatst volgens model 49 van bijlage II of gele strepen aan de rand van de weg moeten worden aangebracht conform het bepaalde in artikel 126, dan zou dit weinig doelmatig zijn en het straatbeeld in ernstige mate ontsieren. Met het oog hierop is bepaald dat het parkeren van voertuigen op meer dan twee wielen binnen een woonerf slechts is toegestaan op daarvoor aangewezen plaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen worden aangewezen door plaatsing van een bord volgens model 99 van bijlage II of door een aanduiding op het wegdek met de letter P. Het is hiernaast denkbaar dat het parkeren of de wijze van parkeren voor andere voertuigen dan hiervoor genoemd enige ordening behoeft. Mocht dit het geval zijn, dan

kunnen door middel van een plaatselijke verordening nadere regels worden gesteld, aangepast aan de bijzondere plaatselijke situatie. Bij de ingangen van het woonerf zal dan moeten worden aangegeven, welke parkeerbepalingen daar gelden.

Zoals in het algemene gedeelte van deze toelichting reeds is gesteld, zal in de beschikking houdende minimumeisen, waaraan woonerven moeten voldoen, onder meer worden bepaald dat er voor de bewoners van het woonerf voldoende parkeerplaatsen zullen zijn. De parkeerrestricties, waartoe de gemeentebesturen naar verwachting in vele gevallen zullen overgaan, zullen er derhalve niet toe mogen leiden, dat de vraag naar parkeergelegenheid het aanbod op niet verantwoorde wijze kan overtreffen. Slechts in het geval dat er in de onmiddellijke nabijheid van een woonerf een redelijke parkeervoorziening aanwezig is, zal het evenwicht tussen vraag en aanbod naar parkeermogelijkheden in het woonerf in geringe mate ten nadele van de vraag mogen uitvallen.

*Artikel 132b.* Bordt 57c mag slechts worden geplaatst, indien het woonerf ten minste voldoet aan de inrichtingseisen die door de Minister van Verkeer en Waterstaat zullen worden vastgesteld. Hierbij wordt zoals in het algemene gedeelte van deze toelichting reeds is gesteld onder meer gedacht aan de aanwezigheid van voorzieningen die dienen om te voorkomen dat met te hoge snelheden kan worden gereden, voorts aan een zodanige inrichting van de wegen binnen een woonerf dat deze geen functie kunnen hebben voor doorgaand verkeer, aan een zodanige plaatsing van het straatmeubilair dat dit gemakkelijk kan worden waargenomen en aan een doelmatige verlichting, die ertoe moet dienen de zichtbaarheid van de in artikel 88b genoemde voorwerpen en onregelmatigheden in het wegdek en in het algemeen van de situatie ter plaatse bij donker te vergroten.

*Artikel 138.* De mogelijkheid wordt geopend dat het bevoegde gezag ontheffing verleent van de parkeerbepaling in het eerste lid van artikel 88e.

*Borden 57c en 58c.* Woonerven in de zin van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens zijn die wegen of stelsels van wegen aan het begin waarvan bord 57c is geplaatst. Het einde van een woonerf wordt aangeduid door plaatsing van het bord 58c.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Westerterp.

## Bijlage 3 Minimumeisen voor woonerven

MINISTERIE VAN VERKEER  
EN WATERSTAAT

HOOFDDIRECTIE VAN DE WATERSTAAT

HOOFDAFDELING BESTUURLIJKE EN

JURIDISCHE ZAKEN

Nr. R 59116

15 september 1976

Beschikking houdende de minimum-  
eisen waaraan woonerven dienen  
te voldoen.

*Deze beschikking wordt geplaatst  
in de Staatscourant van  
15 september 1976, nr. 179.*



### DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelet op het bepaalde in artikel 132b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

#### B e s l u i t :

Bord 57c (woonerf) van bijlage II, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, mag alleen geplaatst worden aan de ingang van een weg of stelsel van wegen indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

1. Het woonerf dient voornamelijk een functie t.b.v. het wonen te hebben.
2. De weg of het stelsel van wegen, gelegen binnen het woonerf, moeten zodanig gestructueerd zijn dat zij voor zo ver het betreft gemotoriseerd verkeer slechts een functie kunnen hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt heeft op deze wegen (het weren van doorgaand verkeer).
3. Op enige weg in het woonerf mag de intensiteit van het verkeer met motorvoertuigen niet zodanig zijn, dat daardoor het karakter van die weg als onderdeel van een woonerf zou kunnen worden aangetast.
4. De indruk moet worden vermeden dat de weg verdeeld is in een rijbaan en een voetpad of trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een woonerf. Randen die de indruk geven een voetpad of trottoir af te scheiden van een rijbaan moeten daarom op afstanden van ongeveer 25 meter worden onderbroken, waarbij deze onderbreking van de randen voor bestuurders duidelijk waarneembaar dient te zijn.

model 1083

5. Verticale elementen, zoals bloembakken en struiken, mogen het zicht niet belemmeren.
6. De ingangen en uitgangen van het woonerf dienen reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar te zijn en, voorzover zij gebruikt kunnen worden door voertuigen ook op duidelijk herkenbare wijze als inrit onderscheidenlijk uitrit te zijn uitgevoerd, waarbij bij voorkeur de trottoirband, zij het ter plaatse verlaagd, dient door te lopen. Aan deze eis wordt ook voldaan, indien de inrit resp. uitrit van het woonerf enige afstand terug ligt van de weg, waarop wordt uitgemond. De uitmondende weg mag alsdan niet beschouwd kunnen worden als een uitrit op de dwarsstraat. Bord 57c wordt geplaatst bij de inrit; bord 58c bij de uitrit.
7. De begrenzing van een gedeelte van het wegdek dat bestemd is voor het parkeren van een of meer voertuigen dient daarop te zijn aangegeven door een markering van tenminste de hoeken. Deze markering, en de letter P bedoeld in artikel 88e dienen voor wat betreft de kleur duidelijk te onderscheiden te zijn van het overige wegdek ter plaatse. De letter P kan als afbeelding van bord 99 van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens worden aangebracht op een tegel.
8. Er moet voor bewoners binnen het woonerf voldoende parkeergelegenheid zijn. Indien in de onmiddellijke nabijheid van het woonerf onbenutte parkeergelegenheden aanwezig zijn, mag de vraag naar parkeergelegenheid van de bewoners in het woonerf het aanbod van parkeerruimte aldaar in geringe mate overtreffen. Dit mag er echter niet toe leiden dat de vraag naar parkeerruimte door de bewoners in de onmiddellijke nabijheid van het woonerf het aanbod daarvan zal gaan overtreffen.
9. Op de weggedeelten in het woonerf die geschikt zijn voor het gebruik door voertuigen, dienen voorzieningen te zijn aangebracht die een beperking van de snelheid van de verschillende soorten voertuigen moeten bewerkstelligen. De onderlinge afstand tussen deze voorzieningen dient niet groter te zijn dan 50 meter.
10. Op de in punt 9 bedoelde weggedeelten mogen geen voorzieningen worden aangebracht die er toe leiden dat bestuurders op zeer korte afstand van aan de weg gelegen woningen rijden.

11. De onder 9 bedoelde voorzieningen mogen geen gevaar opleveren voor verkeer dat deze voorzieningen passeert met inachtneming van het bepaalde in artikel 88b.
12. In het woonerf dient voldoende openbare verlichting aanwezig te zijn, zodat de op het woonerf aanwezige voorzieningen, met name die bedoeld onder 9, ook bij nacht duidelijk zichtbaar zijn.
13. Plaatsen die in het bijzonder zijn ingericht voor het spelen van kinderen dienen op voldoende wijze te worden gemarkeerd om deze te kunnen onderscheiden van weggedeelten die geschikt zijn voor het gebruik door voertuigen. Zo mogelijk waren deze plaatsen af te scheiden van dergelijke weggedeelten.
14. Onder bord 57c dient een onderbord te zijn aangebracht met het woord "woonerf".

's-Gravenhage, 15 september 1976

DE MINISTER VOORNOEMD,

T. WESTERTERP

## Bijlage 4 Passages uit resolutie van de CEMT

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS  
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT.

Restricted  
Paris,  
CM(78)2 revised

council of ministers  
report of the committee of deputies on matters  
concerning road traffic, signs and signals

.....  
II. The committee has completed its study on the following points.

1. Residential areas

After careful consideration, the Committee has agreed on the following traffic rules.

In residential areas:

1. Pedestrians may make use of the road over its entire width. Games are allowed every where.
2. Drivers shall proceed at very low speed, as specified by domestic legislation but in no case at more than 20 km/h. (12 mph).
3. (a) Drivers must not put pedestrians at risk nor behave in an obstructive manner. If necessary, they must stop.  
  
(b) Pedestrians shall not impede vehicular traffic unnecessarily.
4. In contrast to ordinary roads, parking is generally banned except on signed parking sites.



## Bijlage 5 Literatuurlijst

1. Het woonerf, een evaluatie van de beschikking minimumeisen op grond van opgedane ervaringen; Directie Verkeersveiligheid, oktober 1984.
2. Evaluatie-onderzoek BREV projecten; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Verkeersveiligheid, AGV adviesgroep voor verkeer en vervoer b.v. januari 1985.
3. Experimenten in verblijfsruimten. Verslag van onderzoek naar de effecten van infrastructurele maatregelen op verkeersongevallen; J.H. Kraaij, soc.drs. en ir. M.G. Bakker, SWOV, Leidschendam 1984.
4. Woonerven, bijdrage aan een beter woonmilieu; ITS/VRO, Nijmegen, augustus 1982.
5. Uitritten; Mededeling 26, Studiecentrum Verkeerstech-niek, Driebergen/ Rijsenburg, november 1984.
6. Verblijfsgebieden; Directie Verkeersveiligheid, 's-Gravenhage, januari 1982. (interne nota)
7. Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid; Tweede Ka-mer, vergaderjaar 1983-1984, 18195, nrs. 1-2. December 1983.
8. Handboek verkeersvoorzieningen voor mensen met een handicap; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Verkeersveiligheid, Den Haag, april 1984.
9. Evaluatie woonerven; gemeente Helmond, april 1981.
10. Woonerven in Eindhoven deel I en II; Gemeente Eindhov-en, 1979/1980.
11. Woonerven, een schot in de roos; deel I, II en III, Katholie-ke Universiteit Nijmegen, 1981.
12. Veertien woonerven in Maastricht; A. Kaumo, gemeente Maastricht/Katholieke Universiteit Nijmegen, 1980.
13. Evaluatie woonerven en „woonerfachtige” straten in Til-burg; Gemeente Tilburg, afdeling Onderzoek en Sta-tistiek, november 1981.
14. Woonerf, een parkeererf; afstudeerverslag J. Hartman, Tilburg, september 1982.
15. Woonerf, een modeverschijnsel; doktoraal skriptie K. v.d. Wiel, Wageningen, februari 1979.
16. Over woonerven gesproken; Veilig Verkeer Nederland, November 1977.
17. Woonerf. Development in planning and design of Dutch "Woon-erven"; B. Bach S.H.O., T.H. Delft, 1983.
18. Woonerven; Rapport van de Werkgroep woonerven van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 1975.
19. Woonerf; Brochure ANWB in samenwerking met de Directie Verkeersveiligheid. Den Haag, april 1977.
20. De inrichting van een woonerf; ANWB, september 1976.
21. Informatie pakket woonerven; (alle artikelen verschenen in het blad verkeerskunde 1975 tot en met 1982) ANWB, afde-ling literatuurinformatie verkeer en recreatie.
22. Woonerven en Minimumeisen. In: Berichten over de Ver-keersveiligheid nr. 3; Directie Verkeersveiligheid, augustus 1978.
23. Onderzoek naar de houding t.a.v. woonerven. In: Berichten over de Verkeersveiligheid nr. 5; Directie Verkeersveiligheid, oktober 1979.
24. Een evaluatie van winkelerven; stagerapport W. de Jong. Til-burg, augustus 1981.
25. Wegwijs in het winkelerf; stagerapport P. Talsma. Leeuwar-den, januari 1984.
26. Goederenvervoer en verkeersbeleid; E.V.O./N.O.B. mei 1984.
27. De effecten van verkeersdrempels; Drs. J.H. Kraay, SWOV. Voorburg, augustus 1980.
28. Onderzoek rubberen verkeersdrempel in de gemeente Hen-gelo; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Verkeersveiligheid/DHV Raadgevend ingenieursbureau b.v., oktober 1984.
29. Veiligheidsbeleving voor en na herinrichting van tien verblijfs-gebieden; B. Miedema en H.H. van den Molen. V.S.C. in op-dracht van de Directie Verkeersveiligheid, December 1983.
30. Regelgeving woonerf vereist aanpassing. In: Verkeerskunde 36(1985) nr. 5; M. de Jong, mei 1985.
31. Woonerven en leefstraten in Utrecht; Afdeling onderzoek, Dienst voor ruimtelijke ordening gemeente Utrecht, juni 1983.
32. Richting aan inrichting. Demonstratieproject herindeling ste-delijk gebied gemeenten Eindhoven en Rijswijk; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, maart 1985.
33. Verkeersdrempels; Werkgroep verkeersdrempels, 's-Gra-venhage, april 1985.
34. Aanbevelingen voor stedelijke verkeersvoorzieningen (deel-uitgave '84-'85); Studiecentrum Verkeerstech-niek, Driebergen-Rijsenburg.

ISBN 90 346 0605 8