

ZONE 30

GENERIEKE INRICHTINGSPRINCIPES VOOR VERKEERSVEILIGE EN LEEFBARE WOONGEBIEDEN

stad Antwerpen 2016


ZONE
30



INHOUD

Inleiding 5

Zone 30 als instrument binnen het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid 6

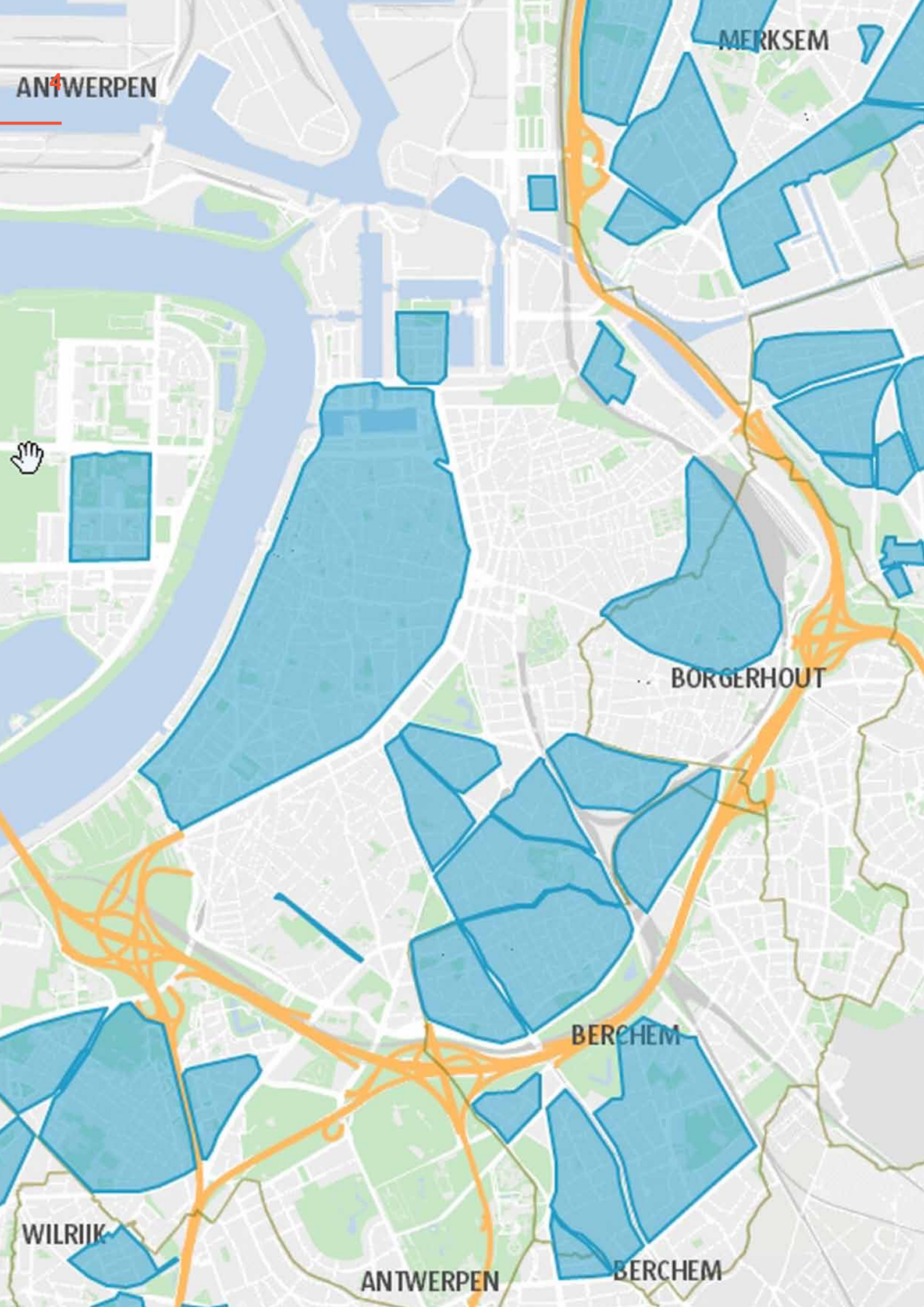
Uitgangspunten voor een generieke inrichting 8

- Wetgeving
- Wegenhiërarchie
- Verkeersplanologische basisprincipes

Generieke inrichtingsprincipes zones 30 18

- Toegangspoorten aan de rand van de zone 30
- Maatregelen binnen de zone 30
- Schoolomgevingen binnen de zone 30
- (Woon)erven binnen de zone 30

Colofon 35


ANTWERPEN
MERKSEM
BORGERHOUT
BERCHEM
WILRIJK
ANTWERPEN
BERCHEM

INLEIDING

Sinds 1 november 1988 is de 'zone 30'-reglementering een wettelijk instrument om verblijfsgebieden veiliger en leefbaarder te maken. Door het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/uur in woonwijken wordt de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer beter afgestemd op de aanwezigheid van voetgangers en fietsers. Dit verhoogt ook de leefkwaliteit van de omwonenden.

Het stadsbestuur hecht zeer veel belang aan het verkeersveiliger en leefbaarder maken van haar woonwijken en heeft de 'zone 30' daarom ook als voornaam instrument opgenomen in haar stedelijk mobiliteits- en verkeersveiligheidsplan. Het versneld uitrollen van grote, aaneengesloten zones 30 in woonwijken en deze zones een verduidelijkende, snelheidsremmende inrichting geven, is voor de stad een belangrijk speerpunt waaraan het de komende jaren zal werken op het eigen grondgebied en binnen de eigen bevoegdheden.

In het najaar van 2014 werd door de stad reeds een plan van aanpak opgemaakt en goedgekeurd dat een gefaseerde werkwijze voorziet, waarbij maandelijks twee nieuwe of uitbreidingen van zones 30 worden opgestart. Aan rato van 20 nieuwe zones per jaar zullen alle verblijfsgebieden in de stad Antwerpen tegen medio 2018 op het terrein afgebakend en gereglementeerd zijn als een zone 30.

In functie van leesbare en herkenbare zones 30 is het voor de weggebruiker van groot belang dat de inrichting ervan op een uniforme wijze wordt vormgegeven. Deze nota legt op basis van een aantal criteria generieke inrichtingsprincipes vast voor toekomstig uit te rollen zones 30 in de stad Antwerpen.

ZONE 30

Instrument binnen het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid

Door de implementatie van de wegenhiërarchisering uit het mobiliteitsplan en bijhorende logische zones 30 wil de stad streven naar een robuust, leesbaar en efficiënter gebruik van het wegennet. Een wegennet waar de autobestuurder (en bij uitbreiding alle verkeersdeelnemers) door een logische en heldere structuur en door de weginrichting vanzelfsprekend aanvoelt via welke wegen hij of zij een vlotte doorgang kan verwachten en waar hij of zij een rustige woonwijk inrijdt.

De Stad wil de invoering, uitbreiding en inrichting van zones 30 ook inzetten als belangrijk instrument voor het structureel verbeteren van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid én ook voor het verhogen van de (be)leefbaarheid van haar woonwijken. Het gaat hier dus niet louter om het invoeren van een verlaagd snelheidsregime (door middel van het plaatsen van snelheidsborden), maar om een visie op de inrichting van de openbare ruimte in woonwijken waarbij de zwakke weggebruikers centraal staan.

Om te slagen in haar opzet heeft de stad Antwerpen haar districten opgeroepen om mee te werken aan een herkenbare, kwalitatieve en snelheidsremmende inrichting van de zones 30. De mate van herkenbaarheid en leesbaarheid van de inrichting van een zone 30 bepaalt immers de mate waarin deze gerespecteerd wordt door de verkeersdeelnemers. Door een aangepaste inrichting van de publieke ruimte en van de weg, moet de weggebruiker meteen een duidelijk beeld van de snelheidslimiet krijgen die er heerst of gewenst is. Het wegbeeld moet dus duidelijk maken welk rijgedrag van de automobilist wordt verwacht. Dit vraagt stadsbreed om een eenduidige en uniforme inrichting die (voldoende) rekening houdt met de plaatselijke omstandigheden. Stad en district werken samen om deze doelstelling te realiseren binnen hun bevoegdheden.

Idealiter wordt een zone 30 -verblijfsgebied dus beter eerst ontworpen en ingericht en vervolgens gereglementeerd tot een zone 30. In een aantal potentiële zones 30 zijn al tientallen straten vanwege de historische morfologie of na (recente) herinrichting leesbaar als een verblijfsgebied.

Maar ook alle resterende straten volledig herinrichten met voldoende snelheidsremming, vraagt om een gigantische investering in tijd en middelen die niet beschikbaar is. Daarom wil de stad Antwerpen, naast een leesbare en uniforme inrichting, ook voluit inzetten op een stapsgewijze inrichting, waarbij de focus in eerste instantie ligt op de (verdere) inrichting van de toegangen tot de zones 30 en van de schoolomgevingen.

Voorliggende nota formuleert de generieke (ontwerp)principes die de stad Antwerpen in de toekomst zal hanteren bij de (verdere) uitrol en inrichting van haar zones 30. Een consequente toepassing ervan is nodig om te komen tot herkenbare en leesbare zones 30 in de woonwijken.

Aansluitend op deze nota zal voor elke nieuwe en/of uitbreiding van een zone 30, naast een signalisatieplan, ook een (beknopt) strategisch inrichtingsplan worden opgemaakt. In dit plan zullen per zone van meet af aan knelpuntlocaties worden aangegeven waar (fysieke) snelheidsbeperkende voorzieningen noodzakelijk of wenselijk zijn. Ook eventuele gewenste maatregelen (ter ondersteuning van de snelheidsovergang en/of de voorrangsregeling) ter hoogte van de nieuwe toegangspoorten tot de zone, zullen specifiek worden geformuleerd. Met deze aanbevelingen kunnen districten dan aan de slag om hun nieuwe zones 30, na afbakening, geleidelijk verder in te richten.



UITGANGSPUNTEN VOOR EEN GENERIEKE INRICHTING

De generieke inrichtingsprincipes die verderop in deze nota zijn geformuleerd, zijn gebaseerd op uitgangspunten uit onder meer het stedelijk mobiliteitsplan Antwerpen, de verkeerswetgeving, het Draaiboek Openbaar Domein van de stad Antwerpen en algemeen gangbare verkeersplanologische basisprincipes. Ze vormen het uitgangspunt van alle inrichtingskeuzes en helpen deze keuzes te begrijpen.

WETGEVING

Het Koninklijk besluit van 9 oktober 1998 actualiseerde de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur (B.S. 28.10.1998). Enkele aandachtspunten in de aangepaste zone 30-reglementering zijn:

— De verblijfsfunctie moet primeren;
— 30 km/uur moet niet noodzakelijk met infrastructurele maatregelen worden afgedwongen.

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

— De toegangen tot de zone 30 moeten duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door de inrichting of door beide;
— Binnen de zone 30 moet de snelheid teruggebracht worden tot 30km/uur door maatregelen inzake organisatie van het verkeer of het parkeren, infrastructuur of door andere aanpassingen in het straatbeeld of door combinatie van deze maatregelen;
— Niet enkel infrastructurele ingrepen, maar zeker ook maatregelen inzake de organisatie van het verkeer en het parkeren, moeten – in combinatie met een aanpassing van het straatbeeld – de verblijfsfunctie van de zone 30 tot haar recht laten komen;
— De genomen maatregelen mogen de bestuurders en voetgangers niet in gevaar brengen en moeten steeds goed zichtbaar zijn.



Verkeersbord F4a


Verkeersbord A23

Voor het snelheidsregime van 30km/uur in een schoolomgeving geldt een andere reglementering. In navolging van het K.B. van 26 april 2004 werden schoolomgevingen verplicht afgebakend en bijhorend diende ook een 30km/uur-snelheidsbeperking ingevoerd te worden. Behoudens uitzonderlijke gevallen, gerechtvaardigd door de plaatsgesteldheid, moet elke schoolomgeving worden aangeduid met de combinatie van borden F4a en A23.

Belangrijk is op te merken dat een schoolomgeving geen zone 30 is in de strikte zin van het woord. Hoewel ook hier het 30km/uur-snelheidsregime geldt, gelden in een schoolomgeving andere voorschriften dan in een zone 30. Een schoolomgeving is dus een geijkt begrip (zoals vastgesteld in artikel 2.37 van de Wegcode)[1].
Volgens het Reglement van de wegbeheerder moeten deze schoolomgevingen zoveel mogelijk gelegen zijn in een zone 30, waardoor de regels van een zone 30 gaan gelden.

1 *Artikel 2.37. "Schoolomgeving": zone van één of meerdere openbare wegen of gedeelten ervan, waarin de toegang tot een school is inbegrepen en waarvan het begin en einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b. Het verkeerbord A23 wordt bij het verkeersbord F4a toegevoegd. (Wegcode, artikel 3.37)*

WEGENHIËRARCHIE[2]

In het stedelijk mobiliteitsplan is een slimme hiërarchische opbouw van het weggennet uitgewerkt. Door een hiërarchische indeling van het wegennet worden de verschillende functies van een weg beter op elkaar afgestemd. De wegenhiërachisering bestaat er in het gebruik van de weg (snelheidsregime, voorrangsregeling, …) en het uitzicht van de weg af te stemmen op de functie van de weg, maar ook op de omgeving van de weg, in stedelijke of meer landelijke context. Deze wegenhiërachisering biedt dan ook het referentiekader om tot veilige en leefbare straten en kruispunten te komen, zowel naar als in de stad.

De stedelijke wegenhiërarchie is opgebouwd uit enerzijds stedelijke ontsluitingswegen en anderzijds lokale wegen:

Stedelijke ontsluitingswegen

Het mobiliteitsplan voorziet in een sterk samenhangend, eenduidig en leesbaar netwerk van stedelijke ontsluitingswegen die tot doel heeft de (groot)stedelijke activiteiten en voorzieningen in de stad bereikbaar te houden. Om die rol optimaal te kunnen vervullen, wordt voor deze stedelijke ontsluitingswegen gestreefd naar een voldoende hoog niveau van doorstroming en dit in het bijzonder met extra zorg voor veilige en comfortabele oversteekplaatsen en in principe gescheiden fietsverkeer.

HIËRARCHIE WEGEN: STEENWEGEN, STADSWEGEN, WIJKWEGEN[3]

Hiërarchie	Hoofdfunctie	Snelheids-regime	Voorrangs-statuut	Fietspaden	Openbaar vervoer
Steenweg* (Secundaire III)	verbinden en verzamelen op niveau van stadsagglomeratie	70 / 50	voorrangs-regeling	vrijliggende fietspaden	halteren op rijbaan of in haltehaven evt. tram-/ busbanen
Stadsweg* (Lokale I)	verbinden op stedelijk niveau	50	voorrangs-regeling	fietspaden	halteren op rijbaan of in haltehaven evt. tram-/ busbanen
Wijkweg* (Lokale II)	verzamelen en ontsluiten op wijkniveau (en naar hoger wegennet)	50 (variabele zone 30)	voorrangs-regeling	fietspaden	halteren op rijbaan, evt. tram-/busbanen

* In functie van de morfologie van de wegen en de beschikbare ruimte zullen we keuzes moeten maken. Dit kan onder andere resulteren in een ontvlechting van routes (bijvoorbeeld door de realisatie van parallelle fietsroutes)

2 *Bron: Mobiliteitsplan _ Actief & bereikbaar, Deel 2 - Richtinggevend gedeelte; Stad Antwerpen; April 2015.*

3 *Bron: Mobiliteitsplan _ Actief & bereikbaar, Deel 2 - Richtinggevend gedeelte, p.46; Stad Antwerpen; April 2015*

Lokale wegen

De selectie van ontsluitingswegen (steenwegen, stadswegen en wijkwegen) bakent op districtsniveau woon- en verblijfsgebieden af. Hier staan het buurtleven en woon- en verblijfskwaliteit centraal. Omwille van hun specifieke plaats binnen het netwerk, kennen straten binnen deze gebieden (nog) vaak verschillende maten van verkeersintensiteit en ontsluiten ze verschillende types en grootteordes van functies. Daarom maakte de Stad voor deze lokale wegen een verdere onderverdeling in hoofdstraten, buurtstraten en woonstraten.

Omdat deze lokale straten allen een belangrijke verblijfsfunctie hebben (bv. het bezoeken van lokale handel, horeca en voorzieningen, maar ook vooral wonen …), ligt de focus hier op gelijkwaardige, veilige straten met overwegend vlot, maar 'traag' bewonersverkeer. Daarom geldt hier de 'voorrang-van-rechts' (die op zichzelf snelheidsremmend werkt) en komen deze straten ook in aanmerking om stelselmatig afgebakend en ingericht te worden als een zone 30, waar het STOP-principe van toepassing is. Ook voor de hoofdstraten is een snelheidsregime van 30km/uur in principe de regel, maar afhankelijk van de plaatsgesteldheid, de functie van de straat voor het openbaar vervoer en de menging of scheiding van fietsverkeer, kan geopteerd worden voor het behoud van een snelheidsregime van 50km/uur.

HIËRARCHIE STRATEN: HOOFDSTRAAT, BUURTSTRAAT, WOONSTRAAT[4]

Hiërarchie	Hoofdfunctie	Snelheids-regime	Voorrangs-statuut	Fietspaden	Openbaar vervoer
Hoofdstraat (Lokale III)	verzamelen op buurtniveau + toegang geven	30 / 50	voorrang van rechts	fietspaden of gemengd	halteren op rijbaan
Buurtstraat (Lokale III)	toegang geven	30	voorrang van rechts	gemengd	lage frequentie
Woonstraat (Lokale III)	toegang geven	30 / 20	voorrang van rechts	gemengd	geen of zeer lage frequentie

4 *Bron: Mobiliteitsplan _ Actief & bereikbaar, Deel 2 - Richtinggevend gedeelte, p.51; Stad Antwerpen; April 2015*

VERKEERSPLANOLOGISCHE BASISPRINCIPES[5]



De leesbaarheid van een zone 30 situeert zich op verschillende schaalniveaus. Op niveau van de wijk dient een zone 30-verblijfsgebied duidelijk traceerbaar te zijn. Dit kan onder meer door een specifieke inrichting van poorten bij het binnengaan van de zone.
Ook op niveau van de straat is de leesbaarheid van belang. Hierbij speelt een zelfverklarend en herkenbaar wegbeeld een belangrijke rol. Een zelfverklarend wegbeeld is een wegbeeld waarbij de functie van de weg, de vorm en het gebruik op elkaar zijn afgestemd. Op een zelfverklarende weg of straat is het voor verkeersdeelnemers vanzelf duidelijk welk gedrag van hem/haar verwacht wordt. Een automobilist gaat zo onbewust zijn snelheid minderen en aanpassen en méér rekening houden met de aanwezigheid van andere (zwakke) weggebruikers.

Gemarkeerde oversteekplaatsen (zebrapaden)

De verdere uitrol van zones 30 betekent niet dat in die (woon)gebieden de bestaande markering van oversteekplaatsen (zebrapaden) stelselmatig en doelbewust worden verwijderd.
Wel wordt er naar gestreefd om, bij een stapsgewijze herinrichting van het openbaar domein in de zones 30, spaarzaam om te springen met de (her) aanleg van zebrapaden. Gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer dienen voetgangers in een zone 30 immers overal te kunnen oversteken. Speciale voetgangersoversteekplaatsen zijn in een goed ingerichte zone 30 dus in principe niet nodig voor de veiligheid van de voetganger.

Uitzonderingen op deze algemene regel zijn de schoolomgevingen en bijzondere locaties met relatief veel overstekende voetgangers/kinderen zoals parktoegangen, speelpleintjes, e.d.. Op een veilige manier leren oversteken is immers een belangrijk onderdeel van het leerproces bij kinderen. Zebrapaden kunnen hier dus gewenst zijn om kinderen al vroeg en in een vertrouwde omgeving de juiste gewoontes aan te leren. Gemarkeerde oversteekplaatsen dienen zorgvuldig en zoveel mogelijk in de looplijn van de voetgangers te worden ingeplant. De stad Antwerpen hanteert hiervoor de generieke inrichtingsprincipes zoals opgenomen in het draaiboek openbaar domein (zie Stappers fiche 2c, 3a, 3b, 3c).

---

5 Bronnen: Zone 30 –Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom; B.I.V.V., Juli 2007 & "Naar 30km/uur binnen de bebouwde kom, een Europese... en Belgische trend?"; Studiedag 15 mei 2012; B.I.V.V.



Voorbeeld van een schoolomgeving met gemarkeerde oversteekplaats



Voorbeeld van een fietsstraat (Grote Hondstraat)

Gemengd fietsverkeer[6]

In een zone 30 moet het verkeer worden aangepast aan het gewenst gebruik en dient de inrichting daarop worden afgestemd. In hoofdzaak heeft het gemotoriseerd verkeer zijn herkomst of bestemming in de wijk zelf en primeert de verblijfsfunctie Hier is gemengd verkeer vaak de meest geschikte oplossing[7]. Gemengd verkeer heeft immers vaak een bevestigend en versterkend effect op het statuut als zone 30. Dit is echter op dit ogenblik zeker niet het geval in alle (bestaande) zones 30. De beslissing wordt genomen op basis van plaatselijke factoren zoals de maximumsnelheid, de aard, samenstelling en intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer, de beschikbare ruimte, …. De dienst mobiliteit stoelt haar adviezen hieromtrent op basis van een daartoe speciaal ontwikkelde beslissingsboom 'fietsinfrastructuur'[8].

Een variant op het gemengd fietsverkeer die heel expliciet prioriteit geeft aan de fietsers, is de fietsstraat: een rustige straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Fietsstraten hebben dus een sterk structurerende functie door zijn brede rode loper op de rijbaan en bijhorende verkeersborden en voorrangsregeling. Ze worden op strategische assen gebruikt ter versterking en verdubbeling van het bestaande bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. De fietsstraten geven de steeds groter wordende fietsstromen meer ruimte en worden daarom bij voorkeur parallel aan verkeerswegen, doorheen rustige woonwijken aangelegd in functie van verkeersveiligheid en fietscomfort (schakelroutes)[9].

---

6 Het 'veilig gemengd verkeer invoeren in woon- en schoolomgevingen in zones 30' is als speerpunt als dusdanig opgenomen in het goedgekeurde mobiliteitsplan Antwerpen.

7 Fietsbeleidsplan Stad Antwerpen 2015-2019, p.10.

8 De beslissingsboom 'fietsinfrastructuur' werd vertaald in een tabel, welke opgenomen is in het Fietsbeleidsplan Stad Antwerpen 2015-2019, p.12.

9 Zie ook nota 'Fietsstraten'.

Voorrang van rechts

Lokale wegen in de zones 30 (woon-, buurt- en hoofdstraten) hebben een belangrijke verblijfsfunctie. De focus ligt hier op gelijkwaardige en veilige straten met overwegend lokaal bewonersverkeer. Een gematigde snelheid wordt hier nagestreefd. De voorrang-van-rechts is dan een basisregel die op zichzelf snelheidsremmend werkt in een omgeving waar hij als vanzelfsprekend beschouwd wordt ervaren[10]. Vermits enkel lokale straten in aanmerking komen om opgenomen te worden in een zone 30, is de algemene voorrang-van-rechtsregel dus logischerwijs ook van toepassing in de zones 30.

Er zijn echter enkele uitzonderingen:

— Een eerste uitzondering op de basisregel is de 'fietsstraat'. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets en dat fietsers in een fietsstraat bijgevolg ook voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer.
— Een tweede uitzondering zijn de bestaande rotondes binnen een zone 30, waarbij de algemene regel van toepassing blijft dat wie zich op de rotonde bevindt, voorrang heeft op het verkeer dat zich op de rotonde wil begeven.

Bijkomende uitzonderingen op de algemene regel zijn niet gewenst, omdat het voorrangsstatuut in de zones 30 dan erg diffuus dreigt te worden, wat nadelig is voor de algemene eenvormigheid en leesbaarheid van het lokaal stratennet en dus voor verwarring kan zorgen bij de weggebruikers.

Maatvoering rijbaan

De rijbaanbreedte dient zo veel mogelijk afgestemd te worden op het gematigd snelheidsregime. Een brede rijbaan zet immers aan tot ongewenst gedrag (sneller rijden, dubbel parkeren, inhalen van fietsers aan te hoge snelheden, …) en beperkt onnodig de verblijfsruimte langs de gevelfuncties. Uiteraard moet ook rekening gehouden worden met de maatvoering van eventueel openbaar vervoer, hulpdiensten en lokaal ontsluitend vrachtverkeer… Bovenstaande principes zijn uitgewerkt in het draaiboek Openbaar Domein van de stad Antwerpen.

Wegmarkering, verkeersborden en verkeerslichten

Specifieke wegmarkering die de geldende snelheidslimiet in de zones 30 mee kan helpen ondersteunen (zoals een grondsticker "zone30"), kan bijdragen aan de herkenbaarheid en leesbaarheid van de zones 30. Zo is het wenselijk dat de toegangen tot een zone 30, naast de weginrichting (weginfrastructuur) en de plaatsing van het wettelijk verkeersbord, extra worden geaccentueerd door middel van dergelijke signalisatie. Omwille van de schaalvergroting van de zones 30,

10 Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid (B.I.V.V.) _ Zone 30, een vernieuwde aanpak; Brussel, oktober, 1998, p.31

kan het ook aangewezen zijn om in de zones 30 zelf de automobilist geregeld te herinneren aan het geldende statuut van de weg en de gehele zone door middel van een grondsticker. De toepassing van de grondstickers wordt verderop in deze nota besproken.

Andere wegmarkeringen (zoals rijstrookverdeling, verdrijvingsvakken, …) horen in principe niet thuis in een zone 30. Het zijn immers pure, verkeerstechnische elementen die eerder de verkeersfunctie van een weg benadrukken dan de verblijfsfunctie (die in deze zones absolute prioriteit heeft). Een inflatie van dergelijke verkeerstechnische elementen ondermijnt in sterke mate de herkenbaarheid en geloofwaardigheid van een zone 30[11].

Ook met de toepassing en plaatsing van verkeersborden dient (zeker in een zone 30) omzichtig omgesprongen te worden[12]. Door enkel de hoogst noodzakelijke verkeersborden te behouden:

— wordt de algemene verkeersveiligheid verhoogd (ten gevolge van een betere leesbaarheid). Door minder borden worden de overblijvende borden immers beter zichtbaar en vallen ze voor de weggebruikers méér op;
— wordt het comfort voor de voetgangers verhoogd (> ten gevolge van minder obstakels);
— bekomt men een hogere beeldkwaliteit van het openbaar domein: rustiger beeld, hogere verblijfskwaliteit.

Verkeersborden die door de nieuwe zone 30 -reglementering overbodig zijn geworden, worden dan ook verwijderd.

Om bovenstaande reden mag het verkeer in een zone 30 ook slechts uitzonderlijk geregeld worden door verkeerslichten. Onder de uitzonderingsgevallen citeren we[13]:

— de verkeerslichten bestemd voor het regelen van het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor het gemeenschappelijk vervoer (in het bijzonder tramvoertuigen);
— de verkeerslichten bestemd voor de bescherming van de oversteekplaatsen voor voetgangers buiten kruispunten (wat op zichzelf in een zone 30 als uitzondering moet bestempeld worden);
— de verkeerslichten geplaatst op een kruispunt waarvan een tak de toegang/ uitgang van een zone 30 is;
— indien op een bepaald kruispunt elke verkeersafwikkeling onmogelijk is zonder verkeerslichten;
— verkeerslichten die de in/uitrit regelen van brandweer en andere diensten voor dringende hulpverlening.

---

11 Handboek verkeersveiligheid; CROW.
12 "Snoeien in het bordenbos"; J.Willems (HSV) & M.Vertriest (BIVV)
13 M.B. 27/10/1998; Art. 2.2°

GENERIEKE INRICHTINGSPRINCIPES ZONES 30

Generieke inrichtingsprincipes voor de zones 30 zullen een bijdrage leveren aan een verhoogde verkeersveiligheid, leesbaarheid en comfort voor de verschillende verkeersdeelnemers. Door deze ontwerpelementen in de toekomst overal toe te passen, wil de stad haar zones 30 uniform inrichten. Dit komt de herkenbaarheid ten goede zodat de verschillende weggebruikers weten wat van hen verwacht wordt.

TOEGANGSPOORTEN AAN DE RAND VAN DE ZONE 30

De wetgeving rond de zones 30 bepaalt dat de toegang tot de zone duidelijk herkenbaar moet zijn door de plaatsgesteldheid, door de inrichting of door beide. Er dient aan de randen van de zone 30 dus een soort 'poorteffect' aanwezig te zijn of te worden gecreëerd. Een goed 'poorteffect' ontstaat door een combinatie van visuele effecten en fysieke maatregelen die voornamelijk aan de bestuurders van voertuigen duidelijk maken dat hij of zij een woonwijk binnenrijden en hun (snelheids)gedrag daar moeten aan aanpassen.
De bestuurder moet als het ware door het wegbeeld intuïtief aanvoelen dat hij of zij een hoofdbaan met een hoger snelheidsregime (70 of 50km/u) verlaat en zich begeeft in een woonomgeving waar 30km/uur de regel is.

Het is dan ook erg belangrijk dat het poorteffect duidelijk herkenbaar en leesbaar is voor alle weggebruikers. Daarom wil de stad Antwerpen streven naar het maximaal gebruik van gelijkaardige (weg)elementen die doorheen de ganse stad eenvormig zijn. Een eenvormige inrichting van de poorten zal de signaalfunctie ervan aanzienlijk versterken. Uiteraard dient opgemerkt te worden dat elke plaats een eigen karakter heeft, en dus een eigen inrichting vraagt die voldoende rekening houdt met de plaatselijke omgevingseigenschappen.



Verkeersplanologisch concept van een zone 30

Volgende elementen worden standaard voorzien bij de toegang tot een zone 30:



De wettelijke 30km-zone-borden F4a en F4b aan de rechter zijde van de rijbaan.
De verkeersborden moeten duidelijk zichtbaar zijn. De ideale plaats is onmiddellijk naast de rijbaan, zodat het verkeersbord zich in het gezichtsveld bevindt van de automobilist.



Een geprefabriceerde, thermoplastische grondsticker in retro reflecterende kleur, dewelke het verkeersbord F4a voorstelt. Deze grondsticker, met afmeting 2,00 x 1,20m, wordt aangebracht op het wegdek op minstens 15m na het kruispunt (tenzij dit door plaatselijke omstandigheden niet mogelijk of wenselijk is). De grondsticker heeft enkel een extra informatieve waarde en ondersteunt mee het gewenste poorteffect die het begin van de zone 30 aanduidt.



Een ‘zone 30’ –mast. Deze mast of paal wordt in de buurt van de rijbaan en buiten de loop- en zichtlijnen van de weggebruikers geplaatst. De stadsgrijze paal heeft op ooghoogte een vast paneel, uitsluitend bestemd voor informatie of campagnebeelden m.b.t. de zone 30. Facultatief kunnen districten bovenaan de paal ook de benaming van de achterliggende wijk en eventuele wegwijzers naar belangrijke (openbare) bestemmingen in de wijk laten toevoegen.

Voornoemde standaardelementen zullen zoals de wegwijzers naar bestemmingen inde wijk, bovenlokaal worden gefinancierd en geplaatst. Bijkomend wordt het poorteffect, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden en mogelijkheden, ook ruimtelijk geaccentueerd door dit elementen. Hierbij dient opgemerkt dat de herinrichting van het openbaar domein een lokale bevoegdheid is en dat deze maatregelen in onderling overleg met de districten zone per zone worden uitgewerkt.

— Een voetpaduitstulping op de hoeken van de straat zodat de toegang tot de zone 30 compacter en overzichtelijker wordt, het parkeren wordt afgebakend en de oversteeklengte voor voetgangers wordt ingekort. De ontwerpprincipes voor hoekuitstulpingen zijn opgenomen in het stedelijk Draaiboek Openbaar Domein _ Stappers fiche 3a.
  De mogelijkheid en haalbaarheid om hoekuitstulpingen te voorzien, is evenwel afhankelijk van de aan- of afwezigheid van een parkeerstrook in de straat.
— Een verticaal groenelement (boom, …) op de voetpaduitstulping om het poorteffect te versterken. De mogelijkheid en haalbaarheid om een groenelement te voorzien is evenwel afhankelijk van de plaatsgesteldheid (vrije ruimte boven- en ondergronds, lichtinval, …). Het groenelement mag evenwel het zicht op voetgangers en op het kruispunt niet hinderen.
— Een verhoogde inrichting. Deze verhoging van de rijbaan kan verschillende vormen aannemen, met name een verkeersplateau aan het begin van de straat/ zone30 of een verkeersplateau over het volledige kruispunt. De toepassing van het type verhoging is afhankelijk van onder meer de geldende voorrangsregeling, het statuut van de zijstraat, de wenselijkheid van een snelheidsremming op de hoofdbaan en de aan- of afwezigheid van verkeerslichten of rotonde.

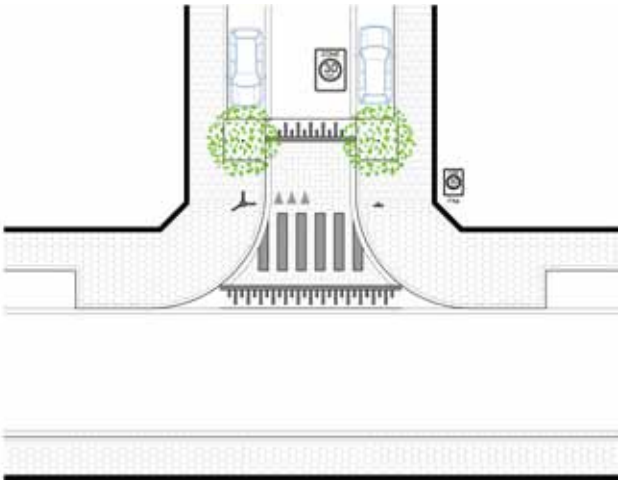
Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het belangrijk dat de aanleg of inrichting van het kruispunt de geldende verkeersreglementering (mee) ondersteund en zeker geen aanleiding mag zijn tot verwarring bij de weggebruiker/bestuurder.

VERHOOGDE INRICHTING TYPE A
Verkeersplateau over de zijstraat

Toepassing: wanneer de randweg, een straat of weg die een grens vormt voor een zone 30, een voorrangsstatuut heeft (t.o.v. de zijstraat / zone 30).

Naar vormgeving toe onderscheiden we twee subtypes naargelang de aan- of afwezigheid van aparte fietspaden langs de randweg:

Type A1: zonder fietspaden langs de randweg.

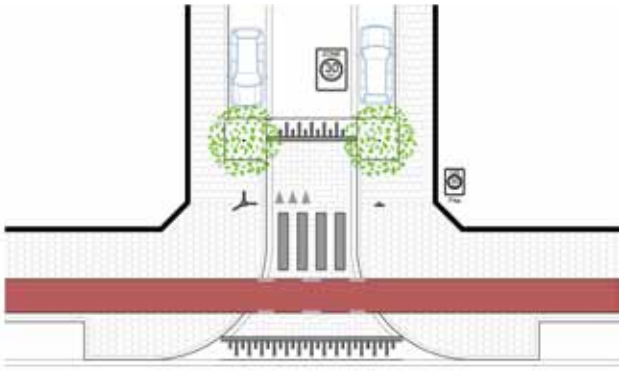


De ontwerpprincipes voor een verkeersplateau over een zijstraat zijn opgenomen in het stedelijk Draaiboek Openbaar Domein _ Privé-vervoer fiche 4c / Trappers fiche 4g & 5g.

Poort ‘zone 30’ met verkeersplateau over de zijstraat, uitstulpingen, bomen, zone 30-bord, grondsticker & mast.



Type A2: met fietspaden langs de randweg.



De ontwerpprincipes voor een verkeersplateau over een zijstraat zijn opgenomen in het stedelijk Draaiboek Openbaar Domein _ Privé-vervoer fiche 4c / Trappers fiche 4g & 5g.

Poort ‘zone 30’ met verkeersplateau & fietspad over een zijstraat, uitstulpingen, bomen, zone 30-bord, grondsticker & mast.

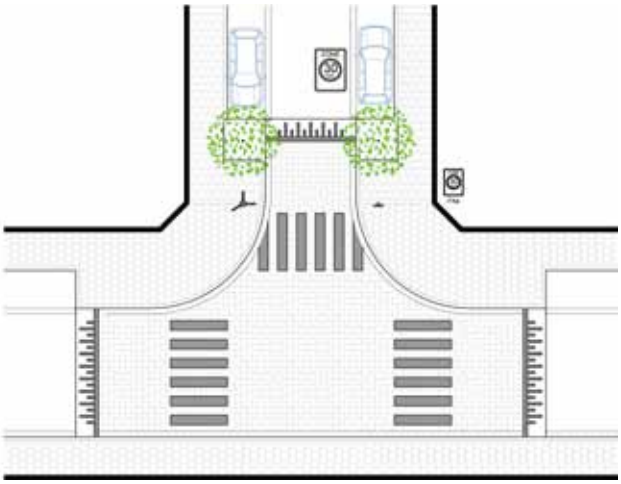


VERHOOGDE INRICHTING TYPE B
Verkeersplateau over het gehele kruispunt

Toepassing: wanneer op de randweg de voorrang-van-rechts van toepassing is.

Een verkeersplateau geeft zeer duidelijk weer dat alle takken van het kruispunt naar voorrangsregeling evenwaardig zijn. Naar vormgeving toe onderscheiden we twee subtypes naargelang de aan- of afwezigheid van aparte fietspaden langs de randweg:

Type B1: zonder fietspaden langs de randweg.

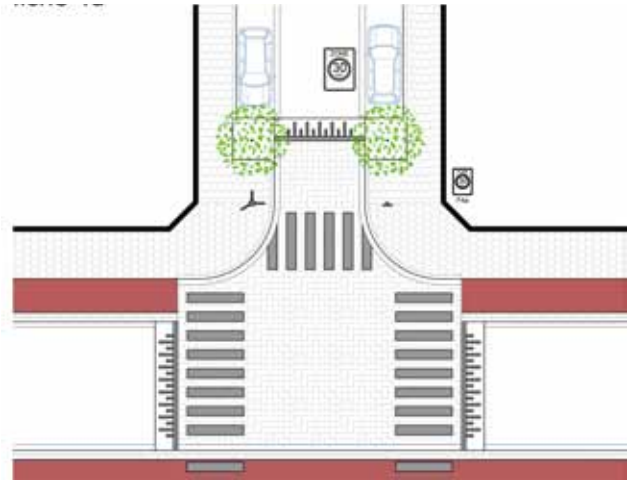


De ontwerpprincipes voor een verkeersplateau over een volledig kruispunt zijn opgenomen in het stedelijk Draaiboek Openbaar Domein _ Privé-vervoer fiche 4b / Trappers fiche 4d,f & 5d, f.

Poort ‘zone 30’ met verkeersplateau over een volledig kruispunt, uitstulpingen, bomen, zone 30-bord, grondsticker & mast.



Type B2: met fietspaden langs de randweg.



De ontwerpprincipes voor een verkeersplateau over een volledig kruispunt zijn opgenomen in het stedelijk Draaiboek Openbaar Domein
_ Privé-vervoer fiche 4b / Trappers fiche 4d,f & 5d, f.

Poort ‘zone 30’ met verkeersplateau over een volledig kruispunt + fietspad, uitstulpingen, bomen, zone 30-bord, grondsticker & mast.



Uitzondering:

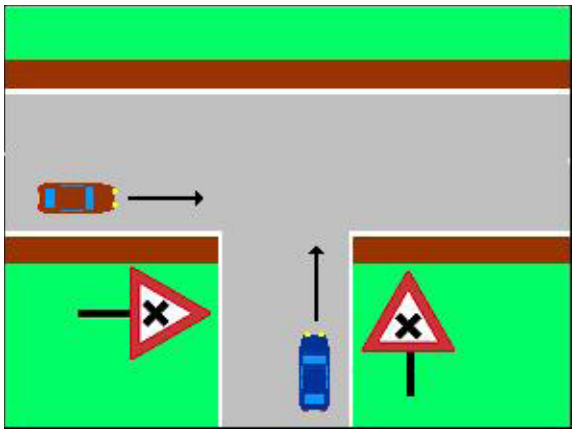
Bij een kruispunt waar de voorrang-van-rechts van toepassing is, wordt de poort tot de zone 30 extra vorm gegeven of geaccentueerd door een volwaardig verkeersplateau over het kruispunt. Het kan echter voorkomen dat de aanleg van een verkeersplateau over het gehele kruispunt (verhoogde inrichting type B1 en B2) niet (onmiddellijk) mogelijk of realiseerbaar is.
In onderstaande gevallen kan er uitzonderlijk voor gekozen worden om (voorlopig) enkel een verkeersplateau te voorzien over de zijstraat (verhoogde inrichting type A1 of A2):

- wanneer er tramsporen aanwezig zijn op de randweg;
- wanneer een totale herprofilering van de randweg met volwaardige verkeersplateaus op de kruispunten op middellange termijn in het vooruitzicht is gesteld.

Omdat het wegbeeld of de inrichting van het kruispunt in dat geval niet (meer) in overeenstemming is met de geldende voorrang-van-rechtsregeling, zijn extra (milderende) maatregelen noodzakelijk in functie van de verkeersveiligheid. Volgende extra maatregelen dienen steeds te worden voorzien:

- Op de randweg wordt vóór het betreffende kruispunt een voorlopige snelheidsremmer (bvb. een prefab rijbaankussen) geplaatst, teneinde de bestuurders te dwingen om hun rijsnelheid te milderen en zo méér aan te zetten om de voorrang-van-rechtsregeling te respecteren.
- Op de verschillende taken van het kruispunt wordt een voorrangsbord B17 geplaatst om bestuurders te attenderen op de geldende voorrang-van-rechtsregeling op het kruispunt. Het voorrangsbord B17 kan in bepaalde gevallen worden aangevuld met een onderbord M10 (cfr. plaatsingsvoorwaarden van verkeersborden).
- Op de randweg wordt vóór het betreffende kruispunt een grondsticker B17 aangebracht als extra aanduiding op de geldende voorrang-van-rechtsregeling.





Bij een latere herprofilering van de randweg of heraanleg van het volledige kruispunt, dient vervolgens met een volwaardig verkeersplateau over het gehele kruispunt voortgebouwd te worden op de reeds gerealiseerde (en voorlopige) verkeersplateau over de zijstraat (tenzij tramsporen aanwezig zijn op de randweg).

— In het geval er langs de randweg (met voorrang-van-rechts) ook een fietspad aanwezig is, wordt bovenstaande uitzonderingsmaatregel (bij voorkeur) niet toegepast. Bestuurders die uit de zijstraat komen hebben dan immers enerzijds wel de voorrang ten opzichte van het verkeer dat van links komt en zich op de rijbaan bevindt, maar anderzijds moeten zij wel voorrang verlenen aan fietsers en/of bestuurders van bromfietsen die zich op het doorlopend fietspad bevinden. Dergelijke onduidelijke en onlogische verkeerssituatie kan leiden tot grote verwarring bij de verschillende weggebruikers en aanleiding zijn tot een verhoogd ongevallenbeeld.
— In het geval de aanvang van een zone 30 grenst aan een met verkeerslichtengeregeld kruispunt of een rotonde, dan wordt dit kruispunt of de zijtak nooit voorzien van een verkeersplateau.

MAATREGELEN BINNEN DE ZONES 30

Districten (en de stad) hebben in het verleden (en ook nog steeds) reeds aanzienlijk geïnvesteerd in (zowel duurzame als snel realiseerbare en tijdelijke) verkeersremmers in woonwijken. Ook bij de verdere uitbreiding van de zones 30 worden alle straten binnen de zone idealiter zodanig verder ingericht en vormgegeven dat een matige rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer effectief wordt afgedwongen. Dit vraagt echter om een zeer grote investering in tijd en middelen die niet beschikbaar is.

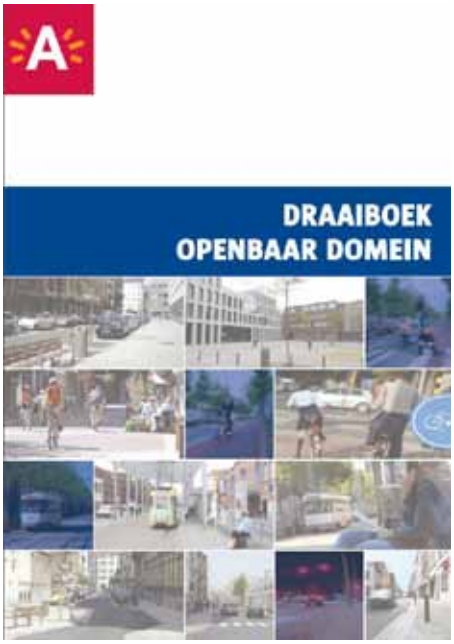
Daarom wil de stad Antwerpen de districten aanmoedigen om in de zones 30 zelf prioritair te focussen op locaties waar de hoogste winst inzake objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te halen is. Daar zijn voorzieningen het meest kosteneffectief. Concreet zijn dit onder meer:
— de (onmiddellijke) omgeving van onderwijsinstellingen;
— kruispunten en wegvakken waar relatief veel ongevallen gebeuren;
— kruispunten en wegvakken waar de snelheidslimiet frequent wordt overschreden;
— langs veel gebruikte fietsroutes.

Daarnaast wil de Stad de districten ook blijven aanmoedigen om de tijdelijke snelheidsremmers die in het verleden in woonwijken werden gerealiseerd in het kader van het project ‘snelle en tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen’ van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid Antwerpen (SGVA), verder te blijven verduurzamen.

Zowel voor kruispunten als voor straatsegmenten bestaan er een hele resem van inrichtingsconcepten en maatregelen, zoals onder meer verkeersplateaus, rijbaankussens, asverschuivingen en wegversmallingen, die de lage en veilige snelheidslimiet van een zone 30 mee kunnen helpen ondersteunen. Uit de praktijk blijkt dat op rechte wegsegmenten een maximale tussenafstand van 100 meter aangewezen is tussen fysieke snelheidsremmers om een voldoende lage schelheid af te dwingen. De keuze van maatregel is meestal afhankelijk van een groot aantal factoren zoals omgevings- en verkeerskundige kenmerken. Maatwerk op wijk- en straatniveau is dus steeds vereist zodat de juiste maatregel op de juiste plaats wordt toegepast.

Binnen eenzelfde type maatregel of inrichtingsconcept dient maximaal gestreefd naar uniformiteit in maatvoering en materiaalkeuze om de leesbaarheid, de herkenbaarheid en de algemene kwaliteit van het openbaar domein te verhogen. Daartoe werd door de stad een generiek ontwerphandboek opgemaakt, het draaiboek openbaar domein, dat ontwerprichtlijnen formuleert die haar ontwerpers hanteren bij de ontwikkeling en aanleg van de publieke ruimte over de hele stad en haar districten.

Bij omvangrijke zones 30 kan het aangewezen zijn om op korte termijn de geldende snelheidslimiet van 30km/uur op bepaalde locaties in de zone 30 zelf te herhalen door het aanbrengen van een grondsticker ‘30’ op het wegdek. Zodoende wordt de automobilist ook binnen de zone 30 herinnerd aan de geldende snelheidslimiet. We denken daarbij in eerste instantie aan kruispunten en wegvakken die momenteel nog onvoldoende de snelheidslimiet van 30km/uur ondersteunen, waar relatief veel ongevallen gebeuren en/of waar de snelheidslimiet frequent wordt overschreden.



Het aanbrengen van grondstickers binnen de zones 30 dient steeds weloverwogen te gebeuren. Bij overdadig gebruik is de kans immers zeer reëel dat deze markering steeds minder gaat opvallen in het straatbeeld en daardoor ook zijn effect stilaan zal verliezen. Bovendien mag het aanbrengen van zone 30- grondstickers geen excuus zijn om niet (meer) te hoeven investeren in de aanleg van snelheidsremmers en de aanpassing van de weginrichting in woonwijken. Uit onderzoek blijken dergelijke markeringen immers sowieso maar een zeer tijdelijk effect te hebben.

MAATREGELEN IN DE BUURT VAN SCHOLEN

Idealiter ervaart de weggebruiker door het wegbeeld of de specifieke ruimtelijke vormgeving vanzelfsprekend de aanwezigheid van een onderwijsinstelling in een straat, zodat hij of zij intuïtief zijn of haar rijgedrag daaraan aanpast.

Districten (en de stad) hebben in het verleden (en ook nog steeds) reeds aanzienlijk geïnvesteerd in voetpaduitstulpingen en (snel realiseerbare en tijdelijke) verkeersremmers ter hoogte van de schoolpoort. Maatregelen die zeker lonen om de zichtbaarheid van scholen en de verkeersveiligheid in schoolomgevingen te verhogen. Daar de inrichting van het publiek domein een lokale bevoegdheid is, wil de stad haar districten dan ook aanmoedigen om blijvend te investeren in:

— ruime en goed uitgeruste voetpaduitstulpingen ter hoogte van de schoolpoort;
— extra snelheidsremmende maatregelen in de schoolomgevingen;
— het verduurzamen van de tijdelijke snelheidsremmers die in het verleden in schoolomgevingen werden gerealiseerd in het kader van het project ‘snelle en tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen’ van de Stedelijke Staten-Generaal Verkeersveiligheid (SSGV).



Voetpaduitstulping t.h.v. schoolpoort



Rijbaankussens als snelle en voorlopige snelheidsremmer

In de zones 30 zelf wordt de signalisatie voor de eventueel al eerder bestaande, kleinere zones 30 en de ‘zones 30 schoolomgeving’ afgeschaft. Ze worden immers opgenomen in een grotere, algemene zone 30. Concreet betekent dit dat de permanente en eventuele variabele borden ‘zone 30 schoolomgeving’ worden verwijderd. De wettelijke verkeersborden A23 «opgelet kinderen» blijven (min of meer op dezelfde plaats) gehandhaafd ter verhoging van de waakzaamheid van de automobilisten[14]. De A23-borden worden indien nodig voorzien met een onderbord met afstandsaanduiding.

Het verdwijnen van de wettelijke ‘zone 30’-borden in de schoolomgevingen zal mogelijks tot gevolg hebben dat scholen minder zichtbaar en aanwezig zullen zijn in het straatbeeld. Nochtans is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wenselijk dat weggebruikers tijdig en voldoende worden geattendeerd op de aanwezigheid van een verhoogde concentratie van zwakke weggebruikers in de onmiddellijke omgeving van de schoolpoort(en).



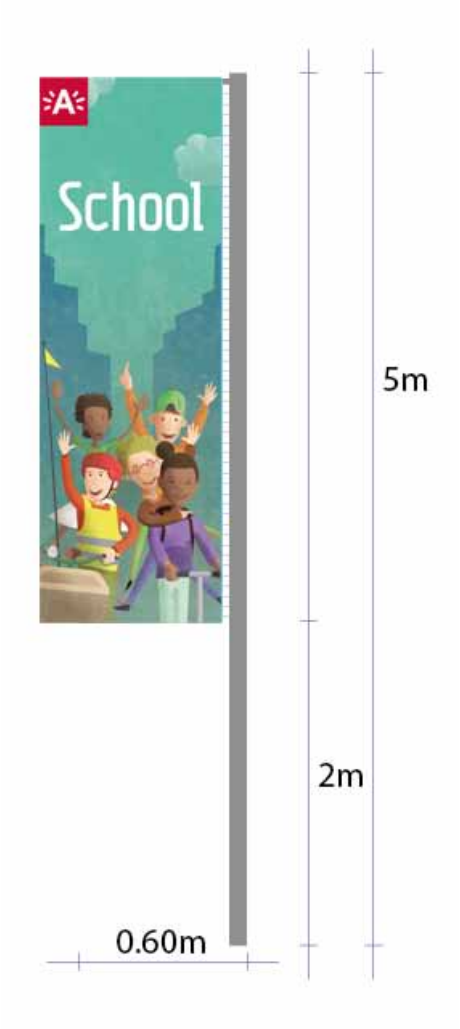
Verkeersbord A23 + F4a zone 30


Grondsticker A23

14 *Geïllustreerd Reglement voor de Wegbeheerder – Art. 7.7.; OCW, versie 03/2014*

Daarom zal de Stad bijkomende maatregelen treffen om de aanwezigheid van een school extra in de verf te zetten. Volgende generieke elementen worden met bovenlokale financiële middelen standaard voorzien in straten die behoren tot de directe schoolomgeving:

— Het aanbrengen van ‘A23’-sjablonen op de rijweg. Dergelijke sjablonen zijn nuttig omdat ze beter opvallen dan verkeersborden en de weggebruiker een motivering geven waarom het belangrijk is zich aan de snelheidsbeperking van 30km/uur te houden[15].
— Het plaatsen van een aandachtsportiek in de vorm van vlaggenmast.





Simulatie aandachtsportiek

15 *Uit onderzoek blijkt dat automobilisten meer bereid zijn zich aan regels te conformeren wanneer ze inzicht hebben in het waarom van die regels.*

(WOON)ERVEN

(Woon)erven kunnen gelegen zijn binnen een algemene zone 30. In een (woon)erf is de snelheid beperkt tot 20 km per uur.

Voor (woon)erven gelden specifieke regels[16] en inrichtingsprincipes[17], teneinde een goede organisatie van het verkeer te verzekeren en de veiligheid van de weggebruikers zoveel mogelijk te garanderen:

— De toe- en uitgangen van het woonerf worden herkenbaar gemaakt door de aanleg zelf. Ze vertonen ten opzichte van de gewone straten en wegen een niveauverschil door middel van een doorlopend trottoir. Daardoor is er meteen ook een duidelijk onderscheidt met de toegang tot een zone 30, waar gewerkt wordt met een verhoogde inrichting (en dus met een helling/sinus met kammarkering). De ontwerpprincipes voor een doorlopend trottoir zijn opgenomen in het stedelijk Draaiboek Openbaar Domein _ Privé-vervoer fiche 4c / Trappers fiche 4g & 5g
— Het woonerf wordt aan elke ingang en uitgang respectievelijk voorzien van de borden F12a en F12b.



Verkeersbord F12a



Verkeersbord F12b

16 *KB 01 december 1975; art. 22bis.*
17 *Ministerieel Rondschrijven van 23 juni 1978 betreffende de aanleg van een woonerf*

— Ook het specifieke karakter van een woonerf zelf is zéér herkenbaar en leesbaar door:
    - de afwezigheid van boordstenen die de rijbaan begrenzen. Alle weggebruikers mogen immers de gehele breedte van de beschikbare ruimte gebruiken, waardoor de weg niet mag verdeeld worden in een rijbaan en een trottoir;
    - het gebruik van kleinschalig bestratingsmateriaal in plaats van monolietverharding (asfalt/beton);
    - de afwezigheid van rechtlijnigheid in functie van het verlagen van de snelheid van de voertuigen;
    - de afwezigheid van puur verkeerstechnische elementen zoals verkeerslichten, wegmarkering, …

Op het grondgebied van de stad Antwerpen komen ook straten met een erfachtige aanleg voor die niet zijn gereglementeerd en gesignaleerd als (woon)erf. Wanneer deze worden opgenomen in een zone 30, dan geldt ook hier een snelheidsbeperking van 30km/uur (tenzij het voetgangersgebied betreft).
Dit kan leiden tot verwarring bij de weggebruiker. In functie van het verhogen van de leesbaarheid is het aangewezen om te onderzoeken of dergelijke straten kunnen omgevormd en gereglementeerd worden als een (woon)erf. Indien dit niet haalbaar of wenselijk is, kan een herhaling van de snelheidsbeperking van 30km/uur (door een bord of grondsticker) in dergelijke straten soelaas bieden.





COLOFON

Dienst Mobiliteit Antwerpen
Jan Verhaert | hoofd afdeling mobiliteit
Geert Troucheau | consulent mobiliteit

Redactie
Stadsontwikkeling | afdeling mobiliteit

Verantwoordelijke uitgever
Patricia De Somer | bedrijfsdirecteur Stadsontwikkeling, stad Antwerpen

Depotnummer
D/2016/0306/69

Fotografie
Dries Luyten, Elisabeth Verwaest; Elvire Van Ooteghem

© copyright
De informatie uit deze publicatie mag kosteloos gebruikt worden mits bronvermelding. Voor de foto's gelden de normale regels inzake copyright. Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten, kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.



www.antwerpen.be