



Ruimte- verdeling

STAD 30
FICHE 11

Fiche voor de snelle uitvoering van Stad 30-regelingen

Trottoiruitstulping

Toepassing: op weggedeeltes en op kruispunten

1. Definitie

Een trottoiruitstulping is een verbreding van een trottoir bij een zebrapad. In de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening staat: "Wanneer op de rijbaan een permanente parkeerzone langs de voetgangersweg ligt, wordt deze laatste verbreed ter hoogte van de zebrapaden". Het onderliggende principe is dat de voetganger die wil oversteken, in het verlengde van de parkeerplaatsen staat, zodat de voetganger en de bestuurder kunnen "zien en gezien worden".

Deze inrichting is bestemd om de zebrapaden veiliger te maken door de onderlinge zichtbaarheid wederzijds te verbeteren, maar ze beperkt die wederzijdse zichtbaarheid tot de oversteekzone zelf.

De GSV bepaalt ook het volgende: "De verbreding van de voetgangersweg wordt verlengd zodat de parkeerzone zich op minstens 5 m van het zebrapad bevindt in de richting van het verkeer". Die regel versterkt het voorschrift uit het verkeersreglement dat parkeren op minder dan 5 m van oversteekplaatsen voor voetgangers verbiedt. Dat verbod wordt immers vaak overtreden bij gebrek aan inrichtingen die het parkeren fysiek verhinderen.

Feitelijk verbreedt die afstand van de geparkeerde voertuigen de gezichtshoek van met name de bestuurder. Zo kan die beter anticiperen op een naderende voetganger die zich op het zebrapad wil begeven en kan hij zijn rijgedrag aanpassen om de voetganger veilig te laten oversteken.

De trottoiruitstulping verkort ook de afstand en de tijd die nodig is om over te steken. Hierdoor is er minder blootstelling aan conflictrisico's. De oversteekplaats is ook beter aangepast aan personen met beperkte mobiliteit en andere kwetsbare weggebruikers voor wie de vergewissingsplicht zo beperkt mogelijk moet zijn.

De snelheid van de voertuigen kan ook worden beperkt dankzij het visuele effect van een wegversmalling.

Op kruispunten levert deze inrichting trottoiruitstulpingen op die het kruispunt visueel compacter maken, de uitwegen smaller maken, een poorteffect creëren (vooral in combinatie met een plateau), de snelheid van het verkeer en met name van afslaande bestuurders verlagen en de onderlinge zichtbaarheid van alle weggebruikers verbeteren, wat uiteraard een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid.

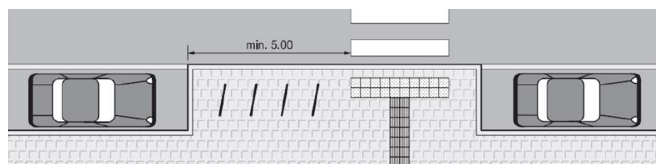
Ruimteverdeling: Trottoiruitstulping



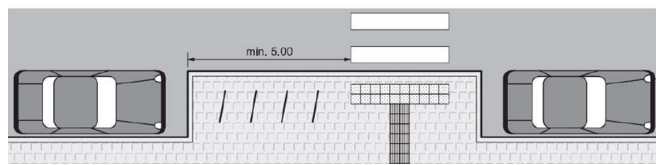
Figuur 1: Trottoiruitstulping

2. Afmetingen

De trottoiruitstulping wordt aangelegd over de volledige breedte van de parkeerstrook. De boord van de uitsprong bevindt zich dus in het verlengde van de boord van de parkeerstrook (meestal 2 m). Ze strekt zich uit over de volledige breedte van het zebrapad (ten minste 3 m). Als er geen verkeerslichten zijn, wordt ze verlengd tot ten minste 5 m vóór het begin van de oversteekplaats in de richting van het verkeer.



Parkeren buiten de rijbaan: de trottoiruitstulping 5 m vóór het zebrapad laten beginnen (voorschrift van de GSV).



Parkeren op de rijbaan: de trottoiruitstulping 5 m vóór het zebrapad laten beginnen om het door het verkeersreglement opgelegde parkeerverbod te laten naleven.

Figuur 2: Beheer van het parkeren in de nabijheid van een zebrapad [Brussel Mobiliteit 2014]

Deze inrichting is dus bedoeld om het parkeren over een voldoende lange strook fysiek onmogelijk te maken zodat het zicht niet door een geparkeerd voertuig kan worden belemmerd en de bestuurders kunnen anticiperen op de naderende voetganger.

Als er verkeerslichten zijn, moet de trottoiruitstulping overeenkomstig het verkeersreglement [Art.24] worden verlengd om parkeren fysiek onmogelijk te maken "op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten op de kruispunten". Dit voorkomt dat het zicht op elkaar en op de verkeerslichten wordt belemmerd. Dat laatste element is belangrijk om te vermijden dat weggebruikers de lichten niet zien en doorrijden.

3. Aanleg

Overeenkomstig het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 november 2008, besluit van geringe omvang genoemd, is de aanleg van trottoiruitstulpingen op repetitieve wijze vrijgesteld van de stedenbouwkundige vergunning.

Alle stoepen moeten voldoen aan nauwkeurige normen voor de materialen, de breedtes, de hellingspercentages en de hoogteverschillen, om een optimale toegankelijkheid te waarborgen. Voor meer details kan het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen worden geraadpleegd. De aanleg van dergelijke verharde inrichtingen is een gelegenheid om een specifiek voetgangerstraject (of fietstraject) te promoten en te beveiligen door middel van een snelheidsbeperkend verkeersplateau [fiche 9] dat de volledige inrichting op hetzelfde niveau brengt.

De aanleg van dergelijke verharde (en dus duurzame) inrichtingen gaat echter vrij traag en is in relatief duur. Vaak zijn aanzienlijke budgetten, werkzaamheden aan nutsvoorzieningen, een stedenbouwkundige vergunning enzovoort noodzakelijk.

Om deze beveiliging te bespoedigen, kan een snellere, meer tijdelijke en minder dure aanleg worden overwogen met gebruik van uitwijkmarkeringen, stadsmeubilair (bv. fietsbeugels, paaltjes, zie afbeelding Figuur 3), lage plantenbakken enzovoort.

Ruimteverdeling: Trottoiruitstulping

Dergelijke inrichtingen zijn niet altijd even esthetisch, maar ze maken het mogelijk zonder grote uitgaven snel de veiligheid van de voetgangers bij het oversteken te verbeteren. Het is ook een goede manier om met een herinrichting van de ruimte te experimenteren voordat ze definitief wordt uitgevoerd.



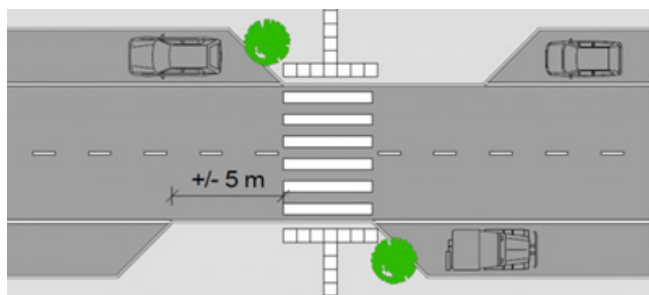
Figuur 3: Trottoirverbreding met paaltjes

4. Opmerkingen/Aandachtspunten

Bomen/planten in de trottoiruitstulping

Om een optimaal zicht op de oversteekplaats te garanderen, moet het plaatsen van andere hindernissen in de vrijgekomen zones (beplantingen zoals dichte hagen, reclameborden, glascontainers enzovoort) worden vermeden. Die zouden immers het zicht op de voetgangers of zelfs op eventuele verkeerslichten in hoge mate kunnen beperken.

Voor beplantingen gaat de voorkeur naar lage soorten, niet meer dan 75 cm hoog, en hoogstambomen van een soort die geen (te) dikke stam krijgt, zo ver mogelijk van de stoeprand geplant. Op kruispunten moet evenveel aandacht worden besteed aan de onderlinge zichtbaarheid van alle weggebruikers.



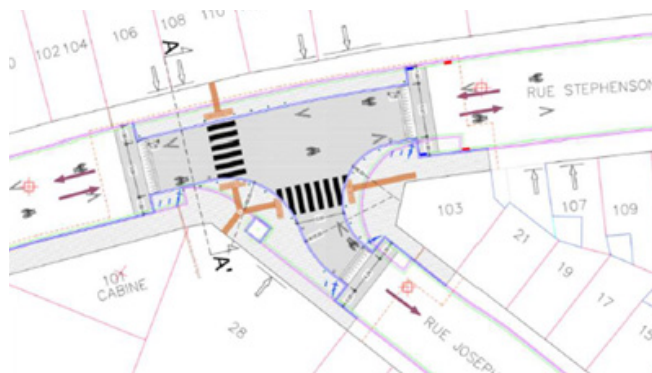
Figuur 4: Het meubilair mag het zicht van de voetgangers niet belemmeren

Interventievoertuigen (DBDMH)

Trottoiruitstulpingen verkleinen de beschikbare ruimte op de rijbaan op wegvakken of op kruispunten.

In smalle straten, op wegvakken, mogen noch geparkeerde voertuigen, noch dergelijke versmallingen de interventievoertuigen hinderen. Die moeten over een vrije breedte beschikken van ten minste 3 m om te rijden, en plaatselijk van 4 m om hun vizels uit te schuiven.

Als de trottoiruitstulping het draaien van het interventievoertuig bemoeilijkt, kan een deel van de uitstulping overschrijdbaar worden gemaakt zodat de voertuigen gemakkelijker kunnen doorrijden. Verkeersborden en -lichten mogen niet op het overschrijdbare gedeelte worden geplaatst omdat ze dan bijkomende hinder kunnen veroorzaken voor deze voertuigen [OCW 2020]. Voor een dergelijke inrichting moet echter rekening worden gehouden met de toegankelijkheid. Eventuele blindegeleide tegels moeten op het niet-overschrijdbare deel van de trottoiruitstulping worden geplaatst.



Figuur 5: Voorbeeld van de inrichting van een verkeersplateau op een kruispunt met trottoiruitstulpingen [OCW 2020_1]

Ruimteverdeling: Trottoiruitstulping

5. Kosten

De kosten verschillen naargelang de aard van de inrichting. Een trottoiruitstulping die enkel met markeringen en paaltjes is uitgevoerd, kost +/- € 1.500 (inclusief installatie) (zie Figuur 3). Een volledig kruispunt kan dus worden ingericht voor € 4.000-5.000. De prijs van een verharde uitstulping (bijvoorbeeld trottoirverbreding) bedraagt € 2.000 (verbreding zonder bijkomende werkzaamheden) tot € 15.000 (stoeprand die moet worden gewijzigd, kolken en stadsmeubilair die moeten worden verplaatst enzovoort) voor een meer complete trottoiruitstulping.

Ruimteverdeling: Trottoiruitstulping

Lijst van referenties

- Brussel Mobiliteit 2014, Vademecum voor voetgangers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Cahier voetgangerstoegankelijkheid.
- Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, Titel 7, Artikel 5, §2.
- OCW 2020, Goede praktijkengids: Inrichting van wegen voor de vlotte doorgang van hulpvoertuigen.
- OCW 2020_1, Praktische gids voor de aanbrenging van verhoogde snelheidsbeperkende voorzieningen in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest / Verkeersplateaus, -drempels en rijbaankussens.
- Verkeersreglement, artikel 24, 8^e lid.

Colofon

Opdrachtgever

Brussel Mobiliteit
Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Cel Verkeersveiligheid
Infra_sr@gob.brussels

Uitvoerder

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
Afdeling Mobiliteit, Veiligheid en Wegbeheer
Hinko van Geelen
h.vangeelen@brrc.be

Illustraties

Illustraties zijn van het OCW,
tenzij anders vermeld