

Verslag

Van de vergadering van het wijkcomité Opvoedingstraat en omgeving

Datum : 13/01/2015
Plaats : Bij Luc, Opvoedingstraat 31
Aanwezig : Jean, Luc, Nele, Thei
Joost Vandamme, mobiliteitsexpert
Verslaggever : Jean

Agenda

Inleiding	1
Problematiek	1
Strategie en doelstelling	2
Brainstorming	2
Actiepunten	2
Appendix: samenvatting van de problematiek en mogelijke acties.....	4

Inleiding

Het gaat hier om een “buitengewone” vergadering van het wijkcomité om de mobiliteitsproblematiek te analyseren en een aantal denkpijlers uit te werken die dan aan een breder forum worden voorgelegd (idealerweise alle bewoners van de straat/wijk) om uiteindelijk te resulteren in een of meerdere acties als er voldoende draagvlak voor blijkt te zijn.

N.B. Informatie die nog na de vergadering werd bekomen, is in *cursieftekst* weergegeven.

Problematiek

Luc schets nog eens de problematiek zoals uitgebreid uitgelegd in zijn e-mail (zie appendix onderaan dit document). Het gaat om een drietal aspecten:

- ❑ Parkeerproblematiek, toegenomen door het invoeren van blauwe zone en bewonersparkeren in een aantal aanpalende straten;
- ❑ Aantal aanrijdingen met vluchtmisdrijf, veroorzaakt door onaangepast rijgedrag, smalle doorgang door parkeren aan beide kanten en zwaar vrachtverkeer ondanks verbodsteken,
- ❑ Leefbaarheid van de straat (gevaar voor fietsers, lawaaihinder, weinig contactmogelijkheden...), vooral door het feit dat er aan beiden kanten auto's staan geparkeerd.

Strategie en doelstelling

- ❑ Het uitgebreide wijkcomité (leden plus Thei Noukens en mobiliteitsdeskundige Joost Vandamme) werkt een aantal scenario's uit die de geschetste problematiek geheel of gedeeltelijk kunnen verhelpen.
- ❑ Het comité onderzoekt en beschrijft de voor- en nadelen en de maat van efficiëntie van elke oplossing. Ook de haalbaarheidsgraad wordt vermeld indien gekend. Criteria zijn o.a. (bv. kost voor de stad, de bewoners, al dan niet in lijn met bestaande wetgeving...).
- ❑ Het doel is door participatie van mogelijkst alle bewoners consensus op te bouwen naar een effectieve en tegelijk haalbare oplossing of combinatie van oplossingen.
- ❑ Het voorstel waar het grootste draagvlak voor bestaat (bij voorkeur meer dan de helft van de inwoners die hun mening kenbaar gemaakt hebben) aan de stad Leuven voorleggen via een nog te bepalen proces.

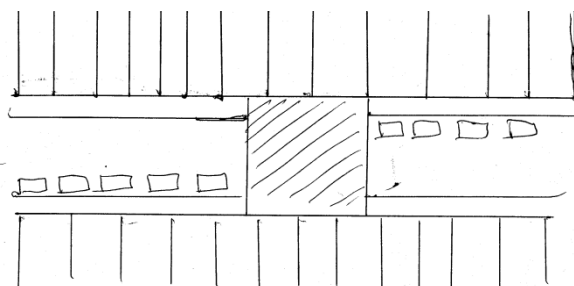
Brainstorming

Nele legt uit hoe in Engeland een vorm van blauwe zone met beperkt parkeerverbod voor niet-bewoners tijdens een bepaald moment van de dag (bv. tussen 12 en 13u), waardoor:

- ❑ Pendelaars of andere langparkeerders er niet kunnen blijven staan;
- ❑ De politie veel doelgerichter kan controleren: ze moet immers enkel tijdens het verboden tijdstip langskomen.

Joost stelt voor om de straat in twee te delen, met een plateau in het midden (verhoogd, zonder voetpad maar met bv. boompjes of banken) en alternatief parkeren (één kant van het plateau links, andere kant rechts, dit gecombineerd met blauwe zone en bewonersparkeren:

- ❑ Probleem van schade aan auto's verdwijnt door eenzijdig parkeren;
- ❑ Er zijn minder parkeerplaatsen, maar misschien toch voldoende indien de plaatsen voorbehouden blijven voor bewoners van de straat (zie actiepunten);
- ❑ De leefbaarheid van de straat verbetert door de ontmoetingsruimte in het midden en het eenzijdig parkeren;
- ❑ Verkeerssnelheid wordt ook beperkt door het plateau en door de asverschuiving van het alternatief parkeren.



De verschillende "knip" scenario's worden doorgenomen maar leveren niet direct een consensus op (impact op verkeersstromen, draagvlak, implementatiekost...) maar worden ook nog niet afgeschreven. Er zijn uiteraard meerdere combinaties mogelijk.

Actiepunten

- ❑ Initiatief op nieuwjaarsreceptie toelichten – de politie zal ook een vertegenwoordiger afvaardigen om de problematiek uit te leggen.
N.B.: de politie bevestigde op de receptie dat zij al altijd geadviseerd heeft om dubbelzijdig parkeren af te schaffen omdat de vereiste 3 m voor doorgang van o.a. hulpdiensten niet worden gehaald.

- ❑ Bord of spandoek om het vrachtwagenverbod nog eens duidelijk te herhalen.
N.B. De politie zegt dat het bord enkel vrachtverkeer langer dan 8 m verbiedt. Dit is weinig zinvol. Het gaat immers om de breedte, en hiervoor zou een tonnagebeperking meer aangewezen zijn. Hierdoor kan de politie nu ook niet efficiënt optreden.
- ❑ Nele en Thei tellen het aantal auto's en het aantal parkeerplaatsen in de straat om te zien hoeveel plaatsen effectief zouden nodig zijn opdat iedereen zijn wagen in de straat kan parkeren.
- ❑ Jean bereidt een presentatie voor met de verschillende scenario's, liefst met wat illustraties. Deze kan dan voor de algemene bewonersvergadering kan worden gebruikt.

We spreken af dat we voor eind februari terug samenkomen om de resultaten van de actiepunten en de volgende stappen (algemene bewonersvergadering) te plannen.

Appendix: samenvatting van de problematiek en mogelijke acties

Wat zijn de verkeersproblemen in onze straat?

1. Schade aan geparkeerde wagens vooral door vrachtwagens, maar ook door privé-wagens
2. Door invoering van de blauwe zone tot aan de Smidse- en Schurmansstraat zijn er minder parkeerplaatsen beschikbaar voor eigen bewoners die sindsdien ook niet meer in de twee vermelde straten terecht kunnen
3. De in grote getale aanwezigheid van geparkeerde auto's in de straat is niet bevorderlijk voor de sfeer, het burenccontact...
4. Doordat auto's de volledige beschikbare rij-oppervlakte van de straat in beslag nemen is er vaak geen plaats voor fietsers, waardoor zich soms genoodzaakt zien om op het voetpad te rijden

Wat zijn mogelijke oplossingen?

1. De rij-oppervlakte voor auto's vergroten door het parkeren te beperken tot één kant
 - voordelen:
 - Minder beschadiging aan auto's
 - Meer rijcomfort voor auto's en fietsers
 - nadelen:
 - Het gevaar is groot dat de verkeerssnelheid in de straat toeneemt,
 - Het gevaar is eveneens groot dat auto's bij uitwijkmaneuvers op het voetpad gaan rijden (aan de zijde waar geen auto's geparkeerd staan)
 - Het aantal parkeerplaatsen vermindert nog
2. De straat eenrichting maken met behoud van parkeren aan de twee kanten
 - voordelen
 - Meer rijcomfort voor auto's en fietsers
 - nadelen
 - Het probleem van schade aan de auto's blijft
 - De verkeerssnelheid zal ongetwijfeld toenemen
3. De straat eenrichting maken én parkeren aan één kant
 - voordelen:
 - Meer rijcomfort voor auto's en fietsers
 - Geen schade meer aan auto's
 - nadelen
 - De verkeerssnelheid zal toenemen
 - Gevaar dat auto's op het voetpad gaan rijden
4. Aandringen op strengere politiecontrole met betrekking tot aanwezigheid van vrachtwagens in straat
 - voordelen: minder beschadiging auto's

- nadelen: problemen van rijcomfort voor auto's en fietsers blijven
5. Doorgang beperken via nummerplaatherkenning (een paal in het midden van de straat die enkel voor bepaalde bestuurders naar beneden gaat) aan het kruispunt van de Opvoedingstraat en Smidsestraat (dit kan ook aan Opvoedingstraat-Christianlaan). Dit voorstel houdt bijvoorbeeld in dat nog enkel bewoners in het stratenblok dat gevormd wordt door Opvoedingstraat, Waterleidingstraat en Krakaustraat (omvang van stratenblok nog te bekijken natuurlijk) kunnen passeren.
 - voordelen: veel minder auto's in de straat, meer leefbaarheid
 - nadelen: mogelijk gebrek aan draagvlak want een aantal mensen uit verderop gelegens straten zullen moeten rond rijden via Valvekensstraat of Wauterstraat.
 6. Een totale 'knip' realiseren aan het kruispunt van de Opvoedingstraat en Smidsestraat (of Opvoedingstraat en Christianlaan)
 - voordelen: veel minder auto's in de straat, meer leefbaarheid
 - nadelen: mogelijk gebrek aan draagvlak, niet alleen van mensen die verderop wonen, maar ook van bewoners van de eigen straat vermits die voor bepaalde trajecten zullen moeten rondrijden
- PS. De stad Leuven is dergelijke 'knippen' niet ongenegen en realiseerde er in het verleden al op andere plaatsen in Kessel-lo (bv. Platte Lostraat)
7. Van de Opvoedingstraat een leefstraat maken met autoluw verkeer en geen geparkeerde wagens, b.v. eerste deel van de Platte Lostraat aan de Tiensesteenweg.
 - voordelen: leuke straat
 - nadelen: gebrek aan draagvlak