

Mobiliteit en veiligheid in de Opvoedingstraat

Inhoud

1. Terugblik	1
2. Wegmarkeringen voor de parkeerplaatsen.....	2
3. Bijkomende veiligheidsmaatregelen	2
3.1. Paaltjes om rijden over het voetpad te voorkomen.....	2
3.2. Bloembakken of boomeilandjes	3
3.3. Fietsstraat	4
4. Conclusie en voorstel.....	4

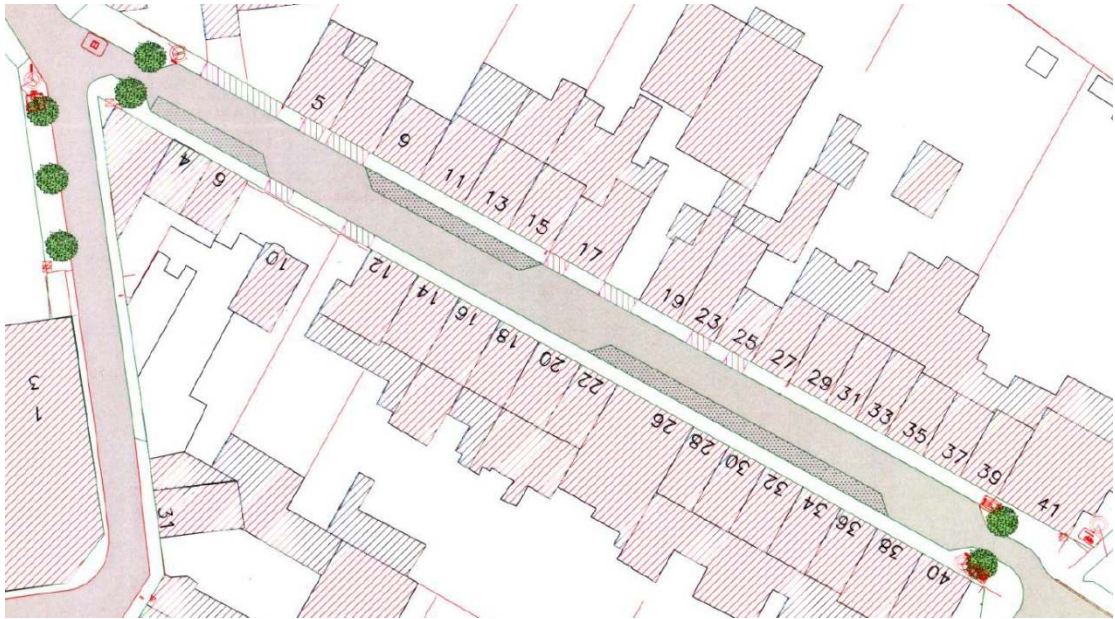
1. Terugblik

Naar aanleiding van problemen rond mobiliteit, parkeergelegenheid, veiligheid en leefbaarheid in de Opvoedingstraat heeft een werkgroep van het wijkcomité in 2015 een uitgebreide enquête en informatiesessie gehouden waar de grote meerderheid van de straatbewoners aan meegedaan heeft.

Met deze enquête wilden wij bepalen welk probleem als het belangrijkste ervaren werd: (gebrek aan) parkeerplaatsen, veiligheid voor zwakke weggebruikers, veiligheid voor auto's en leefbaarheid.

Op basis van de resultaten werden voorstellen geformuleerd en aan de stad Leuven voorgelegd.

- Blauwe zone: om "wild parkeren" van pendelaars in de straat te beperken werd de Opvoedingstraat in de zomer van 2017 in de blauwe zone opgenomen.
- Geschrinkt parkeren in twee stroken om iets meer ruimte voor het verkeer te laten en tegelijk (tenminste dat was de intentie) het verkeer trager te doen verlopen. Het verlies aan parkeerplaatsen werd gedeeltelijk gecompenseerd door de invoering van de blauwe zone, waardoor er meer plaatsen voor de buurtbewoners bleven.
- Na een proefperiode deed de stad een nieuw voorstel met drie parkeerstroken. Dit is de huidige situatie.
- Andere de veiligheid verhogende maatregelen (bloembakken, paaltjes...) werden niet aanvaard, o.a. op advies van de brandweer. Er werd ook afgesproken om deze configuratie een tijdje te behouden en dan te evalueren. Eventueel konden dan ook bijkomende maatregelen worden overwogen.



Beeld 1 - huidige implementatie van geschrant parkeren

2. Wegmarkeringen voor de parkeerplaatsen

De stad had voorgesteld om, als de configuratie definitief werd, de parkeerplaatsen op de grond aan te duiden. Dit creëert een visueel effect en zorgt ook voor een beter gebruik van de beschikbare ruimte: de mensen zullen immers zoveel mogelijk binnen de lijnen parkeren, terwijl ze nu vaak eerder waar tussen de twee verbodsborden parkeren. Eveneens met het oog op het optimaal gebruik van de beschikbare plaats, lijkt het ons beter de parkeerstroken als geheel af te bakenen eerder dan individuele parkeerplaatsen (bv. 3 kleine wagens i.p.v. 2 grote...).

Deze maatregel heeft verder geen impact op de parkeer- en verkeerssituatie en kan dus vanuit dit opzicht als neutraal worden beschouwd.

3. Bijkomende veiligheidsmaatregelen

Zoals in de *terugblik* vermeld, werd bij het invoeren van de huidige configuratie van geschrant parkeren gezegd dat bijkomende maatregelen pas konden worden onderzocht als de opstelling definitief was. Als we hier nu van uitgaan, kunnen we de volgende bijkomende maatregelen ter verbetering van de algemene veiligheid van vooral fietsers en voetgangers voorstellen.

3.1. Paaltjes om rijden over het voetpad te voorkomen

Automobilisten hebben vaak de neiging om eerder over het voetpad te rijden dan even te wachten tot de tegenligger voorbij is. Dit is vooral het geval op de plaatsen waar de rand van het voetpad verlaagd is, bv. voor (ex-) inritten van garages.



Beeld 2 - Voertuigen rijden over het voetpad

Dit rijgedrag is bijzonder gevaarlijk voor de voetgangers, maar ook in het geval dat mensen (met kinderen) op dat ogenblik uit hun huis komen. Een manier om dit te beletten is het plaatsen van paaltjes op de plaatsen waar het meest over het voetpad gereden wordt en dit ook verkeerstechnisch mogelijk is.

Deze maatregel is al op meerdere plaatsen toegepast in de omgeving. Zo staan er (weliswaar lichtere) paaltjes op het kruispunt Smidsestraat/Valvekenstraat om te vermijden dat voertuigen de bochten afsnijden (op dit kruispunt passeren veel voetgangers en fietsers die via de Locomotievenstraat richting station en centrum gaan). In de Mellaertsstraat staan meerdere palen om het voetpad af te schermen, zoals uit volgende foto's blijkt.



Beeld 3 - door paaltjes afgeschermd voetpad in de Mellaertsstraat

Uiteindelijk is, op voorwaarde dat deze en ook de volgende maatregel worden geïmplementeerd, maar een paaltje nodig, links van nr. 5 naast de inrit naar de garages. Dit zou de situatie zoals op de derde foto van Beeld 1 onmogelijk maken.

3.2. Bloembakken of boomeilandjes

Meerdere straten in de omgeving zijn voorzien van bloembakken of boomeilandjes. Op deze manier zijn automobilisten gedwongen om elkaar enkel op de voorziene stroken te kruisen en moeten ze dus wachten tot de tegenligger voorbij is. Het paradevoorbeeld is de Lovensveldstraat, die een combinatie van drie maatregelen telt: eilandjes, bloembak en paaltjes.



Beeld 4 - verkeersremmende maatregelen in de Lovensveldstraat



Beeld 5 - Boomeiland tegenover parkeerstrook

Eerder dan bloembakken aan het begin en/of het einde van elke parkeerstrook te plaatsen, waar ze weinig toegevoegde waarde hebben en de parkeerruimte nog meer beperken, zouden we ze net tegenover de parkeerstroken plaatsen zodat het verkeer ook daar onmogelijk het voetpad op kan en dus verplicht moet wachten om de tegenligger door te laten. Deze situatie hebben we bv. in de Jozef Wauterstraat, aan de kant Pachthof (Beeld 5). Het eiland is hier bijkomend door

rood-witte paaltjes afgebakend om de zichtbaarheid te verhogen. De eilandjes of bloembakken hoeven dan ook niet zo breed te zijn (de bloembak in de Lovensveldstraat is 110 cm breed). Het mag zelfs minder dan 1 m zijn, zodat het verkeer in één richting zonder probleem door kan, maar dat voertuigen elkaar niet overal kunnen kruisen en niet op het voetpad kunnen uitwijken.

Het voorstel is om een bloembak of eilandje te plaatsen ter hoogte van de nummers 14/16 (even kant) en 31 (oneven kant).

3.3. Fietsstraat

Ondanks de versmallingen door de parkeerstroken gebeurt het nog vaak genoeg dat auto's proberen fietsers in te halen. De veiligheid voor fietsers zou erop vooruitgaan als de Opvoedingstraat een fietsstraat wordt. Fietsers mogen dan "in het midden" rijden (uiteraard rekening houdend met omstandigheden zoals tegenverkeer) zodat inhalen de facto onmogelijk wordt.

Dit kan eventueel naar de omliggende straten worden uitgebreid (Smidsestraat, Schurmansstraat, Cristianlaan – de Valvekensstraat is al een fietsstraat).

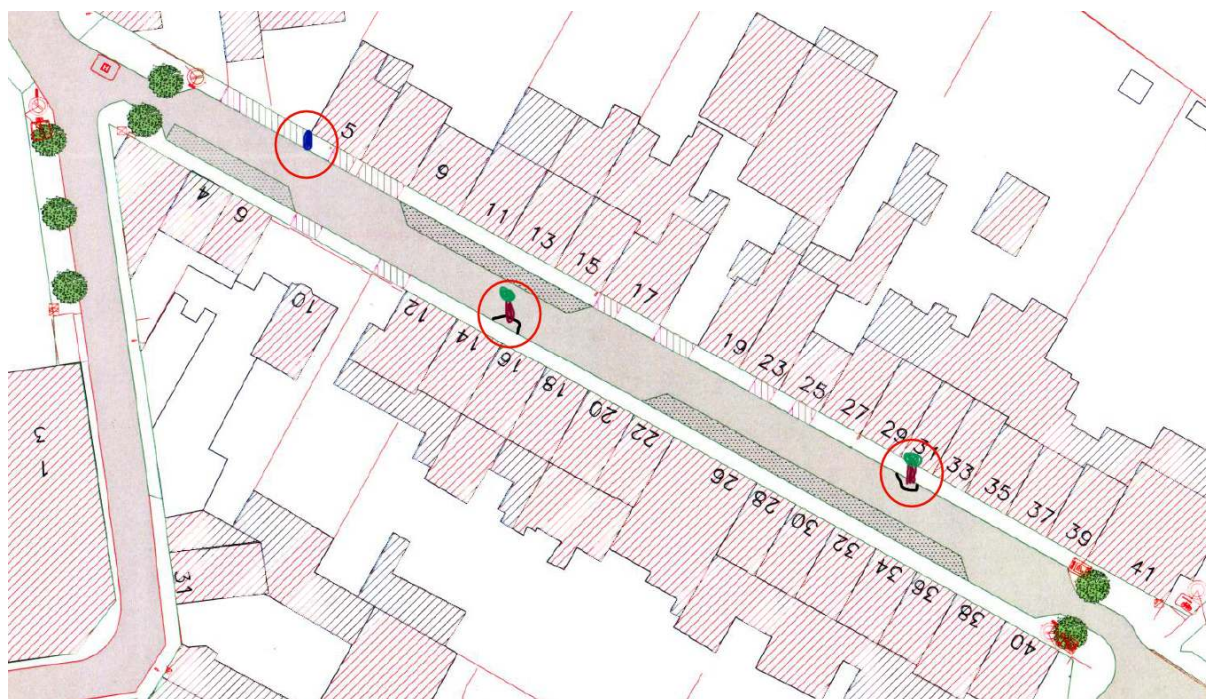
4. Conclusie en voorstel

De hierboven beschreven maatregelen zouden vooral ten goede komen van de zwakke weggebruikers, door:

- Het rijden over de voetpaden te voorkomen
- Het verkeer te vertragen, wat de leefbaarheid zal verbeteren en ook de veiligheid voor de fietsers zal verhogen.

We stellen daarom voor om in de Opvoedingstraat volgende elementen te implementeren:

- één paaltje ter hoogte van nr. 5 (links van de voordeur)
- twee bloembakken of boomeilandjes van beperkte breedte ter hoogte van nr. 14/16 en nr. 31.
- fietsstraat



Beeld 6 - visualisatie van de voorgestelde maatregelen