

MOBILITEIT IN DE WIJK

Verkeers- en parkeerproblematiek in de
Opvoedingstraat



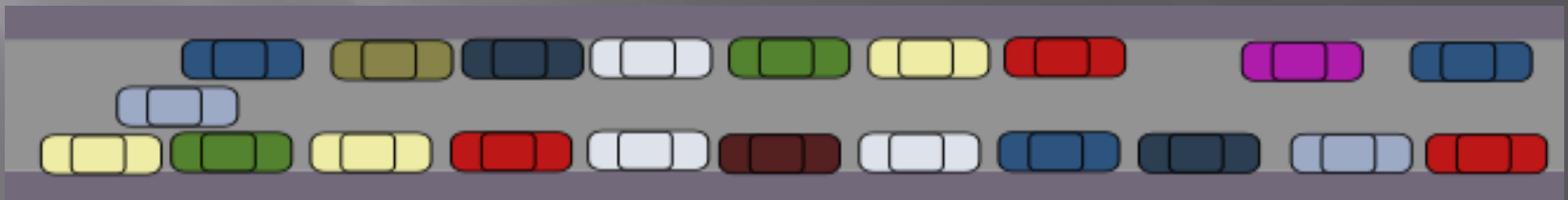
Context

- ▣ Smalle straat, parking aan beide kanten → moeilijke doorgang
- ▣ Veel schade aan auto's door doorgaand verkeer (vrachtwagens...)
- ▣ Weinig plaats voor fietsers, waardoor zij zich soms genoodzaakt zien om op het voetpad te rijden
- ▣ Parkeerproblematiek toegenomen door invoering van blauwe zone in aanpalende straten
- ▣ Geparkeerde auto's in de straat zijn niet bevorderlijk voor de sfeer, het burenccontact...

Doel

- ▣ Vandaag
 - Enkele scenario's met voor- en nadelen voorstellen
 - Reacties en voorstellen verzamelen (brainstorming)
 - Proberen tot een eerste consensus te komen
 - ▣ Geprefereerde scenario's (draagvlak)
 - ▣ Uit te sluiten scenario's
- ▣ Verder
 - Overgehouden scenario's aan alle bewoners voorleggen
 - Voorstel dat de grootste voorkeur geniet aan de stad voorstellen

Vandaag...



Huidige situatie

- ▣ Parkeerplaatsen: 32
 - 12 aan oneven zijde (excl. garages)
 - 20 aan even zijde
- ▣ Aantal auto's:
 - 15 aan oneven zijde (3 elders geparkeerd, 1 voor eigen garage)
 - 14 aan even zijde (5 elders geparkeerd)

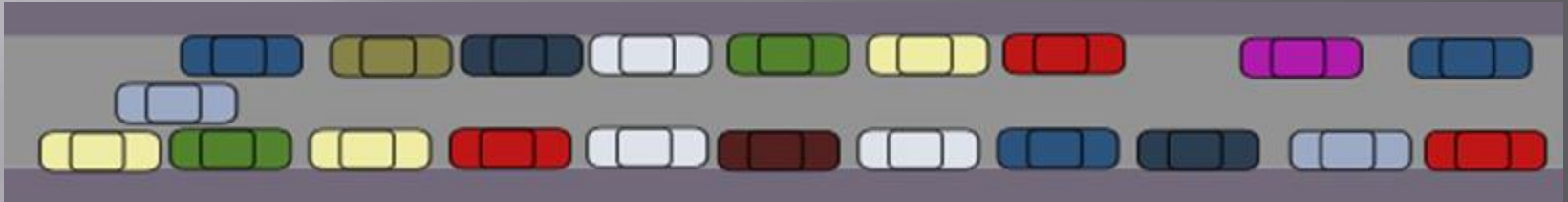


Algemene maatregelen

Deze maatregelen zijn combineerbaar met meerdere van de volgende scenario's

- ▣ Paaltjes langs de voetpaden
 - Voorkomt dat auto's over het voetpad rijden
 - Verhoogde veiligheid voor voetgangers
- ▣ Verhoogd plateau met groene ruimte
 - Verhoogde leefbaarheid
 - “Natuurlijke” snelheidsremmer
- ▣ Blauwe zone met buurtparkeren
 - Meer parkeerplaatsen voor buurtbewoners

1. Geen wijziging



Verstrenge politiecontrole op vrachtwagenverkeer, beperking 3,5 T* en zone 30

▣ Voordelen

- Aantal parkeerplaatsen blijft behouden
- Minder schade aan de auto's door politiecontrole

▣ Nadelen

- Geen structurele oplossing
- Gebrek aan rijcomfort voor auto's en fietsers blijft

* Huidig vrachtwagenverbod is ineffectief want geldt enkel voor lengte (8m), niet voor tonnage

2a. Eenzijdig parkeren



Gecombineerd met blauwe zone en bewonersparkeren

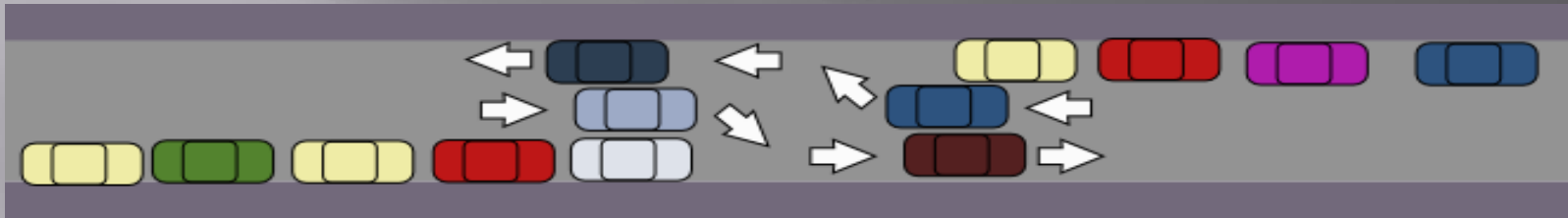
▣ Voordelen

- Minder beschadiging aan auto's
- Meer rijcomfort voor auto's en fietsers

▣ Nadelen

- Risico van verhoogde snelheid
- Risico dat auto's bij uitwijkmanoeuvres op het voetpad gaan rijden
- Minder parkeerplaatsen
 - 12 voor 21 auto's aan oneven zijde
 - 20 voor 22 auto's aan even zijde (mag niet meer voor eigen garage staan)

2b. Geschrankt parkeren



Vb. Woutersstraat, Krakaulaan

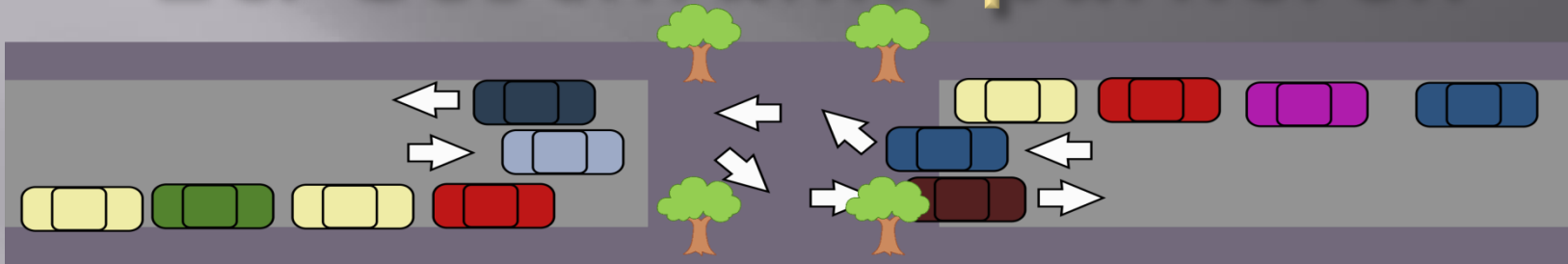
▣ Voordelen

- Minder beschadiging aan auto's
- Meer rijcomfort voor auto's en fietsers

▣ Nadelen

- Risico van verhoogde snelheid, maar iets minder door asverschuiving
- Risico dat auto's bij uitwijkmanoeuvres op het voetpad gaan rijden
- Minder parkeerplaatsen (ca. 15 voor 22 auto's)

2c. Geschrankt parkeren



Met verhoogd plateau, eventueel wat groen...

▣ Voordelen

- Minder beschadiging aan auto's
- Meer rijcomfort voor auto's en fietsers
- Meer leefruimte (parkeervrije stroken, plateau, groen)

▣ Nadelen

- Risico van verhoogde snelheid, maar iets minder door asverschuiving
- Risico dat auto's bij uitwijkmanoeuvres op het voetpad gaan rijden
- Minder parkeerplaatsen (ca. 15 voor 22 auto's)
- Infrastructurele wijzigingen → duurder

3a. Éénrichtingsverkeer



Met behoud van parkeren aan beide kanten; fietsers uitgezonderd

▣ Voordelen

- ▣ Meer rijcomfort voor auto's
- ▣ Aantal parkeerplaatsen blijft behouden

▣ Nadelen

- ▣ Risico van verhoogde snelheid
- ▣ Risico van schade aan de auto's blijft
- ▣ Niet optimaal voor fietsers

3b. Éénrichtingsverkeer



Met parkeren aan één kant; fietsers uitgezonderd

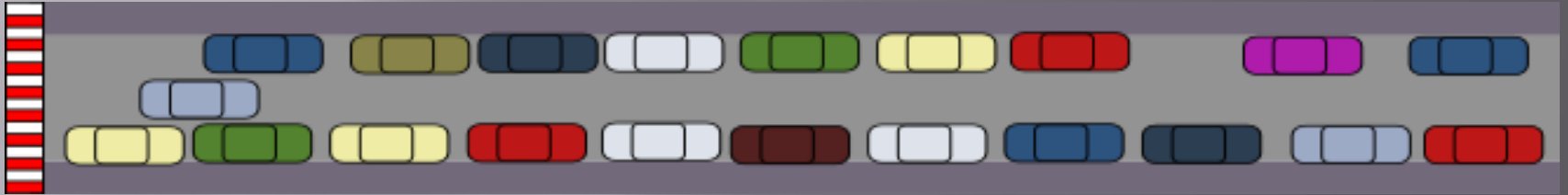
▣ Voordelen

- ▣ Meer rijcomfort voor auto's en fietsers
- ▣ Minder schade aan auto's

▣ Nadelen

- ▣ Risico van verhoogde snelheid
- ▣ Minder parkeerplaatsen (ca. 20 voor 22 auto's)

4. Gedeeltelijke afsluiting



Systeem met nummerplaatherkenning, badge... om buurtbewoners door te laten (ruimere buurt kant Cristianlaan, Krakauplein... - te bepalen). Voorbeeld: Grensstraat

▣ Voordelen

- Veel minder auto's in de straat, meer leefbaarheid
- Minder schade aan auto's (geen doorgaand vrachtverkeer)
- Combineerbaar met geschrinkt parkeren, verhoogd plateau...

▣ Nadelen

- Bijkomende verkeerslast voor buurstraten
- Duur systeem, administratie, dus waarschijnlijk niet gratis
- Parkeerprobleem niet opgelost tenzij via blauwe zone → extra kost

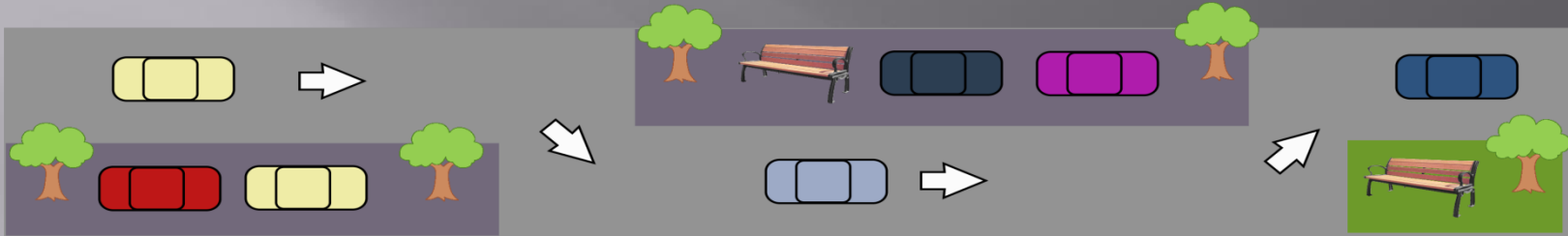
4. Volledige afsluiting



Naar voorbeeld van Solvaystraat, laatste gedeelte Schurmansstraat
Parkeren enkel aan één kant – mensen moeten kunnen draaien om de straat te verlaten

- ▣ Voordelen
 - Enkel plaatselijk verkeer in de straat, meer leefbaarheid
 - Minder schade aan auto's (geen doorgaand verkeer)
- ▣ Nadelen
 - Bijkomende verkeerslast voor buurstraten
 - Minder parkeerplaatsen
 - Toegang naar Diestsesteenweg enkel via Werkhuizenstraat
 - **Draagvlak???**

5. Woonerf



Naar voorbeeld van Platte Lostraat (foto)

Verkeer in een richting, veel groen, bankjes, boompjes, enkele parkeerplaatsen

▣ Voordelen

- Grote leefbaarheid en buurtcontacten
- Traag verkeer (20 km/h)
- Verhoogde veiligheid

▣ Nadelen

- Zeer beperkte parkeerruimte
- **Draagvlak???**



Enkele ideeën voor de discussie

- ▣ Wat zijn de regels voor een woonerf?
- ▣ Zijn verkeersdrempels mogelijk/toegelaten?
- ▣ Andere mogelijkheden tot snelheidbeperking?
- ▣ Mini-parkeertoren i.p.v. garages kant Smidsestraat?
- ▣ ...



**Vragen, suggesties,
discussie...**

Conclusies