

Veiligheid, leefbaarheid en verkeer

Conclusies en voorstellen voor het Stadsbestuur

1. Management summary

Omwille van de vele klachten en de toenemende problemen rond mobiliteit, parkeergelegenheid, veiligheid en leefbaarheid heeft het wijkcomité beslist om samen met de bewoners naar mogelijke oplossingen te zoeken.

Het comité heeft hiervoor een werkgroep opgericht. Na een infosessie waarop een 20-tal straatbewoners aanwezig waren, kregen alle straatbewoners een bevragsingsformulier dat uit twee delen bestond:



Beeld 1 - zo ziet de straat er op een gewone werkdag uit

- Probleemstelling: bepalen welk probleem als het belangrijkste ervaren wordt: (gebrek aan) parkeerplaatsen, veiligheid voor zwakke weggebruikers, veiligheid voor auto's en leefbaarheid;
- Mogelijke maatregelen: aanduiden welke van een reeks mogelijke maatregelen de voorkeur geniet om één of meerdere problemen op te lossen of te verlichten.

76% van de bewoners heeft de bevraging ingevuld. Uiteindelijk heeft de werkgroep uit de uitslagen een aantal voorstellen gekristalliseerd waarvoor een (ruime) meerderheid te vinden is:

- *Invoer van Blauwe Zone*
- *Geschrinkt parkeren (bij voorkeur afbakening met groene elementen)*
- *Eenrichtingsverkeer (rijrichting Cristianlaan naar Smidsestraat)*
- *Gedeeltelijke afsluiting waarbij enkel bewoners uit de ruimere omgeving kunnen passeren (gezien bovenvermelde rijrichting: knip aan Cristianlaan om te voorkomen dat auto's zich vastrijden)*

N.B. De laatste twee maatregelen zijn met elkaar verbonden. Indien afsluiting niet mogelijk is, is het beter om het verkeer in beide richtingen te blijven toelaten om overdreven snelheid (snelweg effect) te voorkomen.

Andere maatregelen:

- *Sociale elementen (groen, bankjes, fietsstalling...) tot woonerf, ter verbetering van de leefbaarheid*
- *Fietsstraat (veiligheid)*
- *Plaatsen van verkeersborden "plaatselijk verkeer" aan de kruispunten Diestsesteenweg en resp. Werkhuizenstraat, Smidsestraat en Valvekensstraat om oneigenlijk (vracht)verkeer uit de wijk te weren.*

Inhoud

1. Management summary.....	1
2. Probleemstelling	2
2.1. Parkeerproblematiek.....	2
2.2. Veiligheid voor zwakke weggebruikers	2
2.3. Veiligheid voor de voertuigen.....	3
2.4. Leefbaarheid.....	3
3. Maatregelen.....	3
3.1. Geschrankt parkeren	3
3.2. Blauwe zone.....	3
3.3. Eenrichtingsverkeer en gedeeltelijke afsluiting.....	3
3.4. Aanvullende maatregelen.....	4
3.4.1. Fietsstraat	4
3.4.2. Sociale elementen.....	4
3.4.3. Heraanleg van kruispunt Opvoedingstraat-Cristianlaan.....	4
3.4.4. Vrachtverkeer en signalisatie.....	4

2. Probleemstelling

Er zijn verschillende problemen in de straat, die zich laten categoriseren in:

- Parkeerproblematiek
- Veiligheid voor de zwakke weggebruikers
- Veiligheid voor de (geparkeerde) voertuigen
- Leefbaarheid in het algemeen

2.1. Parkeerproblematiek

Aan deze problematiek zijn twee aspecten verbonden:

- De Opvoedingstraat is al redelijk smal, het verkeer loopt er in beide richtingen en er staan aan beide kanten voertuigen geparkeerd. Deze situatie leidt tot problemen zoals schade aan geparkeerde voertuigen, (soms gevaarlijke) manoeuvres om tegenverkeer te ontwijken, gevaar voor fietsers (geen uitwijkmogelijkheid als een auto uit de andere richting komt).
- Er is ook steeds vaker een **probleem om een parkeerplaats te vinden**, vooral sinds de aanpalende straten (richting station) tot de blauwe zone behoren. Veel pendelaars komen in de Opvoedingstraat parkeren zodat er voor de bewoners zelf vaak geen plaats meer is. Omdat de Opvoedingstraat zelf niet tot de blauwe zone behoort, kunnen de bewoners ook niet meer zoals vroeger in de Smidse- of de Schurmansstraat parkeren, want ze kunnen geen bewonerskaart krijgen.

2.2. Veiligheid voor zwakke weggebruikers

De veiligheid van de zwakke weggebruikers komt eveneens in het gedrang: moeilijk om met tegenverkeer te kruisen, vaak moeilijk om tussen de geparkeerde auto's op het voetpad (voor de eigen woning) te geraken. Fietsers rijden hierdoor vaker op het voetpad, wat dan weer een bijkomend gevaar vormt voor voetgangers.

Overdreven snelheid is ook een boosdoener. Beeld 1 illustreert hoe de rechte lijn zelfs wanneer de straat vol geparkeerd is, uitnodigt om op te trekken. Dit probleem wordt door de meerderheid van de bewoners duidelijk als heel belangrijk beschouwd.

2.3. Veiligheid voor de voertuigen

De combinatie “smalle straat”, “parking aan beide zijden” en “verkeer in beide richtingen” maakt dat het vaak moeilijk is om door de straat te geraken, hetzij omwille van tegenverkeer, hetzij door de te smalle ruimte tussen de geparkeerde voertuigen. Bovendien worden vrachtwagens regelmatig door hun GPS door de wijk gestuurd terwijl ze daar eigenlijk niet moeten zijn. De signalisatie aan de Smidsestraat (weinig zichtbaar, verbod voor voertuigen langer dan 8 m) en aan het kruispunt Valvekensstraat / Mellaertsstraat (verbod meer dan 5 ton) biedt nauwelijks een oplossing.

2.4. Leefbaarheid

De inrichting van de straat is in het algemeen weinig uitnodigend voor buurtcontact (alles volgeparkeerd, geen ruimte voor samenkomen). Hierbij komen nog de hoger vermelde gevaren voor fietsers en bijgevolg ook voetgangers.

3. Maatregelen

3.1. Geschrinkt parkeren

De huidige parkeersituatie wordt door meer dan de helft van de deelnemers afgekeurd, voor eenzijdig parkeren is dit zelfs meer dan twee derde. Iets meer dan de helft vindt geschrinkt parkeren een goed idee of kan ermee leven.

Het voorstel voor geschrinkt parkeren luidt als volgt:

- Parking aan de kant met de even nummers vanaf het kruispunt Smidsestraat tot ongeveer huis nr. 18
- Parking aan de kant met de oneven nummers vanaf het kruispunt Cristianlaan tot ongeveer huis nr. 27 (21, 23 en 25 hebben een garage – dit stuk dient dan als kruisstrook).



Beeld 2 - aanrijding door een vrachtwagen

Dit zal de veiligheid voor zowel voertuigen als fietsers ten goede komen, het verkeer (plaatselijk vrachtverkeer, nutsdiensten zoals brandweer of ziekenwagens) vlotter laten verlopen en het risico op aanrijdingen en schade aan geparkeerde voertuigen aanzienlijk verminderen.

3.2. Blauwe zone

De opname van de Opvoedingstraat in de blauwe zone compenseert gedeeltelijk het verlies aan parkeerplaatsen door het gewijzigde parkeersysteem. Pendelaars kunnen dan niet meer overdag parkeren en de bewoners met een bewonerskaart kunnen ook (zoals vroeger) in de aanpalende straten (Smidsestraat, Schurmansstraat) parkeren.

3.3. Eenrichtingsverkeer en gedeeltelijke afsluiting

Circa twee derden van de bewoners is voorstander van eenrichtingsverkeer, met een meerderheid voor de richting Cristianlaan → Smidsestraat. Ongeveer evenveel zijn voorstander van een gedeeltelijke afsluiting (bv. verdwijnpaal en badge of ander herkenningssysteem) aan de kant Smidsestraat.

Om verkeerstechnische redenen lijkt het echter beter om de afsluiting te plaatsen aan de kant waar men de straat inrijdt om zo te vermijden dat een onbevoegde de straat toch inrijdt en aan het uiteinde niet door kan. Ons voorstel is dus om deze [afsluiting aan het kruispunt met de Cristianlaan](#) te plaatsen.

Indien afsluiting niet mogelijk is (kosten, andere mobiliteitsaspecten), dan is het beter om het verkeer verder in beide richtingen te laten rijden om de snelheid binnen de perken te houden. Het risico bestaat immers dat voertuigen veel sneller zullen rijden als ze weten dat er geen tegenverkeer is.

3.4. Aanvullende maatregelen

3.4.1. Fietsstraat

In de huidige situatie, met auto's aan beide kanten, is het niet mogelijk om een fiets in te halen. Dit is uiteraard anders bij geschrinkt parkeren. Door de Opvoedingstraat als [fietsstraat](#) te markeren mogen auto's geen fietsers meer inhalen, met trager verkeer en meer veiligheid voor de fietsers tot gevolg.

3.4.2. Sociale elementen

Op de parkeervrije strook kunnen leefbaarheidsverhogende elementen geplaatst worden zoals:

- Boompjes of bloemen (zoals nu aan het begin en het einde van de straat)
- Fietsstalling (zoals aan het kruispunt met de Smidsestraat)
- Bankjes of andere infrastructuur ter bevordering van het buurtcontact

De leefbaarheidsaspecten, en in het bijzonder de mogelijkheid om van onze straat een woonerf te maken, zullen ook worden meegenomen in de reflecties rond het mobiliteitsplan voor de zone tussen de Diestse- en de Tiensesteenweg, waar onze werkgroep vertegenwoordigd is door Luc Vanheerentals.

3.4.3. Heraanleg van kruispunt Opvoedingstraat-Cristianlaan

Dit kruispunt is nu versmald maar hier moet men vaak manoeuvreren of achteruitrijden als tegenverkeer uit de Opvoedingstraat komt. Voorstel: de doorgang iets verbreden en een gele lijn van enkele meters langs het voetpad op de hoek aanbrengen om te voorkomen dat mensen hun wagen tot juist aan de hoek parkeren.

3.4.4. Vrachtverkeer en signalisatie



Beeld 3 - plaatselijk verkeer en doodlopende straat voor de Coosemansstraat)

De problematiek van het vrachtverkeer is al vaker aan bod gekomen, o.a. bij de politie.

Door de voorgestelde maatregelen zal het vrachtverkeer veiliger verlopen (bredere doorgang door geschrinkt parkeren) en ook in frequentie afnemen (eenrichtingsverkeer, gedeeltelijke afsluiting).

We stellen echter vast dat de huidige verkeerssignalisatie onduidelijk of zelfs ontoereikend is voor alle verkeer dat van de Diestsesteenweg komt. Er is één enkel verbodsteken voor vrachtwagens van meer dan 5 ton aan het kruispunt Mellaertsstraat/Valvekensstraat. Net voor de Smidsestraat is er een teken "verbod om rechts af te slaan voor

voertuigen langer dan 8 m" (enkel voor de richting Leuven-Diest, niet andersom).

Aan de andere kant van de wijk, aan de Coosemansstraat staat daarentegen twee keer een bord “plaatselijk verkeer” en “doodlopende straat” (terwijl de straat niet echt doodlopend is. Je kunt er immers nog altijd door via Lovensveldstraat en Spaarstraat).

We stellen daarom voor om aan de Diestsesteenweg aan het begin van resp. de Werkhuizenstraat, de Smidsestraat en de Valvekensstraat minstens een bord “plaatselijk verkeer” te plaatsen.

Verder is het ook belangrijk dat de stad deze informatie aan de verschillende leveranciers van navigatiesystemen doorgeeft zodat die systemen geen voertuigen meer door wijken sturen die niet voor doorgaand (vracht)verkeer bestemd zijn.

De werkgroep “Verkeerssituatie”

Nele Gabriëls, Opvoedingstraat 16
Jean Gerrekens, Opvoedingstraat 5
Thei Noukens, Opvoedingstraat 15
Luc Vanheerentals, Opvoedingstraat 31

Bijkomende informatie:

- Website: <http://www.opvoedingstraat.be>
- Email: verkeer@opvoedingstraat.be, info@opvoedingstraat.be
- Volledige resultaten van de enquête: <http://www.opvoedingstraat.be/Bevragingsresultaten.pdf>