

Advies dorpsraad Ottenburg

Addendum bij advies 20A01 – 24 11 2020

Onderwerp: heraanleg Florivalstraat

DOELSTELLINGEN

1. De schoolomgeving zo veilig mogelijk maken met ruimte voor fiets- en voetpaden.
2. Doorgaand gemotoriseerd verkeer ontmoedigen.

Bijkomend

3. Vlotte en veilige verbinding tussen centrum en station Florival realiseren (prioritair: voetgangers, fietsers, wagens volgens STOP-principe en secundair: pendelbus)

CONCLUSIES-CONSENSUS

1. De Florivalstraat tussen Leuvensebaan en Bloemenstraat wordt eenrichtingsverkeer in de ene of de andere richting. De keuze van scenario zal onder meer afhangen van de keuzes die gemaakt worden bij de beslissingen voor de rest van het mobiliteitsplan.
2. Het eerdere Sweco-scenario “eenrichtingsverkeer Florivalstraat van Bloemenstraat tot aan de Wijmingenstraat” is niet weerhouden. Dit omdat de Wijmingenstraat niet geschikt is voor doorgaand verkeer.

WEERHOUDEN SCENARIO'S

1. EENRICHTING TOT VEEWEIDESTRAAT (VOORSTEL SWECO)
2. EENRICHTING TOT BLOEMENSTRAAT /SCHOOL EN VANAF DAAR
TWEERICHTING (VOORSTEL TRACTEBEL)

ALGEMENE BEDENKING

Dit is een denkoefening op basis van beschikbare gegevens.

Er is nog geen gedetailleerde consultatie van de rechtstreeks betrokkenen op de bewuste straten.

We hebben ook geen kennis van cijfermateriaal rond verkeersstromen.

De reële impact van de maatregelen is een inschatting.

ELEMENTEN DIE GELDEN VOOR ALLE SCENARIO'S

ZIJSTRATEN FLORIVALSTRAAT

Voor al de straten moet bekeken worden welk gebruik, inrichting, verkeersstroom aangewezen is: éénrichting of niet, plaatselijk verkeer of niet, etc. De dorpsraad is bereid hierover verder na te denken.

De voorgestelde scenario's houden sowieso een risico in op sluijverkeer. Hoe dit kan worden vermeden moet gemonitord worden.

HANDHAVING

De scenario's zullen in meerdere of minder mate handhaving vergen. De inrichting en signalisatie moet erop gericht zijn om de nood aan handhaving zoveel mogelijk te vermijden.

SNELHEID

Snelheidsbeperkende maatregelen zijn vereist.

Trajectcontrole (brede steun in de dorpsraad)

Vertragende elementen op de straat: rekening houdend met de fietsfunctie en de grote aantallen fietsers in peloton, die zeker in de afdaling snelheden halen, moet opgelet worden met hindernissen waarop fietsers kunnen botsen (paaltjes, vernauwing ...)

INHAALBEWEGINGEN DOOR AUTO'S

Op sommige stukken van de straat is inhalen riskant, auto's proberen het toch en snijden fietsers af. Dit creëert onveilige situaties. Optimale aanpak hiervan moet bekeken worden.

TRAJECT VEEWEIDE – FLORIVAL STATION

Het fietstraject tussen Veeweide en Florival station zit niet in dit project. Een veilige heraanleg is noodzakelijk om objectief 3 te realiseren. De staat van de weg is erbarmelijk. De situatie aan het station van Florival is gevaarlijk maar heeft de ruimte voor een herinrichting en voldoende plaats voor parking dichtbij het station.

VERBINDING MET STATION FLORIVAL

Pendelbusverbindingen naar station Florival i.v.m. afstemming openbaar vervoersnetwerk en als optie voor vervoer kinderen naar school (deel van verkeer weghouden van schoolomgeving?)

Momenteel rijden de bus en de trein naast elkaar richting Leuven zonder op elkaar afgestemd te zijn. Dit zou veel efficiënter kunnen met verhoogde frequentie (om het half uur, om het uur in het weekend).

ANDERE ASPECTEN DIE DE VEILIGHEID KUNNEN VERHOGEN

- TONNAGEBEPERKING
- SNELHEID BEPERKEN VOOR LANDBOUWMACHINES

GBS DE LETTERBOOM

De aanwezigheid van de school is een bepalende factor voor het verkeer in het dorp en heeft invloed op het volledige plan voor de dorpskernvernieuwing.

SCENARIO 1: EENRICHTING TOT VEEWEIDESTRAAT (SWECO)

VOORSTEL

Eenrichtingsverkeer tot aan de Veeweidestraat met fietspad eenrichting van de Veeweidestraat naar boven. Alle verkeer naar het centrum wordt omgeleid via de Veeweidestraat.



TOETSING AAN DE DOELSTELLINGEN

1. Veilige schoolomgeving? **GOED tot ZEER GOED (afhankelijk van flankerende maatregelen)**
2. Doorgaand gemotoriseerd verkeer ontmoedigen? **ZEER GOED**
3. Verbinding met station Florival? **BEPERKT (goed in de ene richting, slecht in de andere)**

Deze keuze voor eenrichting biedt een goed antwoord op al de gestelde doelstellingen maar heeft een grote impact op de mobiliteit in heel de omgeving.

VOORDELEN

- gescheiden fiets- en voetpad naar boven, ook in 'de bocht', verhoogt veiligheid voor zachte weggebruiker in Florivalstraat
- ontmoediging van doorgaand gemotoriseerd verkeer in één richting
- schoolverkeer en doorgaand verkeer worden gescheiden
- de situatie is heel duidelijk en heeft weinig handhaving nodig
- Verbeterde bereikbaarheid station Florival: aanmoediging combinatie fiets-trein. Ook per auto een vlottere verbinding naar station 's ochtends wegens eenrichtingsverkeer
- De Veeweide en Leuvensebaan zijn beter geschikt om de verkeersstroom aan te kunnen

NADELEN

De impact kan heel drastisch zijn voor autoverkeer:

- Bewoners bovenkant Florivalstraat zullen een omweg moeten maken om in het dorp te geraken of richting Waver/E411 te rijden
- Landbouwers moeten door het centrum om op hun veld te geraken
- Bewoners Langeheide moeten via het dorp om thuis te geraken

Verplaatsing van verkeersstroom: extra overlast op andere wegen

- Veeweidestraat, Vijverstraat, Leuvensebaan (deels ook zonder fietspad)

SCENARIO 2: EENRICHTING TOT BLOEMENSTRAAT/SCHOOL EN VANAF DAAR TWEERICHTING (VOORSTEL TRACTEBEL)

VOORSTEL

- A. Eenrichting van Bloemenstraat tot Leuvensebaan (lus via Bloemenstraat)
- B. Tweerichtingsverkeer vanaf Bloemenstraat tot Veeweidestraat (en verder)

Dit voorstel werkt alleen als het gecombineerd wordt met een aantal andere sterke maatregelen op en rond de Florivalstraat. Deze zijn vooral nodig op piekmomenten.

Flankerende maatregelen voor A:

- heraanleg Bloemenstraat (met fiets/voetpad)
- creëren alternatief voor zachte weggebruikers (trage wegen) komend van Tommestraat (doorsteek langs voetbalkantine)
- aandacht fietssuggestiestroken en veiligheid Tommestraat
- bereikbaarheid schoolparking zowel via Bloemenstraat als via Florivalstraat

Flankerende maatregelen voor B:

- Fietspaden waar het kan
- Fietsstraat en fietssuggestiestroken
- Alternatieven voor zachte weggebruikers via trage wegen en autoluwe alternatieven, bv.
 - Langeheidestraat en Wijmingenstraat optimaliseren voor fietsverkeer en autoverkeer beperken, onderzoeken waar parallelle fietsinfrastructuur mogelijk is. De Wijmingenstraat ligt nu op een recreatieve fietsroute.
 - Werk maken van tragewegenplan: wandelpad van de Grubbe doorheen de weide naar de Kastanje.
- Dynamische verkeersborden: tijdens bepaalde uren is gemotoriseerd verkeer niet toegelaten aan de schoolingang

TOETSING AAN DE DOELSTELLINGEN

1. Veilige schoolomgeving? **ENKEL mits flankerende maatregelen**
2. Doorgaand gemotoriseerd verkeer ontmoedigen? **NIET GOED**
3. Verbinding met station Florival? **GOED (in beide richtingen)**

Dit scenario is alleen haalbaar met voldoende flankerende maatregelen.

VOORDELEN

- Doorgang gemotoriseerd verkeer blijft behouden (vooral voor buurtbewoners en landbouwers is dit een voordeel)
- Voordelen hangen in grote mate af van de gekozen flankerende maatregelen
- Concrete verbetering in de directe schoolomgeving
- Proefopstellingen zijn meteen implementeerbaar

NADELEN

- Dit scenario voldoet alleen aan de doelstellingen mits voldoende flankerende maatregelen
- Er is geen gescheiden fietspad mogelijk
- Aanduidingen en handhaving zijn moeilijker

EXTRA INFORMATIE

AANPAK

1. werkgroep Florivalstraat: 20/08 en 09/11
2. AV dorpsraad: 13/11 en 29/11
3. Feedback via diverse kanalen: formulier website, mail, mondelinge input (o.a. bewoners Wijmingenstraat)

INPUT

1. Onuitgewerkt voorstel Sweco
 1. 1-richting tot Veeweidestraat
 2. 1-richting tot Wijmingenstraat
2. Eerste voorstel dorpskernvernieuwing Tractebel: Florivalstraat tweerichting met fietssuggestiestroken
3. Mobiliteitsplan Huldenberg en bovenliggende richtlijnen / vademecums
4. Analyse document: verkeer rond de letterboom

FEITELIJKE GEGEVENS:

1. Florivalstraat - Ottenburg = lokale weg type II B
2. Florivalstraat - Veeweidestraat = lokale weg type II A (idem als Leuvensebaan o.a.)
3. Wijmingenstraat & Langeheide (Berg) - type 3
4. Florivalstraat ligt op het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk)
5. De breedte van het wegdek (excl. goten van circa 40cm elk) varieert tussen de 400 en 600cm (figuur A) (zie bijlage 1)
6. De maximale theoretische breedte van het wegdek (incl. goten) bedraagt 550cm (figuur B). (zie bijlage 2)

HYPOTHESEN

1. een fietsverbinding op Vlaams grondgebied zal worden doorgetrokken op Waals grondgebied tot aan station Florival
2. een rijstrook voor deze wegcategorie (met tonnagebeperking) bedraagt 250cm en een fietspad in 2 richtingen bedraagt eveneens 250cm.

EXTRA UTILEG: FLANKERENDE MAATREGEL DYNAMISCHE AFSLUITING

• VOORSTEL:

xx min voor en xx min na school (timing aan te passen in functie van de reële behoefte) wordt de Florivalstraat ter hoogte van de schooloprit afgesloten voor doorgaand verkeer exclusief zwakke weggebruikers.

Eens de massa kinderen veilig te voet of met de fiets de school in of uit zijn wordt de straat terug opengesteld.

Bergop moeten ze de tijd krijgen, bergaf zijn ze heel snel thuis (met de fiets).

Verkeer wordt dmv digitale borden op de nodige kruispunten geïnformeerd en omgeleid.

Het concept schoolstraat wordt al aan heel wat scholen toegepast, meer info en talrijke voorbeelden: <https://www.paraatvoordeschoolstraat.be>

- **PRAKTISCH**

Primaire omleiding: via Veeweidestraat

Verkeer dat toch doorrijd moet ten laatste gestopt worden aan de Bergstraat. Daar is ruimte om te draaien en terug te keren.

De juiste technische uitwerking is nader te bepalen (juiste signalisatie? Tijdelijk Slagboom? Paal uit de grond?)

Handhaving: ANPR camera aan Veeweide, controles

- **VOORDELEN**

De oprit zone wordt autovrij, quasi 100% veilige aankomst- en vertrekzone aan de toch ook gevaarlijke hellende op/afrit. De kostprijs is beperkt.

- Kinderen kunnen met quasi 0 risico de school verlaten per fiets of te voet.
 - Kinderen kunnen veilig oversteken, de straat gebruiken om op het voetpad tussen Bloemenstraat en Leuvense baan te geraken (rechts) of bij het begin van de school links.
 - Van en naar school voor kinderen uit de Florival wordt heel veilig. 20-25 minuten moet volstaan om vanaf bijvoorbeeld de onderkant Langeheide via de Florivalstraat naar school te fietsen. Idem dito om naar huis te fietsen. Kinderen die eerder bovenkant Florival wonen kunnen veilig te voet naar school, over straat, geen omweg via de Grubbe nodig.
- Gevaarlijke manoeuvres voor de schoolpoort worden volledig uitgesloten:
 - Auto's kunnen de parking niet meer op aan de schoolpoort
 - Wildparkeren op de parkings van de burens
 - Kiss and go net voor de oprit kan niet meer (geen openvliegende deuren, ongecontroleerd overstekende kinderen, gestresseerde chauffeurs meer)
- Tijdelijk veel minder (nauwelijks) verkeer zodat de kinderen van de Florivalstraat, Wijmingenstraat, Bergstraat, Onderkant Langeheide veilig op een verkeersarme straat naar huis/school kunnen fietsen.
- Dit zal mogelijk ook ontradend werken voor doorgaand verkeer naar GSK.

- **ANDERE IMPACT VAN DEZE MAATREGEL:**

- Bewoners in de tijdelijk verkeersvrije zone van amper 100 m – 150 m moeten geconsulteerd worden:

- Optie 1: bewoners niet toelaten
- Optie 2: bewoners wel toelaten om te vertrekken met gemotoriseerd voertuig maar niet toelaten om de zone binnen te rijden tijdens de Schoolstraat sluiting
- Optie 3: bewoners wel toelaten om te vertrekken uit en toegang te krijgen tot de zone tijdens de Schoolstraat sluiting

De winst voor bewoners:

- minder hectiek voor de deur
- geen wildparkeerders
- kinderen kunnen zelfstandig naar school en naar huis na school

- Te overleggen met schoolbestuur:
 - Toegang en verlaten door leerkrachten. Voor de veiligheid van de kinderen : beter geen verkeer op de oprit tot de meeste kinderen daar weg zijn.
 - Stimuleren om zelf met de fiets te komen
 - Indien Schoolstraat actief: parking leerkrachten niet meer toegankelijk
 - Meer een probleem bij aanvang dan bij einde school

- Tijdelijke omleiding verplaatst een deel van de verkeersdruk naar andere straten. Mits dit tijdelijk en beperkt is zal dit makkelijker aanvaard worden. De impact op de bewoners van omliggende straten is beperkt.
- Correcte signalisatie Langeheide, Wijmingen en Bergstraat om sluipverkeer te voorkomen
- Ouders die met de auto via de Florivalstraat willen vertrekken kunnen dit pas doen eens deze terug opengesteld. Ze vertrekken richting Leuvensebaan.

Variaties op scenario: Voorstel Tractebel + Schoolstraat + Dynamische Signalisatie

- **VARIATIE 1:**

Schoolstraat kan ook toegepast worden bij scenario Florival (Bloemen-Veeweide) 1 richting naar beneden

Realisatie is makkelijker. Heeft zeker zijn nut.

- **VARIATIE 2: EXTRA KLEINE PARKING AAN DE GRUBBE OF AAN DE BERGSTRAAT**

Dynamische afsluiting aan de Veeweide. Bord : digitaal bord "doodlopende straat"

Aan de grote Grubbe wordt een extra parking gemaakt, eventueel aan de Bergstraat een kleine parking

Ouders kunnen tot daar rijden, auto parkeren en hun kinderen naar de school brengen of Kiss and Go.

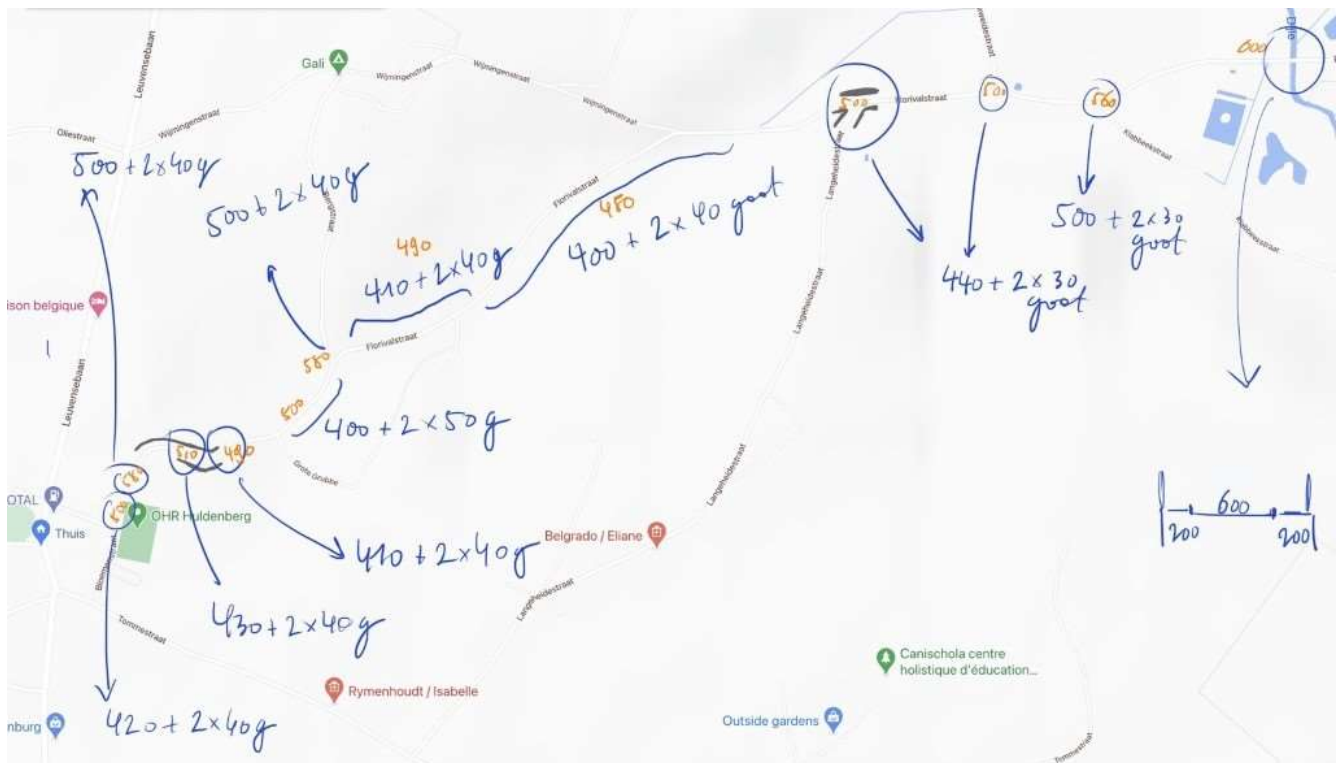
Voordeel: minder auto's in het dorp

Nadeel: terug meer verkeer in de Florivalstraat (minder veilig voor zwakke weggebruikers)



Parking onderaan nodig (secundair voordeel: R+R, recreatie). Doorgaand verkeer sterk ontmoedigd. Nieuw wandel en fietspad nodig vanaf parking GG naar centrum en een fiets/wandelpad in eigen bedding vanaf GG naar het oosten (deel onder, deels boven de Florivalstraat met een kruising (tunnel) net voor de Langeheidestraat).

Bijlagen: breedtes in de straat



Alternatieve fietsroute naar het dorp:

Via de Wijmingenstraat en de Leuvensebaan kunnen bewoners veilig naar het dorp fietsen. Lastig maar het kan wel.

DE HUIDIGE BERM IS FUNCTIONEEL

De huidige Florivalstraat heeft een berm aan de linkerzijde opgaand. Via deze berm kan je bijna ononderbroken wandelen van de Wijmingenstraat tot aan de Grubbe. Wij vragen dat deze berm behouden blijft. Ter hoogte van nr 53 staat de haag heel dicht bij de weg. Zou hier meer plaats kunnen vrijgemaakt worden. Dit is het enige echt gevaarlijke stuk op die berm.



Deze berm wordt nu als parking en als voetpad gebruikt. Het biedt uitwijkmogelijkheden voor wandelaars en voetgangers. Laat ook toe dat tijdelijke bezoekers, aannemers, leveranciers zich niet op de weg of op het fietspad zullen parkeren.

Ongeacht het scenario is het belangrijk dat de nu beschikbare plaats in de berm behouden blijft voor wandelaars en voetgangers.

Het is aangewezen om op voorhand te consulteren, voor veel mensen biedt dit enkel last en geen baten.

De consultatie is niet gebeurd. Dit moet tenminste gebeuren bij de mensen die bovenaan de Florival wonen.

AANDACHTSPUNTEN BIJ HET EERSTE SCENARIO:

- het is mogelijk om één fietspad voor beide richtingen te voorzien binnen het huidige tracé (mits lokale minimale verbredingen).
- De bochten worden door auto's soms heel sterk afgesneden, in de afdaling met de fiets bij de bocht aan de Bergstraat zijn dalende fietsers niet goed zichtbaar voor opkomend verkeer. Beide zijn dikwijls verrast.
- In het algemeen meer rijkilometers
 - idem bewoners Langeheide
 - landbouwers die naar hun veld rijden
- per rit meer kruispuntsituaties met de nodige vertragingen en risico op conflict/onveiligheid:
 - Bv. Vijverstraat-Leuvensebaan
 - de kruispunten in centrum Ottenburg
- Kinderen moeten nog altijd op school geraken. Aan de realiteit van de school zien we niet meteen iets veranderen.
- Het is een verbetering voor de veiligheid, maar deze oplossing is onomkeerbaar en wordt door meerdere betrokkenen als overkill gezien. De Florivalstraat is vooral tijdens de spits een drukke straat.
- Dit scenario houdt onvoldoende rekening met landbouwvoertuigen en bereikbaarheid van de gronden in het bewuste gebied.
- Beperkte potentiële winst voor een betere fietsbereikbaarheid van het centrum
- Het aantal functionele fietsers is op dit stuk momenteel al bij al beperkt
- Het van de weg afgescheiden fietspad moet breed genoeg zijn om makkelijk inhalen toe te laten, er zal met heel grote snelheidsverschillen gefietst worden bergop en ook wielerpelotons zullen hier naar boven willen fietsen. Het wordt op dat vlak minder aantrekkelijk.
- **inhalen fietsers in afdaling wordt moeilijk/onmogelijk: dit wordt dan ook beter verboden** (misschien kan er onderaan op het rechte stuk een verbreding komen waar meer plaats gemaakt wordt en veilig inhalen mogelijk wordt, de fietssnelheid neemt daar ook af. Wielertoeristen rijden hier al snel 50 km/u naar beneden. Maar kinderen, bejaarden, fiets + fietskar rijden rustig naar beneden.