

Aan het gemeentebestuur van Wetteren

Betreft: verkeersveiligheid, verkeerscirculatie en parkeerdruk in de Meidoornlaan en omliggende straten

Geacht gemeentebestuur,

Ik richt mij tot u als bewoner van de Meidoornlaan 49 te Wetteren, waar ik inmiddels meerdere jaren woon.

Met deze e-mail wil ik een problematiek aankaarten die al geruime tijd bestaat en die niet alleen mij persoonlijk, maar de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de volledige Meidoornlaan en omliggende straten beïnvloedt.

Ik wil daarbij benadrukken dat het niet mijn bedoeling is om uitsluitend een klacht te formuleren. Ik zou vooral willen vragen om de huidige verkeerssituatie ter plaatse grondig te onderzoeken en samen te bekijken welke structurele oplossingen mogelijk zijn. Vanuit mijn ervaring als bewoner heb ik zelf een aantal voorstellen die volgens mij minstens het onderzoeken waard zijn.

Dagelijkse verkeerschaos rond BuBaO De Meiroos

De Meidoornlaan is een doodlopende woonstraat met op het einde BuBaO De Meiroos. Op schooldagen zorgt dit voor een zeer grote verkeersdruk in een straat die daar qua inrichting eigenlijk niet op voorzien is.

De problemen beginnen 's morgens omstreeks 7.30 uur en duren tot de start van de school. Bij het einde van de schooldag ontstaat dezelfde situatie opnieuw, tot ongeveer 17.00 uur.

Op die momenten komen op korte tijd schoolbussen, ouders, grootouders, personeelsleden, fietsers, voetgangers en het gewone verkeer van bewoners samen in een relatief smalle doodlopende woonstraat.

Daarbij ontstaan naar mijn mening ook situaties die vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid moeilijk te verantwoorden zijn. Schoolbussen rijden bijvoorbeeld tot het einde van de Meidoornlaan, keren daar en rijden vervolgens geregeld ongeveer 50 tot 100 meter achteruit om opnieuw tot aan de ingang van de school te geraken.

Tegelijk bevinden zich daar kinderen, voetgangers en fietsers.

Los van alle parkeerproblematiek lijkt mij alleen dit al voldoende reden om de huidige verkeersafwikkeling rond de school opnieuw te bekijken.

Parkeerdruk voor de bewoners

De meeste woningen in de Meidoornlaan beschikken niet over een eigen oprit. Bewoners zijn daardoor aangewezen op parkeren langs de straat of op de aanwezige visgraatparkeerplaatsen.

Er zijn ongeveer achttien van dergelijke parkeerplaatsen. Daarvan zijn vier plaatsen voorbehouden voor het laden van elektrische voertuigen en één plaats voor personen met een beperking.

Tijdens de schooluren worden veel van de resterende plaatsen ingenomen door personen die kinderen naar school brengen of komen ophalen. Vooral bij het ophalen komen (groot)ouders soms ruim vooraf toe en blijven parkeerplaatsen daardoor gedurende langere tijd bezet.

Het gevolg is dat bewoners op bepaalde momenten nauwelijks nog in hun eigen straat kunnen parkeren. Regelmatig zijn wij genoodzaakt uit te wijken naar bijvoorbeeld de Roosbroeklaan of de Massemsessteenweg.

Voor een bezoeker is dat misschien slechts een klein ongemak, maar voor bewoners is dit een dagelijks terugkerende situatie. Wie thuiskomt met boodschappen, werkmateriaal, dossiers of andere zaken moet deze vervolgens over een aanzienlijke afstand naar de woning dragen.

Het lijkt mij niet de bedoeling dat de parkeer- en verkeersbehoefte van een school vrijwel volledig wordt opgevangen door een kleine doodlopende woonstraat.

Verkeerscirculatie in de ruimere wijk

Volgens mij kan een oplossing daarom beter bekeken worden op het niveau van de volledige omliggende wijk dan uitsluitend in de Meidoornlaan.

Een mogelijkheid die ik graag ter onderzoek zou voorleggen, is het invoeren van een eenrichtingscirculatie.

Zo zou de Diepenbroekstraat bijvoorbeeld een eenrichtingsstraat kunnen worden, met toegang langs de zijde van Brasserie Alizée.

Vandaag staan langs deze straat zeer regelmatig voertuigen geparkeerd. Zodra daar voertuigen geparkeerd staan, is de resterende rijbaan onvoldoende breed om twee voertuigen elkaar te laten passeren. Het gaat dus niet om een situatie waarbij kruisen slechts moeilijk is: twee voertuigen kunnen elkaar er op dat moment eenvoudigweg niet voorbij.

Een bestuurder die een tegenligger ontmoet, moet daardoor wachten ter hoogte van een toevallige vrije opening of terugrijden naar een plaats waar beide voertuigen elkaar alsnog kunnen passeren. Wachtrijen van meerdere voertuigen zijn daarbij geen uitzondering.

Dit leidt tot onnodige opstoppen en tot situaties waarbij bestuurders op het laatste ogenblik nog snel een beperkte opening proberen in te rijden om een tegenligger doorgang te verlenen. Naast de slechte doorstroming vergroot dit

volgens mij ook het risico op blikshade.

Een eenrichtingsregeling zou dit probleem grotendeels bij de basis aanpakken: de aanwezige parkeerplaatsen kunnen behouden blijven, terwijl het conflict tussen twee elkaar tegemoetkomende verkeersstromen verdwijnt.

Vanuit de Diepenbroekstraat zou het verkeer vervolgens rechtdoor kunnen rijden richting Esdoornlaan. Ook het gedeelte tot aan de omgeving van de Chiro zou eventueel in deze eenrichtingscirculatie kunnen worden opgenomen.

Uitgaand verkeer uit de wijk kan nog steeds via de Lindenlaan richting Massemsessteenweg of Oordegemsesteenweg worden geleid.

Roosbroeklaan: parkeerdruk, zwaar verkeer en mogelijke locatie voor schoolbussen

Ook voor de Roosbroeklaan lijkt een eenrichtingsregeling mij het onderzoeken waard.

Momenteel wordt daar regelmatig in of zeer dicht bij bochten geparkeerd. Dit beperkt niet alleen het zicht op tegenliggers, maar zorgt er eveneens voor dat grotere voertuigen bijzonder weinig manoeuvreerruimte overhouden.

Dat probleem merken we bijvoorbeeld zeer duidelijk op bij de afvalophaling. Vuilniswagens hebben het in deze straten regelmatig bijzonder moeilijk om te manoeuvreren en moeten soms achteruitrijden om alle woningen te kunnen bedienen. Door voertuigen die in en rond de bochten geparkeerd staan, blijft soms nauwelijks voldoende ruimte over om met dergelijke grote voertuigen te draaien.

Dit leidt zichtbaar tot frustratie bij de medewerkers die de afvalophaling uitvoeren, maar belangrijker is dat het opnieuw aantoont dat de huidige inrichting en parkeerdruk problemen veroorzaken voor voertuigen die noodzakelijk toegang tot de wijk moeten hebben.

Bovendien geldt er niet voor niets een parkeerverbod in de onmiddellijke omgeving van kruispunten en zijn er verkeersregels die voldoende afstand tot bepaalde kruispunten en oversteekplaatsen vereisen. Los van de exacte juridische kwalificatie van iedere bocht lijkt het mij vooral belangrijk dat voldoende manoeuvreerruimte voor grote voertuigen behouden blijft.

Een eenrichtingsregeling in de Roosbroeklaan zou niet alleen het conflict tussen tegenliggers verminderen, maar ook toelaten om veel duidelijker te bepalen aan welke zijde wel en niet geparkeerd kan worden en waar voldoende ruimte moet worden vrijgehouden.

Concrete buszone ter hoogte van Roosbroeklaan 2-4-6-8

Belangrijker is dat de Roosbroeklaan volgens mij ook een zeer concrete oplossing kan bieden voor een belangrijk deel van de verkeersdruk veroorzaakt door de schoolbussen.

Ter hoogte van Roosbroeklaan 2, 4, 6 en 8 is voldoende ruimte aanwezig om naar mijn inschatting minstens drie schoolbussen achter elkaar gedurende korte tijd te laten opstellen.

Deze locatie heeft bovendien een belangrijk voordeel: van daaruit bestaat reeds een veilig en volledig betegeld pad richting de school.

De afstand van deze mogelijke buszone tot de school bedraagt naar schatting slechts 50 tot 100 meter. De leerlingen hoeven daarbij geen enkele straat over te steken. Ze kunnen vanaf de bus via het bestaande verharde pad rechtstreeks naar de school worden begeleid en omgekeerd.

Ik zou daarom graag voorstellen om te onderzoeken of op deze locatie tijdens de begin- en einduren van de school een tijdelijke halte- of opstelzone voor schoolbussen ingericht kan worden.

Hiermee zouden verschillende problemen tegelijk worden aangepakt. Een belangrijk deel van het zware busverkeer verdwijnt uit de Meidoornlaan, de bussen hoeven niet langer tot het einde van een doodlopende woonstraat te rijden en vooral: de huidige situatie waarbij grote schoolbussen 50 tot 100 meter achteruitrijden terwijl zich daar kinderen, voetgangers en fietsers bevinden, kan worden vermeden.

Parkeren door personeel van de school

Daarnaast lijkt het mij zinvol om te bekijken of personeelsleden en andere personen die gedurende de volledige schooldag op de school aanwezig zijn, gestimuleerd kunnen worden om hun voertuig niet in de beperkte parkeercapaciteit van de Meidoornlaan achter te laten.

Langsheen de Massemsesteenweg is aanzienlijk meer parkeermogelijkheid beschikbaar. Veel woningen daar beschikken bovendien over een eigen oprit, waardoor de parkeerdruk op de openbare weg er anders ligt.

Wanneer voertuigen die gedurende een volledige werkdag blijven staan buiten de Meidoornlaan geparkeerd kunnen worden, blijven de schaarse plaatsen in de straat beter beschikbaar voor bewoners en kortdurend verkeer.

Mogelijkheid tot bijkomende parkeerplaatsen

Ook aan het einde van de Meidoornlaan zie ik een mogelijkheid die volgens mij het onderzoeken waard is.

Daar bevindt zich momenteel een klein rondpunt met afgeronde hoeken. Ter hoogte van ongeveer de huisnummers 37 tot en met 45 zou volgens mij bekeken kunnen worden of deze inrichting aangepast kan worden door de hoeken rechter uit te voeren.

Volgens mijn inschatting zouden daar op die manier mogelijk een achttal bijkomende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Een belangrijk voordeel is dat hiervoor volgens mij geen bestaand groen verwijderd hoeft te worden. Uiteraard laat ik de technische haalbaarheid en het exacte aantal mogelijke plaatsen graag over aan de bevoegde gemeentelijke diensten.

Vrijwillig parkeren in de eigen voortuin

Een andere maatregel die volgens mij een aanzienlijk verschil zou kunnen maken, is bewoners de mogelijkheid geven om vrijwillig een gedeelte van hun eigen voortuin als parkeerplaats te gebruiken.

Vrijwel alle woningen beschikken over een voortuin die door de bewoners zelf wordt onderhouden, terwijl slechts een beperkt aantal woningen over een eigen oprit beschikt.

Ik pleit daarbij absoluut niet voor het verplicht verdwijnen of volledig verharden van voortuinen. Integendeel: de gemeente zou hieraan duidelijke voorwaarden kunnen koppelen, waarbij waterdoorlatende oplossingen verplicht of sterk aangemoedigd worden.

Er bestaan vandaag bijvoorbeeld grasroosters en honingraatstructuren uit kunststof waarbij de ondergrond voldoende draagkracht krijgt om een voertuig te parkeren, terwijl gras kan blijven groeien en regenwater nog steeds rechtstreeks in de bodem kan infiltreren. Ook waterdoorlatende kiezelverharding kan een mogelijkheid zijn.

Bewoners die daar vrijwillig voor kiezen, zouden op die manier een voertuig van het openbaar domein kunnen halen zonder noodzakelijk een volledig verharde voortuin te creëren.

Elektrische voertuigen en laadproblematiek

Dit zou bovendien een tweede probleem helpen oplossen.

Momenteel bevinden zich in de Meidoornlaan twee publieke laadpalen met elk twee aansluitingen, dus vier laadplaatsen in totaal. Deze infrastructuur moet in de praktijk niet alleen de Meidoornlaan bedienen, maar ook de omliggende straten en verschillende appartementsgebouwen.

In de onmiddellijke omgeving bevinden zich onder andere drie appartementsblokken van vier verdiepingen, met per verdieping minstens acht appartementen.

Voor 's avonds en 's nachts zijn de laadplaatsen daardoor vaak druk bezet. De eerstvolgende publieke laadmogelijkheid ligt bovendien op ongeveer 600 meter wandelafstand.

Wanneer bewoners de mogelijkheid zouden krijgen om op het eigen perceel een parkeerplaats te creëren, kunnen eigenaars van elektrische voertuigen daar ook een eigen laadpunt installeren. Dat vermindert de druk op de publieke laadinfrastructuur én op de openbare parkeerplaatsen.

Ik denk daarom dat dit perfect past binnen zowel een mobiliteitsbeleid als een beleid dat thuisladen en de elektrificatie van het wagenpark faciliteert.

Bewonersparkeren of andere parkeerregulering

Indien bovenstaande voorstellen niet of slechts gedeeltelijk haalbaar blijken, lijkt het mij eveneens zinvol om andere vormen van parkeerregulering te onderzoeken.

Daarbij denk ik bijvoorbeeld aan bewonersparkeren, een beperkte parkeerduur tijdens de drukste schooluren of een andere regeling waarbij langdurig parkeren door schoolgerelateerd verkeer wordt ontmoedigd.

Voor zover mij bekend bestaat momenteel geen dergelijke regeling in deze wijk.

De Meidoornlaan en Roosbroeklaan zijn wel reeds aangeduid als "uitgezonderd plaatselijk verkeer". In de praktijk verhindert dit uiteraard niet dat tijdens de begin- en einduren van de school een grote hoeveelheid verkeer deze straten gebruikt.

Vraag om situatie ter plaatse te bekijken

Ik besef uiteraard dat verkeerscirculatie complex is en dat niet elk voorstel van een bewoner technisch, juridisch of praktisch uitvoerbaar zal blijken.

Daarom verwacht ik zeker niet dat bovenstaande voorstellen zonder verder onderzoek worden uitgevoerd.

Wat ik wél uitdrukkelijk zou willen vragen, is dat de bevoegde dienst de situatie eens ter plaatse komt bekijken tijdens een normale schooldag.

Een bezoek buiten de schooluren geeft immers een volledig verkeerd beeld. De Meidoornlaan is dan een rustige doodlopende woonstraat. Om de problematiek daadwerkelijk te kunnen beoordelen, zou een bezoek moeten plaatsvinden tijdens de ochtendspits tussen ongeveer 7.30 uur en de start van de school, of tijdens de namiddag vanaf het einde van de schooldag tot ongeveer 17.00 uur.

Ik ben meer dan bereid om een medewerker of mobiliteitsdeskundige van de gemeente persoonlijk ter plaatse te begeleiden. Ik kan dan tonen waar de belangrijkste knelpunten zich bevinden, welke manoeuvres de schoolbussen uitvoeren, waar de parkeerproblemen ontstaan en hoe de voorgestelde alternatieve routes en locaties er in werkelijkheid uitzien.

Tot slot

Ik wil nogmaals benadrukken dat deze e-mail niet gericht is tegen BuBaO De Meiroos, haar leerlingen, ouders of personeel.

Een school voor kinderen met bijzondere noden moet uiteraard goed en veilig bereikbaar zijn, en georganiseerd leerlingenvervoer is daarbij bijzonder belangrijk.

Net daarom lijkt het mij noodzakelijk dat de verkeersomgeving rondom de school zo wordt ingericht dat het brengen en ophalen van leerlingen veilig kan gebeuren, zonder dat grote voertuigen achteruit moeten rijden tussen kinderen en fietsers en zonder dat de omliggende woonstraten dagelijks geconfronteerd worden met een verkeers- en parkeerdruk waarvoor ze nooit ontworpen zijn.

Volgens mij kunnen relatief gerichte ingrepen — een betere verkeerscirculatie, een afzonderlijke locatie voor de schoolbussen, bijkomende parkeerplaatsen, vrijwillige parkeermogelijkheden op eigen terrein en eventueel parkeerregulering — samen een aanzienlijk verschil maken.

Daarom zou ik het bijzonder waarderen indien mijn melding niet uitsluitend als parkeerklacht behandeld wordt, maar door de bevoegde mobiliteitsdienst bekeken kan worden als een bredere vraag rond verkeersveiligheid, verkeerscirculatie en leefbaarheid in de wijk.

Ik ontvang graag uw reactie en hoor eveneens graag of het mogelijk is om hierover ter plaatse met een medewerker van de bevoegde dienst af te spreken.

Met vriendelijke groeten,

Een bewoner van de Meidoornlaan
Meidoornlaan 49
9230 Wetteren