

1. Context

Het stadsbestuur kreeg vanwege de Drongense Handelaars de vraag een aantal aanpassingen te doen aan de verkeerssituatie te Drongen die sinds de heraanleg van Drongenplein in voege is.

Concreet stelt men volgende vragen:

- Het terug invoeren van de dubbele rijrichting in de Oude-Abdijstraat
- Op zijn minst het omkeren van de éénrichting in de Oude-Abdijstraat
- Het verplaatsen van een fietsenstalling ter hoogte van praatcafé Loss 2.0
- Een opmerking mbt de locatie van de nieuw geplaatste bomen
- Het verdwijnen van de parkeerduurbepering van maximaal 30min t.h.v. de haakse parkeerplaatsen aan het Drongenplein, tussen Domien Ingelsstraat en Veerstraat

2. Huidige situatie

Sinds oktober 2018 zijn de werken in kader van de heraanleg van Drongenplein voltooid. De situatie, zoals ze nu is uitgevoerd, kwam tot stand na enkele samenkomsten van een zogenaamde “Klankbordgroep”.

Naast de herschikking van de parkeersituatie als gevolg van het verdwijnen van de parkeerplaatsen op Drongenplein, was het invoeren van éénrichtingsverkeer voor voertuigen, andere dan deze van “De Lijn”, van Antoon Catriestraat naar Vierhekenstraat, de belangrijkste verkeerskundige ingreep. Sinds het voltooiën van de heraanleg geldt in het centrum van Drongen (gebied tussen Deinseseesteenweg N466, R4, Leie en spoorweg Brussel-Oostende) een zonale snelheidsbeperking van 30km/u.

Hierna enkele beelden van de situatie vóór en ná de heraanleg:

Voor:



Na:



Voor:



Na:



Voor:



Na:



Voor:



Na:



3. Vaststellingen

Er werden door het Mobiliteitsbedrijf een aantal metingen en tellingen uitgevoerd. Deze gebeurden gedurende één uur op dinsdag of donderdag. Voor wat betreft de ochtendspits, van 7.30u tot 8.30u; voor wat betreft de avondspits, van 16.30u tot 17.30u. De voornaamste vaststellingen zijn de volgende:

- We merken een sterke stijging van het aantal fietsers in de Antoon Catriestraat en de Oude-Abdijstraat (40 à 60%) tijdens de ochtendspits. In de avondspits is deze minder uitgesproken.
- In de Antoon Catriestraat is het op gebied van autoverkeer minder druk geworden (respectievelijk 21% en 36% in ochtend- en avondspits). Deze daling is quasi volledig te wijten aan een vermindering van verkeer richting Abdijmolenstraat.
- We stellen vast dat er relatief veel voertuigen op het kruispunt Antoon Catriestraat-Oude-Abdijstraat een U-turn maken (respectievelijk 15 en 9 per uur in ochtend- en avondspits)
- De verkeersdruk in de Vierhekenstraat is globaal gelijk gebleven; er is wel een verhoging van het aantal voertuigen richting Mariakerksesteenweg t.n.v. deze, richting Oude-Abdijstraat.
- Het aantal voertuigen door de Abdijmolenstraat steeg niet; dit in beide richtingen
- Alhoewel de gemiddelde snelheid in de Antoon Catriestraat en de Oude-Abdijstraat rond de 30km/u ligt, merken we toch dat een groot deel van de bestuurders zich hier niet aan houdt. Dit wordt voornamelijk vastgesteld tijdens de verkeersluwere periodes.

4. Conclusies

1. Gezien het tijdstip en enkel in de ochtendspits, kunnen we vermoeden dat er sinds de gewijzigde verkeerssituatie meer schoolgaande kinderen fietsen in de Oude-Abdijstraat en Antoon Catriestraat.

2. De gewijzigde rijrichting in de Oude-Abdijstraat heeft duidelijk zijn invloed op de verkeersintensiteiten in de straten die door deze rijrichting rechtstreeks worden geïmpacteerd:
3. Er is geen noemenswaardige toename van de verkeersdruk in de Abdijmolenstraat als gevolg van het invoeren van een éénrichting in de Oude-Abdijstraat.
4. De zone 30 wordt onvoldoende gerespecteerd; dit neemt toe naarmate de verkeersdruk daalt.

5. Antwoorden op en aanbevelingen t.g.v. de vragen vanwege de handelaars

Het terug invoeren van de dubbele rijrichting in de Oude-Abdijstraat

De enkele rijrichting werd ingevoerd om de veiligheid voor de fietsers te verhogen. Immers, het was bij het ontwerp de bedoeling om naast een uitbreiding van het parkeren (als compensatie voor het verlies aan parkeerplaatsen op Drongenplein) ook een wegbeeld te creëren waarbij fietsers én auto's elk hun deel van de rijweg relatief vrij kunnen gebruiken. Dit werd dan gerealiseerd door twee fietssuggestiestroken en een "loper" voor de andere voertuigen tussen deze stroken in. Enkel bij het kruisen met een bus, zou dan door de voertuigen op de fietssuggestiestrook moeten worden gereden. Door het autoluwer maken van de Oude-Abdijstraat, wordt deze straat fietsvriendelijker voor de fietsers die naar school en/of richting station rijden. Dit is bovendien een logische aansluiting op de fietsstraat Drongenstationstraat.

Door in de Oude-Abdijstraat terug tweerichtingsverkeer toe te laten, zouden auto's en bussen terug structureel op de fietsstroken rijden, wat voor de fietser een veel minder comfortabele en minder veilige situatie is.

Er wordt m.a.w. voorgesteld om aan het principe van éénrichting niet te raken.

Op zijn minst het omkeren van de éénrichting in de Oude-Abdijstraat

Als de rijrichting in de Oude-Abdijstraat wordt omgedraaid, betekent dit dat bestuurders die nu schoolgaande kinderen afzetten t.h.v. de basisschool De Vuurtoren en de Oude-Abdijstraat inrijden richting Vierhekkenstraat-Mariakerksesteenweg-N466, dit niet meer kunnen doen.

Wij merken nu reeds relatief veel keerbewegingen op het kruispunt Antoon Catriestraat-Oude Abdijstraat. Als een ontsluiting via Oude-Abdijstraat de facto niet meer mogelijk is, vrezen wij nog meer keerbewegingen en draaimanoeuvres op dit kruispunt. Niet in het minst tijdens de periode waarop veel kinderen daar passeren. Wat dus onveilige situaties kan veroorzaken.

Om deze reden adviseren wij het omkeren van de rijrichting in de Oude-Abdijstraat negatief.

Om de bereikbaarheid van de parking achter de kerk en de Oude Abdij beter te faciliteren, stellen we wel voor om in de Oude-Abdijstraat, tussen Vierhekkenstraat en net na de inrit van de Oude Abdij, tweerichtingsverkeer toe te laten.

Het verplaatsen van een fietsenstalling ter hoogte van praatcafé Loss 2.0

De fietsenstallingen op het plein werden geplaatst overeenkomstig het goedgekeurde ontwerp en houden rekening met de huidige goedgekeurde terrasaanvragen. Bij nieuwe aanvragen wordt een afweging gemaakt of bestaande stallingen moeten worden verplaatst. Momenteel zijn er geen lopende aanvragen voor (het uitbreiden van) terrassen die een verplaatsing noodzakelijk maken.

Een opmerking mbt de locatie van de nieuw geplaatste bomen

Naar wij hebben vernomen, hebben de collega's van Dienst Wegen rechtstreeks contact opgenomen met de personen die hierover bezorgdheden hadden om samen te zoeken naar een oplossing.

Het verdwijnen van de parkeerduurbepering van maximaal 30min t.h.v. de haakse parkeerplaatsen aan het Drongenplein, tussen Domien Ingelsstraat en Veerstraat

De borden met de parkeerduurbepering van 30 minuten zijn er geplaatst tijdens de heraanleg van het plein om de parkeerdruk tijdens de werken op te vangen. In het definitief ontwerp van het plein,

waren dit kortparkeren en bijgevolg deze borden niet voorzien, wat dus betekent dat deze in definitieve toestand verdwenen. Een parkeerrotatie op de parkeerplaatsen rond het plein zou worden gehandhaafd door het daar geldend parkeerregime met parkeerschijf (max. 2 uur). Op onze vraag en met medewerking van de collega's van Gebiedsgerichte Werking en Dienst Wegen werd aan de handelaars meegegeven dat een dergelijke vraag best in groep wordt aangevraagd om aan te tonen dat deze plaatsen dienstig zullen zijn voor een zo groot mogelijke groep aan handelszaken. Deze vraag kwam na deze boodschap bij ons binnen en is positief geëvalueerd. Er werd een dossier opgemaakt om aan beide zijden van de parkeerstrook met haakse parkeerplaatsen, vier parkeerplaatsen met een parkeerduurbepering van 30 minuten, in te richten. Dus in totaal het omvormen van acht plaatsen. Ondertussen is de definitieve signalisatie hiervoor geplaatst en is dit regime dus van kracht.