



Opschrift

Vergadering van 10 mei 2022

Nummer: 2022_MV_00291

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Gabi De Boever: Snelheids- en geluidsoverlast Drongen buurtbewoners N466 (Deinsesteenweg)

Raadslid(-leden):

Gabi De Boever - Vlaams Belang

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In verschillende Drongense woonwijken voelt de plaatselijke bevolking zich in de steek gelaten door het huidige gevoerde mobiliteitsbeleid van haar stadsbestuur. Ondanks een aantal reeds eerder genomen maatregelen blijkt het niet mogelijk om de hoge aantallen vrachtverkeer te weren uit de woonwijken die zich situeren rond de N466 (Deinzesteenweg) of om de verkeersveiligheid te waarborgen door een adequate controle op de maximale snelheid door deze woonwijken, waar dagelijks tientallen kinderen doorfietsen op weg naar en van hun school of het station. Het gaat dan in het bijzonder over de Sint-Gerolfstraat, de Halewijnkouter, de Raapstraat en de andere zijstraten van de Deinsesteenweg (straten die trouwens ook nog eens te lijden hebben onder het nodige sluipverkeer). De leefbaarheid voor de buurtbewoners wordt dan ook zwaar beïnvloed door deze stijgende vervoersstromen. De lopende planprocessen brengen helaas geen enkel gevolg teweeg op korte termijn.

Met betrekking tot de gevoerde aanpak rond de beloofde algemene snelheidsverlagingen kunnen we kort zijn: deze scores nauwelijks enig effect. Dergelijke maatregelen moeten immers gepaard gaan met een controlerende campagne om deze snelheidsverlaging ook effectief af te dwingen.

Er lijkt ook tegenspraak te zijn wanneer het gaat over de verkeerstellingen die uitgevoerd werden door buurtbewoners en de officiële tellingen die gebeurden in opdracht van de Dienst Mobiliteit van de stad Gent. Dit is voor de bewoners helaas niet inzichtelijk gezien deze laatste tellingen ook niet raadpleegbaar lijken te zijn. Bovendien is er geen enkele informatie beschikbaar over het waar en wanneer deze tellingen zouden hebben plaatsgevonden.

Een vaak gehoorde klacht van de betrokken Gentenaars gaat over de vaststelling dat zij voortdurend van het kastje naar de muur gestuurd worden om uiteindelijk steeds weer bij

de diensten van de stad Gent uit te komen. Vraag is waarom het niet mogelijk is om alle betrokken diensten (lokaal en bovenlokaal) samen te brengen rond één tafel om een gezamenlijk beleid uit te werken en vervolgens eensgezind te communiceren naar de getroffen buurtbewoners.

Vraag:

Is de schepen zich voldoende bewust van de problematiek(en) die deze woonwijken dagelijks teisteren?

Is de schepen van oordeel dat er in het verleden voldoende en passend gecommuniceerd werd naar de burgers toe? Zal er iets veranderen naar de toekomst toe aan de manier van communiceren?

Werden de verkeersproblemen intussen al geïnventariseerd en benoemd?

Welke maatregelen werden reeds genomen om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de getergde burgers?

Welke bijkomende maatregelen kunnen en zullen er nog genomen worden (al dan niet op korte termijn)?

Antwoord

Vooreerst bedankt voor uw vraag. Ik ben blij te horen dat u zo bekommerd bent om sluipverkeer en snelheidsovertredingen. Sluipverkeer en overdreven snelheid hebben inderdaad een grote impact op de leefkwaliteit van bewoners en de veiligheid van voetgangers en fietsers. Dit is in het bijzonder zo voor schoolroutes en in schoolomgevingen.

We hebben al meerdere maatregelen genomen om de veiligheid te verbeteren. Het probleem met lokale maatregelen is dat het probleem zich snel verlegt naar andere straten of routes. Dat is precies dé reden waarom we in verschillende wijken wijkmobiliteitsplannen invoeren. Alleen via een wijkmobiliteitsplan kan je het netwerk in zijn totaliteit bekijken en op welgekozen plaatsen, met de juiste ingrepen, de verkeersstromen beïnvloeden of ontmoedigen. Uw betoog is dus eigenlijk een pleidooi voor de opmaak van meer wijkmobiliteitsplannen. Ik bedank u dan ook voor uw steun aan mijn beleid voor het opmaken van wijkmobiliteitsplannen.

Binnen de Stad Gent doen we regelmatig metingen door middel van tellingen, telslangen en snelheidsindicatieborden. Deze data (bvb. intensiteiten) kennen is nodig om tot de juiste beleidsbeslissing te komen. Op basis van dergelijke tellingen voerden we de snelheidsremmers in de Raapstraat en Sint-Gerolfstraat in.

In de gevraagde omgeving hebben we de data gescreend. We kunnen niet aantonen dat er een significante toename is van overlast. De klachten over het vrachtverkeer doorheen de woonwijken wijzen niet op meer oneigenlijk verkeer, dan in woonwijken in andere deelgemeentes.

We hebben al heel wat overlegmomenten gehad met bewoners uit Drongen. U doet alsof we niet naar deze burgers omkijken, maar dat is echt niet correct.

- Overleg Bostoensite Drongen wo 5/05/2021
- Overleg Leefbaar Drongen vr 7/05/2021

- Drongen - overleg met leefbaarheidsorganisaties wo 7/07/2021
- Inloopmoment leefbaar Drongen za 11/09/2021
- Overleg schepen Bracke, Watteuw, Coddens en Leefbaar Drongen ivm verkeerssituatie Drongen (tgv Deinsteenweg & The Loop) di 18/01/2022
- interview Leefbaar Drongen do 3/02/2022
- Daarnaast is er ook een intensief overleg- en participatietraject geweest voor de opmaak van de structuurschets Baarle.

We luisteren echt wel naar deze burgers. We nemen de bezorgdheden zeker ter harte. Heel wat van de bezorgdheden hangen samen met gewestelijke wegen of gewestelijk beleid. De R4 en N466 zijn een Vlaamse bevoegdheid, waarop we als lokale overheid niet eenzijdig kunnen ingrijpen. Wie zei ook weer, wat je zelf doet, doe je beter? We zijn hier regelmatig in overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer en bevoegd minister Peeters. Voor de N466 is ons standpunt duidelijk; we willen dat deze weg een lagere categorie krijgt én dat er meer aandacht gaat naar leefkwaliteit en verkeersveiligheid die primeren op doorstroming. Wij hebben dit dus op tafel gelegd. We wachten hier echter nog op de wegencategorisering vanuit Vlaanderen. Vanuit de Stad onderzoeken we een algemene snelheidsverlaging in de woonwijken. Dit werkt ontradend naar sluijverkeer, omdat het verschil in snelheid met het hoger wegennet verkleint. Je GPS zal je dus sneller sturen naar de hoofdwegen. Dit werkt ook zonder strikte handhaving.

Wanneer een groot aandeel weggebruikers deze volgen, krijg je het effect dat de overtreders hun snelheid moeten aanpassen tot ze de voorgaande chauffeur kunnen inhalen. Dit zorgt ook voor een gewenning aan de opgelegde snelheid bij voldoende verkeer.

Daarnaast is, zoals vorige keer al aangehaald, het effect sterk voelbaar op GPS-gebruikers, zeker bij langere trajecten. Een studie van het VIAS-instituut spreekt over 87% van de automobilisten die gebruik maken van navigatiesystemen. Vaak kiest de GPS de snelste route via de woonstraten, ipv via het hogewegennet (R4/E40), zeker tijdens de spits. Maar op een traject van bvb 4 km verschilt de totale reistijd 3 minuten bij een snelheid van 50km/u en 30km/u.
