



## **Opschrift**

**Vergadering van 14 mei 2025**

**Nummer: 2025\_MV\_00377**

**Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Aanpak verkeersoverlast Varendrieswijk**

**Raadslid(-leden):**

Stijn De Roo - CD&V

**Bevoegd:** Joris Vandenbroucke

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Op vrijdag 25 april 2025 vond in de Varendrieswijk een actie plaats die georganiseerd werd door het wijkcomité VARENDRIES. De aanleiding voor deze actie was de sterk toegenomen verkeersdruk in de wijk, veroorzaakt door de gewijzigde verkeersstromen na de herinrichting van de ontsluiting van het nabijgelegen industrieterrein en de blijvende afsluiting van de Kloosterstraatbrug.

De bewoners wezen op een aantal pijnpunten: een toename van sluij- en zwaar vrachtverkeer, een gebrek aan fiets- en voetpaden, hoge snelheden ondanks snelheidsbeperkingen, geluidsoverlast, trillingen, en schade aan woningen en wegdek. Geluidsmetingen toonden pieken tot 90 dB en meer aan. Deze situatie brengt niet alleen de leefkwaliteit, maar ook de verkeersveiligheid ernstig in het gedrang, zeker voor kwetsbare weggebruikers zoals kinderen en ouderen.

De bewoners vragen daarom om structurele ingrepen die het doorgaand verkeer uit de wijk weren, onder meer door asverschuivingen, tonnagebeperkingen, een herziening van de knip Baarleveldestraat, en handhaving via camera's. Daarnaast dringen zij aan op een participatief traject waarbij de wijkbewoners actief worden betrokken in de zoektocht naar oplossingen.

De bevoegde schepen, die aanwezig was op de actie, engageerde zich om de aangekaartte problemen op te nemen met het Mobiliteitsbedrijf.

Ik had van de schepen graag een antwoord gekregen op volgende vragen.

**Vraag:**

1. Welke specifieke bezorgdheden en voorstellen van de bewoners heeft de schepen ondertussen formeel overgemaakt aan het Mobiliteitsbedrijf?

2. Welke van deze punten werden door het Mobiliteitsbedrijf weerhouden voor verdere studie of onmiddellijke actie, en welke niet? Kan de schepen de motieven voor eventuele niet-weerhouden punten toelichten?
3. Welke tijdelijke of structurele maatregelen plant de stad op korte termijn naar aanleiding van deze actie en de bezorgdheden uit de wijk?
4. Wordt er een herziening van de knip op de Baarleveldestraat sneller overwogen dan momenteel voorzien, zoals door de bewoners gevraagd? Zo ja, op welke termijn en onder welke voorwaarden?
5. Welke bijkomende maatregelen worden onderzocht om sluijverkeer en zwaar vrachtverkeer door de woonwijk te vermijden (bijvoorbeeld tonnagebeperking, ANPR-controles, nieuwe verkeerssignalisatie)?
6. Op welke wijze en binnen welke timing zal er participatie van de bewoners georganiseerd worden bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsaanpassingen in de Varendrieswijk?

## **Antwoord**

Beste Mr. De Roo,

Zoals beloofd heb ik alle bezorgdheden en voorstellen die werden overgemaakt, bezorgd aan het Mobiliteitsbedrijf voor verdere analyse. Daarnaast heb ik opdracht gegeven om een veiligheidsanalyse van de Varendrieswijk op te maken. Hierbij wil ik niet enkel focussen op snelheidverlaging, maar evengoed op fietsinfrastructuur of oversteekbaarheid voor voetgangers. Op basis daarvan zullen verder acties uitgerold worden. Uiteraard tref ik ondertussen de voorbereidingen voor het beloofde herkomst-bestemmingsonderzoek in het najaar, dat inzicht moet geven in de sluijstromen doorheen de wijk.

Maar wachten op dit bijkomend onderzoek doe ik dus niet. Verschillende maatregelen zitten in verschillende fases van uitrol.

1. Snelheidsremmende ingrepen zijn intussen gerealiseerd op de Halewijnkouter en een deel van de Varendrieskouter tot aan de Holisbrug. Binnenkort leg ik in de schoot van het college een vervolgtraject neer met bijkomende snelheidsingrepen voor de Varendrieskouter (stuk Bollewerkstraat tot aan de spoorweg), zodat deze voor de zomer goedgekeurd kunnen worden en na de zomer uitgevoerd kunnen worden.
2. Het kruispunt Holisstraat – Elshout stond reeds op de agenda van het college. Dit kruispunt wordt ingesnoerd en verhoogde plateau's worden gerealiseerd.
3. In de bocht van de Sint-Gerolfstraat, waar het geluid van verkeer voor overlast zorgt, wordt na de zomer het stenen wegdek vervangen door stiller asfalt.

Daarnaast wil ik in het najaar:

1. Snelheid in de Varendriesstraat aanpakken door parkeerplaatsen op de rijbaan aan te duiden, waardoor bermen vrij komen voor voetgangers en het wegbeeld versmalt.
2. In de Raapstraat de huidige rijbaankussens omvormen waardoor beurtelingse doorgang afgedwongen wordt en snelheid verder verlaagt.

3. Ook het kruispunt Halewijnstationstraat-Halewijnkouter insnoeringen en verhoogde plateau's realiseren.

Tot slot vroeg ik het Mobiliteitsbedrijf om de wijk te screenen op verbeteren of realiseren van fietsinfrastructuur en voetgangersoversteken.

Bewoners zeggen terecht dat sluiptverkeer en zwaar vrachtverkeer de leefbaarheid van de wijk onder druk zetten. We nemen dit ernstig. Om duidelijkheid te scheppen over welke voertuigen zich door de wijk verplaatsen voeren we – zoals hier eerder aangehaald - eind dit jaar een herkomst- en bestemmingsonderzoek uit. Deze informatie is geen detail, maar cruciaal om effectief en gericht in te grijpen. De maatregelen die u opsomt behoren tot de mogelijkheden, maar vooruitlopen op beslissingen kan ik uiteraard niet. Dat zult u wel begrijpen.

Niettegenstaande ik begrijp dat sommige bewoners de filter aan de Baarleveldestraat sneller willen herzien, is het versneld beslissen over de Baarleveldestraat niet slim.

Een herziening kan niet losgekoppeld worden van inzicht in het bredere verkeersnetwerk in Drongen-Zuid, met o.a. de tractorsluis Moerstraat, de Beekstraat, de werken aan de het knooppunt R4/N9 en de verkeersstroom van en naar het regionaal bedrijventerrein Drongen I.

Ik pas voor nattevingerwerk, waarvan de impact moeilijk in te schatten valt. Het klopt dat bij het verwijderen van de knip een deel van het verkeer komende uit Landegem terug via de Baarleveldestraat van en naar het industriepark kan rijden (alhoewel deze vandaag ook perfect via de Moorstraat de E40 kunnen oversteken), maar het betekent evengoed dat zwaar vrachtverkeer een dubbelrichtingsfietspad zal kruisen waar vandaag kinderen fietsen op weg naar school of bezoekers op weg naar het woonzorgcentrum. Bovendien krijgt het vrachtverkeer komende van het noorden en westen van Gent op die manier terug vrij spel om via alle mogelijke wegen en woonstraten (Halewijnstationstraat, maar evengoed Luchterenstraat, Beekstraat of zelf Halewijnkouter, Varendriesstraat, enz) het industrieterrein te bereiken.

Door zonder kennis van zaken in te grijpen ontstaat dus het risico dat nieuwe - of eerder 'oude' - sluiproutes terug ontstaan. Daarom nemen we de evaluatie van de knip mee in de globale evaluatie eind dit jaar, na de heropbouw van de brug op de N466. Pas dan kunnen we verantwoord oordelen over mogelijke aanpassingen, op basis van feiten en met zicht op de gevolgen van beslissingen.

Wat overleg betreft. In het verleden werd reeds overleg gepleegd door mijzelf en door het Mobiliteitsbedrijf met verschillende bewonersgroepen in de omgeving. De beslissing om verder onderzoek te doen naar de sluiptstromen kwam er op vraag van bewoners tijdens zo'n bewonersvergadering. Ik ben vast van plan dit voort te zetten in functie van noodzakelijke beslissingen.

Beste Mr. De Roo. We gingen enkele weken geleden in gesprek met de bewoners van de wijk. Ik stel vast dat u de bewoners van de Varendrieswijk snel snel en zonder enig inzicht terug vogelvrij wil verklaren. Uw insteek getuigt niet van oprecht bezorgdheid, maar van makkelijk politiek gewin. Ik pas voor dat soort van slecht bestuur en ga voor maatregelen met reële impact op de leefbaarheid van de wijk en haar bewoners.

---

