



## **Opschrift**

Vergadering van 14 januari 2026

Nummer: 2026\_MV\_00057

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Gert Robert: Eenrichtingsverkeer Frederik Burvenichstraat – impact op bereikbaarheid, doorstroming en lokale economie**

### **Raadslid(-leden):**

Gert Robert - N-VA

**Bevoegd:** Joris Vandenbroucke

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

De voorbije maanden ontvingen wij als fractie een opvallend aantal signalen van bewoners, pendelaars en lokale handelaars over de invoering van het eenrichtingsverkeer in de Frederik Burvenichstraat in Gentbrugge.

Zo bereiken ons meldingen van ernstige congestie op de Land van Rodelaan en de Robert Rinskopflaan, met wachttijden die tijdens de spits oplopen tot meer dan een kwartier. Die assen waren vóór de invoering van het eenrichtingsverkeer al zwaar belast, en fungeren vandaag duidelijk als flessenhals. Het bijkomend verkeer zoekt bovendien zijn weg via aanpalende woonstraten, wat leidt tot sluipverkeer, onveiligheid en frustratie bij bewoners.

Daarnaast wijzen lokale handelaars expliciet op een verlies aan bereikbaarheid. Een apotheek in de Frederik Burvenichstraat signaleert bijvoorbeeld dat patiënten afhaken omdat de zaak moeilijker bereikbaar is geworden. Dat raakt rechtstreeks aan de lokale zorgfunctie én aan het ondernemerschap in de wijk.

Ook pendelaars geven aan dat hun woon-werkverkeer structureel bemoeilijkt wordt, met verhoogde stress en onzekerheid over aankomsturen tot gevolg. Daarbij wordt terecht de vraag gesteld waarom deze maatregel werd ingevoerd tijdens lopende wegenwerken in de omgeving, onder meer ter hoogte van de Hielstraat, terwijl die werken op zichzelf al een aanzienlijke impact hebben op de doorstroming.

Wat bovendien opvalt, is dat de aangekondigde bijstellingen zich voorlopig vooral lijken te beperken tot symptoombestrijding, zoals het aanpassen van verkeerslichten. Dat kan de doorstroming op één punt verbeteren, maar dreigt elders – bijvoorbeeld op de Brusselsesteenweg – net extra congestie te veroorzaken. De kernvraag blijft dus onbeantwoord: waarom werd dit éénrichtingsverkeer ingevoerd, en op basis van welke afweging?

**Vraag:**

Daarom had ik hierover graag volgende vragen gesteld:

1. Wat was de concrete motivering om net dit deel van de Frederik Burvenichstraat eenrichtingsverkeer te maken?
2. Hebben de vele studies en het verkeersmodel die gebruikt werden voor de invoering van de WMP's en de bijstellingen deze chaos voorspeld? Zo ja, welke afweging werd hier gemaakt om dit dan toch in te voeren?
3. Waarom werd de invoering niet uitgesteld tot na de afronding van de werken in de omgeving, indien die werken volgens het stadsbestuur een wezenlijke invloed hebben op de huidige verkeersdruk?
4. Is het stadsbestuur bereid om deze maatregel opnieuw fundamenteel te herevalueren, inclusief het terugdraaien van het eenrichtingsverkeer, indien blijkt dat de negatieve effecten structureel zijn en niet louter tijdelijk?

**Antwoord**

De onderbouwing voor de genomen maatregel in de Burvenichstraat vind je uitgebreid in het evaluatierapport van het wijkmobiliteitsplan Dampoort –

Oud Gentbrugge. Verschillende vaststellingen lagen hier aan de basis:

1. Zowel in de ochtend- als avondspits bleek in de Burvenichstraat het aandeel doorgaand verkeer zonder bestemming in de Sas-Bassijnwijk; bijzonder hoog. Tot wel 75% van de voertuigen tijdens de avondspits. Met klachten van bewoners tot gevolg.
2. Vanuit de Brusselsesteenweg werd de linksaf richting Burvenichstraat heel vaak genegeerd, wat de verkeersdruk in de straat mee boven het aanvaardbare voor een woonstraat bracht. Het wegdek is bovendien niet in goede staat.
3. De fileopbouw in de Burvenichstraat richting Brusselsessteenweg zorgde ervoor dat fietsers niet veilig op de rijbaan konden rijden en dan maar uitweken naar het voetpad, waar ze in conflict kwamen met voetgangers.
4. De Burvenichstraat kruist de fietsstraat Oude – Brusselseweg. Een kruispunt dat door fietsers – waaronder kinderen op weg naar school – als onveilig bestempeld werd.
5. Tot slot is dit ook een doelmatige maatregel om vrachtverkeer uit deze woonstraat te houden.

De maatregel betekent een omrijdfactor van 1,2 km en zorgt voor een toename van verkeer in de Robert Rinskoplaan en de Land Van Rodelaan. Dit gaven modeldoorrekeningen op voorhand ook aan. Deze straten zijn breder, bevatten minder bewoning en zijn dus beter geschikt voor ontsluiting van de wijk dan de woonstraat die de F. Burvenichtstraat is. Wat het kruispunt Land Van Rodelaan/Brusselsesteenweg betreft had ik contact met AWV die inderdaad nieuwe V-plannen (verkeerslichten) schrijft voor het kruispunt. Plannen die de doorstroming vanuit de Land van Rodelaan zullen verbeteren.

Het Mobiliteitsbedrijf is er van overtuigd dat de werken in de Hielstraat de wachttijd aan de de Land van Rodelaan negatief impacteren. Hoe groot die impact is, is moeilijk in te schatten of na te meten, dat zullen we pas kunnen zien als die werken gedaan zijn. Helaas lopen de werkzaamheden vertraging op. In plaats van einde maart zal dat minstens 3-4 maanden later zijn. Sowieso evalueren we.

---