



## **Opschrift**

Vergadering van 15 april 2026

Nummer: 2026\_MV\_00246

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Gaëlle De Smet: Opvolgvraag sluijverkeer en verkeerssituatie Sluizeken–Tolhuis–Ham (buurtactie en petitie)**

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

Gaëlle De Smet - Groen

**Bevoegd:** Joris Vandenbroucke

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

Geachte meneer de schepen,

Enige tijd geleden stelde ik u al enkele vragen over de verkeerssituatie en het sluijverkeer in de wijk Sluizeken–Tolhuis–Ham.

De ongerustheid in de buurt blijft echter bijzonder groot.

Ook na mijn laatste vraag in december heeft de buurt niet stilgezeten: buurtbewoners organiseerden een actie die ruime media-aandacht kreeg en overhandigden u een petitie met maar liefst 600 handtekeningen, **met de duidelijke vraag om het sluijverkeer in de wijk structureel aan te pakken.**

Diezelfde buurtbewoners vragen mij uitdrukkelijk om te blijven opvolgen hoe dit dossier verder evolueert.

### **Vraag:**

Daarom had ik graag een aantal concrete verduidelijkingen:

#### **1/ Stand van zaken verkeersonderzoek**

Zijn de verkeerstellingen (die gepland waren in januari/februari) ondertussen ook écht finaal afgerond? Wat is de stand van zaken van het verdere onderzoek naar de verkeerssituatie en het sluijverkeer, en wanneer mogen de resultaten daarvan concreet verwacht worden?

#### **2/ Transparantie van de resultaten**

Zullen de exacte resultaten van die verkeerstellingen en het (bijkomend) studiewerk ook spontaan publiek worden gemaakt, en wordt er vanuit de stad een rechtstreekse terugkoppeling naar de buurt voorzien?

#### **3/ Effect van de aangekondigde campagne tegen sluijverkeer**

Recent verscheen op AVS een reportage over een campagne van de stad om sluipverkeer in Gentse woonwijken te beperken, onder meer via signalisatie die alternatieve routes suggereert. In welke mate verwacht u dat deze aanpak ook effect zal hebben in de wijk Sluizeken–Tolhuis–Ham?

#### **4/ Timing en duidelijkheid over maatregelen tegen sluipverkeer**

Tot nu toe wordt vaak verwezen naar maatregelen “voor de zomer”. Formeel lijkt dat duidelijk, maar voor veel bewoners blijft onduidelijk wat dat concreet betekent in de praktijk en wanneer er effectief iets zal veranderen. Wanneer mogen bewoners **concreet (i.) een beslissing, (ii.) duidelijke communicatie en (iii.) de effectieve invoering van maatregelen** verwachten?

### **Antwoord**

Beste Mevr. De Smet,  
Beste Mr. Taeldeman,  
Beste Mr. De Roo,  
Beste Mr. Cammaert,

Na de opening van de Verapazbrug werd in de wijk Tolhuis-ham maatregelen genomen om het verkeer effectief over de brug te sturen, waardoor de ring verplaatst werd naar de andere kant van het water. Twee verkeersfilters werden geïnstalleerd en een lengteverbod werd ingevoerd. Hierdoor moest het doorkruisen van de wijk onaantrekkelijk worden. Bij het nemen van deze maatregelen werd gezocht naar een evenwicht tussen de leefbaarheid voor de wijk en de bereikbaarheid van de wijk voor iedereen die er effectief moet zijn. Het college besliste toen ook om de werking op verkeersvlak van de wijk 6 maanden na opening van de brug te evalueren. Dat doen we op basis van signalen van bewoners – en die zijn wat de Bomastraat en directe omgeving betreft zeer helder – en op basis van objectieve meetgegevens. Zoals ik eerder aankondigde hebben we in heel de wijk tellingen gedaan en een herkomst-bestemmingsonderzoek, zodat we niet alleen weten hoevéél verkeer er is, maar ook wié door de wijk rijdt. Hoeveel doorgaand verkeer, of zeg maar sluipverkeer, zit daarbij. Op basis daarvan hebben we een volledig beeld van het verkeer in de hele wijk (Van St Lucasziekenhuis tot Dok Zuid) en inzicht in hoe de verkeersstromen verlopen. Een helder beeld hebben van de verkeersstromen in heel de wijk, inclusief aandeel doorgaand verkeer, is de belangrijkste voorwaarde om ervoor te zorgen dat je geen nieuw probleem creëert als je bijsturingen doorvoert.

Die onderzoeken zijn vandaag afgerond en de resultaten zijn binnen. Ik zal de uitgebreidere resultaten laten bezorgen aan de leden van deze commissie.

We leren we hieruit het volgende:

1. Algemeen stellen we vast dat de wijk een pak verkeersluwer is geworden dan voor invoering van de circulatiewijzigingen. Concreet zien we een globale daling van het verkeersvolume met 24% in de avondspits. Dat is goed nieuws. Dit cijfer vertaalt zich bijvoorbeeld in een daling van 22% in de Tolhuislaan tot zelf 40% minder verkeer in de Sleepstraat tijdens de avondspits. Deze vaststelling is ook in lijn met signalen die ik uit verschillende plekken in de wijk krijg.

2. Twee straten vormen hier duidelijk een uitzondering op. In de Bomastraat (en in het verlengde het noordelijk deel van Nieuwland) steeg het verkeer tot 290 voertuigen per uur tijdens de avondspits. Dat is een stijging met 92%. In de Kongostraat steeg het verkeer tot 200 voertuigen in de avondspits ofwel 121%. Tijdens de ochtendspits is deze toename minder opvallend, zeker in de Kongostraat.
3. Ook het aandeel vrachtverkeer ligt te hoog in de Bomastraat en de Kongostraat. In de avondspits loopt die respectievelijk op tot 16 en 18% van al het verkeer. De impact van het ingevoerde lengteverbod kregen we signalen dat deze maatregel wel voelbaar is in die straten.
4. Kijken we naar het doorgaand verkeer in beide straten, dan merken we op dat er tijdens de avondspits in de Bomastraat 29% van het verkeer zonder bestemming in de wijk door de straat rijdt.

We kunnen hier heldere conclusies uit trekken :

- Globaal genomen is de wijk verkeersluwer en leefbaarder geworden maar ook bereikbaar gebleven sinds de opening van de Verapazbrug en de wijziging van de circulatie.
- Maar de situatie in de Bomastraat, een stuk Nieuwland en de Kongostraat is er duidelijk erg op achteruitgegaan. Er rijdt veel te veel verkeer door, veel te veel doorgaand verkeer ook. In de Bomastraat komt daar trouwens ook nog eens extra hinder bovenop door de specifieke bestrating in olifantenpoten.

Deze toestand – zo blijkt ook uit de vele getuigenissen van de bewoners die ik 100% beaam – ondergraaft de leefbaarheid en de veiligheid. Zoals ik eerder al zei, collega De Smet : dat is niet acceptabel, dat is niet houdbaar. Ik zal maatregelen nemen om dat structureel en duurzaam op te lossen want iedereen heeft recht op een leefbare en veilige omgeving. Laat dat meteen duidelijk zijn.

Alvorens de volgende stappen toe te lichten, wil ik nog meegeven dat we ook een onderzoek gedaan hebben naar de reistijden. En dan stellen we vast dat de route vanaf de Dampoort naar het Neuseplein via de Afrikalaan en Verapazbrug zo goed als altijd sneller is dan doorheen de wijk. Enkel tijdens de spits is er soms – niet eens elke dag - een korte tijdsspanne waarbij er één tot twee minuten tijdswinst is wanneer je doorheen de wijk rijdt. Met andere woorden : voor wie niet in de wijk moet zijn, is er geen enkele reden om er doorheen te rijden. Dat velen het toch doen, is wellicht voor een stuk uit gewoonte of door het waanidee dat binnendoor rijden sneller is, maar uiteraard volgen velen ook blindelings hun gps-app die geen onderscheid maakt tussen asfalt in een woonstraat en asfalt op een stadsring.

Goed, we gaan dus ingrijpen om ervoor te zorgen dat de Bomastraat, Kongostraat en Nieuwland terug leefbaar en veilig worden. Ik heb daarvoor al eerder een timing meegegeven, collega's : in de zomer moet dit opgelost zijn. Ik zal op korte termijn naar het college gaan met voorstellen zodat op tijd een beslissing kan genomen worden. Mijn diensten weten dat de uitvoering hiervan de grootste prioriteit heeft.

Mijnheer Cammaert en collega's, die polsen naar wélke concrete maatregelen we zullen nemen : zoals steeds, zal dit eerst in het college besproken worden. Wat voor mij telt, is het eindresultaat : veilige en leefbare woonstraten, overal in de wijk.

---