



## **Opschrift**

Vergadering van 15 april 2026

Nummer: 2026\_MV\_00340

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Sluipverkeer in de wijk Sluizeken-Tolhuis-Ham

Raadslid(-leden):

Stijn De Roo - CD&V

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Op 11 juli 2025 werd de nieuwe Verapazbrug geopend. Het verkeer kiest hierdoor steeds meer voor de straten Ham – Bomastraat – Nieuwland – Godshuishammeke – Kongostraat. Buurtbewoners maken melding van verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers, geluidsoverlast (met verstoring van de nachtrust) en luchtvervuiling. Zo wordt er o.m. gesproken van duizenden voertuigen per dag in de Bomastraat. Buurtbewoners vragen een structurele oplossing die het verkeer in de woonstraten zou verminderen, maar vragen daarbij nadrukkelijk om het probleem niet te verschuiven in de wijk zelf. Ze organiseerden al een actie die ruime media-aandacht kreeg en overhandigden de schepen een petitie met honderden handtekeningen. In de aanloop naar de gemeenteraad van maart 2026 protesteerden zij eveneens aan de trappen van het stadhuis.

Er zouden nog voor de zomer maatregelen komen.

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

**Vraag:**

1. Welke tijdelijke en permanente maatregelen wil de schepen nemen om het verkeersvolume in bovengenoemde straten te verminderen? Welke pistes worden onderzocht? Graag meer uitleg.
2. Op welke manier en wanneer zal de schepen deze maatregelen evalueren? Hoe wordt daarbij teruggekoppeld naar de buurt?
3. Op welke manier wil de schepen vermijden dat mobiliteitsingrepen in de ene straat leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid in andere straten?

## **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 bijstellingen 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 tijds winst 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.

---