

“Verkeersveiligheid in Sint-Lievens-Houtem: oppositievoorstel voor circulatieplan stuit op kritiek.”

📅 28 mei 2025 🗳️ Politiek 📍 Sint-Lievens-Houtem 🧑‍🗺️ Guy Coppens



Op de gemeenteraad van dinsdag 27 mei diende oppositiepartij SAMEN een voorstel in om de Doelstraat en het Eiland deels éénrichting te maken, in een poging om de verkeersveiligheid in deze druk bereden woonzone structureel te verbeteren. Wat volgde was geen louter technische discussie, maar een bitsige politieke strijd waarin fundamentele verschillen in visie, bestuursstijl en beleidsaanpak bloot kwamen te liggen.



Context: een verkeersdrukke buurt met scherpe kantjes.

De Doelstraat en het Eiland vormen samen een cruciale verbindingsas in het dorpscentrum van Sint-Lievens-Houtem. Dagelijks doorkruisen honderden voertuigen deze straten die pal door een dichtbevolkte woonwijk lopen, vlakbij scholen, handelszaken en het centrale parkeerterrein aan de Hofkouter.

De combinatie van smalle rijwegen, vaak foutgeparkeerde wagens, en een gebrek aan overzichtelijke kruispunten zorgt al langer voor wrijvingen. Vooral tijdens de piekuren, zoals de start en het einde van de schooldag of de zaterdagmarkt, neemt het gevoel van onveiligheid merkbaar toe. Buurtbewoners klagen over gebrek aan overzicht, agressief rijgedrag en gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers. In deze context pleit SAMEN voor een herinrichting van het circulatieplan in dit deel van de gemeente.

Het voorstel van SAMEN: een logische verkeersring rond het centrum.

SAMEN stelt voor om het verkeer voortaan in één richting te laten verlopen in de Doelstraat en het Eiland, vanaf de Markt richting Hofkouter, tot aan het kruispunt met de Molenkouter. Een van de centrale elementen in hun plan is een verplichte rechtsafslag bij het verlaten van de parking Hofkouter, wat zou vermijden dat wagens terugkeren naar het centrum.

Daarnaast omvat het voorstel:

- De aanleg van enkele **parkeerhavens** om het dubbel parkeren te vermijden;
- Het inzetten van **snelheidsremmende maatregelen** zoals asverschuivingen of verkeersplateaus;
- De tijdelijke opheffing van de **fietsstraatstatus** in het betrokken gedeelte, zolang er geen fietsstraat in beide richtingen kan gegarandeerd worden;
- **Overleg met De Lijn** en logistieke partners over busroutes en leveringsverkeer;
- Een **proefperiode** met verkeerstellingen, evaluatie en participatiemomenten.



Het voorstel werd voorafgegaan door een burgerbevraging, waarin 70% van de respondenten zich positief uitliet over het circulatieplan. "We hebben geluisterd naar de bewoners en stellen een haalbare tussenstap voor die gefaseerd kan worden ingevoerd, zonder definitieve ingrepen," klonk het bij gemeenteraadslid Pascal Van Waeyenberge (SAMEN).

De reactie van het bestuur: voorzichtigheid, scepsis en scherpe kritiek.

Mobiliteitsschepen Tim De Groote (NH) toonde zich niet onder de indruk en fileerde het voorstel van SAMEN in een uitvoerig tegenbetoog. Volgens hem getuigt het plan van "goede bedoelingen maar gebrekkige kennis van de realiteit op het terrein."



Hij somde **negen fundamentele bezwaren** op:

Beperkte urgentie – Volgens De Groote is het verkeersprobleem slechts tijdelijk (vooral op marktdagen) en wordt dit in de toekomst vanzelf opgelost door de afwerking van de nieuwbouwprojecten die extra parkeerplaatsen voorzien.

Verplaatsing in plaats van oplossing – "Als je verkeer uit de Doelstraat weghaalt, komt het elders terecht. Concreet: in de Schoolstraat, waar net veel kinderen fietsen en wandelen. Dat is de pest verdrijven met de cholera."

Infrastructuur te krap voor grote voertuigen – Volgens de schepen houden de voorgestelde ingrepen geen rekening met het draaien van vrachtwagens of lijnbussen, die zich kunnen vast rijden bij foutieve signalisatie.

Verwarring aan het kruispunt – Het voorstel creëert onduidelijkheid aan de oversteekplaats Molenkouter/Eiland/Doelstraat, wat volgens De Groote net tot méér conflicten zou leiden, zeker voor fietsers.

Inconsistentie in visie – De schepen verwijt SAMEN dat ze tegelijk pleiten voor fietsstraten én diezelfde status tijdelijk willen opheffen. "Dat ondergraaft je eigen beleid."

Eénrichtingsverkeer verhoogt snelheid – Studies tonen aan dat éénrichtingsverkeer vaak leidt tot snellere rijgedragingen, tenzij flankerende maatregelen goed uitgewerkt zijn. De Groote vreest een schijnveiligheid.

Onrealistische alternatieven voor De Lijn – De alternatieve route via Krabbenijk is volgens hem te smal en niet geschikt voor bussen. Bovendien wil men daar binnenkort een ander parkeerbeleid invoeren.

Overbelasting alternatieve straten – Door verkeer om te leiden via Krabbenijk, Dries en Dorp ontstaat nieuwe overlast. Deze straten zijn niet ingericht op extra intensiteit.

Verwijzing naar eerdere verkeersstudie (2007) – Die studie concludeerde dat een 'verkeersring' in het centrum van Sint-Lievens-Houtem het bestaande verkeersnetwerk zou overbelasten. "De principes blijven geldig."

SAMEN bijt van zich af: “Gebrek aan moed en visie.”

De oppositiepartij reageerde geprikkeld op de uitgebreide afwijzing. Volgens hen verschuilt het bestuur zich achter technische argumenten en oude studies, zonder ruimte te laten voor actuele inzichten of participatie. “Die studie van 2007 dateert van een ander mobiliteitstijdperk. Intussen zijn de mobiliteitsnoden, bewonersprofielen en het STOP-principe helemaal geëvolueerd,” aldus Van Waeyenberge.



Verder benadrukt SAMEN dat het gaat om een proefopstelling, geen definitieve ingreep. “Het is net de bedoeling om mogelijke knelpunten op te sporen via metingen en bewonersfeedback. Het feit dat men dat nu al afblaast, zegt veel over de bestuursstijl van de meerderheid: top-down, achter gesloten deuren, en weinig bereid tot experiment.”

Ook de bezorgdheid over Schoolstraat noemt SAMEN voorbarig: “Wij willen samen met scholen, ouders en handelaars bekijken hoe we het verkeer daar kunnen spreiden. Veiligheid is geen zero-somspel, je kunt niet zeggen: als het hier veiliger wordt, moet het elders slechter worden.”

Breder debat: technische haalbaarheid versus politieke wil.

De discussie overstijgt het concrete voorstel. Wat zich in de raadzaal afspeelt, is een clash tussen twee bestuursfilosofieën. Waar de meerderheid vooral inzet op stabiliteit, logica en het vermijden van ‘onnodige’ veranderingen, ziet de oppositie mobiliteit als een dynamisch verhaal waarin durf, participatie en tijdelijke proeven een essentiële rol spelen.

De meerderheid lijkt voorlopig niet van plan om zelfs een testfase toe te laten. Daarmee dreigt het voorstel te stranden zonder enige praktijktoets, ondanks het aantoonbare draagvlak onder de bevolking.

Hoe nu verder?

Hoewel het voorstel (voorlopig) werd afgewezen, sluit SAMEN niet uit dat ze het opnieuw op tafel leggen, eventueel met bijgestuurde parameters. In de tussentijd blijft de verkeerssituatie in de Doelstraat en Eiland een punt van onvrede bij veel bewoners.

De roep om participatief beleid klinkt ook buiten de muren van de gemeenteraad. Of het bestuur bereid is om die oproep te beantwoorden, blijft voorlopig koffiedik kijken.

Conclusie:

De vraag naar veiliger verkeer in Sint-Lievens-Houtem is terecht en urgenter dan ooit. Of die vertaald wordt in beleid, hangt af van de bereidheid van het bestuur om de kritiek van de oppositie niet als aanval te zien, maar als uitnodiging tot samenwerking. Zolang voorstellen bij voorbaat worden afgeschoten op basis van oude analyses en aannames, blijft de beleidsruimte beperkt tot het verleden.

Misschien is het tijd dat Sint-Lievens-Houtem eens écht vooruit kijkt.

