



Opschrift

Vergadering van 13 mei 2026

Nummer: 2026_MV_00412

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadsleden Tom De Meester, Julie Steendam: Twee dodelijke verkeersongevallen in de Burggravenlaan – wanneer komt er actie?

Raadslid(-leden):

Julie Steendam - PVDA
Tom De Meester - PVDA

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In zes maanden tijd kwamen in de Burggravenlaan twee zwakke weggebruikers om het leven na een aanrijding met een lijnbus. In oktober 2025 werd een 50-jarige voetganger aangereden ter hoogte van het kruispunt met de Lucas de Heerestraat. Vorige week overleed een 78-jarige fietsster na een aanrijding op het kruispunt met de Zwijnaardsesteenweg.

De Fietsersbond vraagt terecht een multidisciplinair onderzoek na elk dodelijk verkeersongeval. Dat is internationaal een bewezen aanpak. De stad wacht ondertussen op het parket — maar het parket onderzoekt strafrechtelijke verantwoordelijkheid, geen verkeersveiligheid. Dat zijn twee verschillende vragen.

Vraag:

Ik heb hierover volgende vragen voor de schepen:

1. Heeft de stad Gent na het eerste dodelijke ongeval in oktober 2025 een eigen veiligheidsanalyse laten uitvoeren van de betrokken kruispunten in de Burggravenlaan? Zo ja, wat waren de bevindingen? Zo neen, waarom niet?
2. Welke maatregelen staan gepland voor het kruispunt met de Zwijnaardsesteenweg — waar recent het dodelijke ongeval gebeurde? Welke maatregelen zal de schepen op korte (onmiddellijke) termijn nemen?
3. De heraanleg van het kruispunt met de Krijgslaan staat gepland voor 2027 door het Agentschap Wegen en Verkeer. Waarom wordt daar zo lang mee gewacht en wordt er niet onmiddellijk ingegrepen, gezien het eerdere dodelijke ongeval?

Welke tussentijdse onmiddellijke maatregelen zal de schepen nemen om de veiligheid te verhogen in de Burggravenlaan?

4. Overweegt de schepen om, conform de vraag van de Fietsersbond, een structureel protocol in te voeren voor multidisciplinair veiligheidsonderzoek na dodelijke verkeersongevallen in Gent?

De Burggravenlaan is een drukke as met bussen, fietsers, voetgangers en autoverkeer door elkaar. Twee doden in zes maanden tijd is een oorverdovend signaal. De PVDA-fractie eist onmiddellijke maatregelen om de verkeersveiligheid in de Burggravenlaan aan te pakken.

Antwoord

Mijnheer De Meester, mevrouw Steendam,

Vooraleer ik inga op de concrete vragen, wil ik eerst mijn oprechte medeleven betuigen aan de families, vrienden en nabestaanden van de slachtoffers. Elk dodelijk verkeersongeval is er één te veel. Dit zijn gebeurtenissen die een enorme impact hebben op de betrokken families en hun omgeving, maar ook op buurtbewoners, getuigen en hulpdiensten. Wanneer kwetsbare weggebruikers het leven laten in het verkeer, raakt dat ons allemaal. Daarom moeten we dergelijke ongevallen altijd ernstig nemen en blijven inzetten op meer verkeersveiligheid in onze stad, in het bijzonder op drukke assen waar verschillende weggebruikers samenkomen.

Het Mobiliteitsbedrijf werkt structureel én op basis van de AVOK methode (ofwel op basis ongevalldata) maatregelen uit voor de gevaarlijke (kruis)punten op stadswegen. Op de AVOK lijst staan enkele honderden kruispunten die gerangschikt worden volgens het aantal en de ernst van de gebeurende ongevallen. Deze methodiek neemt data van de afgelopen drie jaar mee in rekening. Ik heb de duidelijke ambitie om jaarlijks 2 gevaarlijke kruispunten aan te pakken en tegen 2030 10 kruispunten conflictvrij in te richten en focus hierbij op die punten die het hoogst op de lijst staan. Ongevalldata zijn dus leidend om prioriteiten te stellen. Vandaag is de AVOK score van de twee punten waar dodelijke ongevallen gebeurden niet hoog. Deze score zal merkkelijk verhogen omdat een dodelijk ongeval zwaar doorweegt binnen de methodiek. Een kruispunt op de Burggravenlaan dat wel hoog in de AVOK-lijst staat is het kruispunt met de Ottergemsesteenweg.

Daar gaan we dan ook de zichtbaarheid van de fietsers verhogen. Ik behoed mij in deze voor steekvlampolitiek. Want dat zou als gevolg hebben dat zeer onveilige punten in deze stad wel s naar achter kunnen schuiven in de planning.

Ik wil echter verder gaan dan zuivere statistiek en meer grip krijgen op de achterliggende oorzaken van ongevallen op onze stadswegen. Daarom maak ik – samen met onze burgemeester – werk van een verkeersveiligheidscentrale waarbinnen de samenwerking tussen politie en het Mobiliteitsbedrijf structureel versterkt wordt. In dit kader wordt op dit moment gewerkt aan een vertrouwelijkheidsverklaring tussen de politie en stad Gent, waarbij het Mobiliteitsbedrijf – weliswaar geanonimiseerd – inzage zou krijgen in de PV data. Het is pas daar dat de oorzaak van een ongeval écht duidelijk wordt via de opgenomen verklaringen, het manoeuvreer

diagrammen enzovoort. Vandaag is dat inzicht er niet of te beperkt, ook niet voor de twee ongevallen waar u naar verwijst. Sowieso zal de stad inzichten uit het PV niet verwerven zo lang het onderzoek bij het parket loopt. Er zal dus altijd rekening gehouden moeten worden met een zekere doorlooptijd. Maar Ik ben ervan overtuigd dat we via deze werkwijze veel doelgerichter ingegrepen kan worden en daar wil ik naar toe. Ik ga ervan uit dat deze werkwijze ook tegemoet komt aan de vraag van de fietsersbond.

Wat het kruispunt van de Burggravenlaan met de Krijgslaan, die een gewestweg is, betreft. De heraanleg staat inderdaad gepland in 2027 door het Agentschap Wegen en Verkeer.

Dat kan niet eerder omdat deze werken niet gecombineerd kunnen worden met de grote werkzaamheden aan het kruispunt R40-Groot-Brittanniëlaan die momenteel bezig zijn (tot eind 2026). Tijdens die werken loopt de omleiding van de R40 via de Krijgslaan, waardoor het niet haalbaar is om beide werven gelijktijdig uit te voeren.

Laat mij duidelijk zijn: de verkeersveiligheid op de Burggravenlaan blijft wat mij betreft een belangrijk aandachtspunt. Mijn ambities zijn helder. Structureel gevaarlijke punten wegwerken is mijn doel. Naast ongevallendata moeten diepgaandere ongevalanalyses hierbij sturend worden.
