Adviesnota mobiliteit en leefbaarheid Belsele

Aan: het stadsbestuur van Sint-Niklaas - Mobiliteit
Van: Dorpsraad Belsele
Onderwerp: prioritaire maatregelen voor het mobiliteitsplan

1. Inleiding

De dorpsraad vraagt een samenhangende aanpak van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Het Nulmeting-principe vormt het uitgangspunt; tegelijk vraagt de dorpsraad om de gegevensverzameling stop te zetten. We vragen om voorrang te geven aan voetgangers en fietsers en veilige verbindingen naar scholen, de dorpskern en het treinstation te behouden.
Onderstaande adviespunten bundelen de vragen uit het overleg met de inwoners van 8-09 en 15-10-2026 en de aanvullende opmerkingen.
Tijdens de bevraging naar knelpunten en bezorgdheden binnen de dorpsraad in Belsele op de dorpsraad van 8-09 werden 7 thema's geïdentificeerd.
Drie van deze thema's daarvan houden verband met mobiliteit:
- Verkeersveiligheid en handhaving;
- Spoorweg en overwegen met de F4-fietssnelweg;
- Trage wegen.

2. Verkeersveiligheid en handhaving

De dorpsraad vraagt om de **zone 30** consequent te handhaven in Belseledorp, de schoolomgevingen en de routes met een beperkte doorgang. Daarbij stellen we een combinatie voor van snelheidsmetingen, gerichte controles en mobiele flitsacties, een herkenbare weginrichting en fysieke snelheidsremmers. We vragen ook aandacht voor nachtelijke verkeers- en geluidsoverlast. Bij de afweging kunnen de wegencategorisering en de inwonerssuggestie voor fietsstraten worden betrokken, nadat de toepasselijke voorwaarden zijn verduidelijkt. Verder stellen we voor om in overleg met scholen en ouders proefprojecten met schoolstraten op te starten.

De dorpsraad vraagt om ook de spooroverwegen in de handhavingsaanpak op te nemen. We stellen voor om een snelheidsbeperking tot 30 km/u op de naderende rijwegen en passende snelheidsbeheersing op de aansluitende fietspaden te onderzoeken.

Daarnaast vragen we om gerichte controles en handhavingscamera's voor het negeren van rode spoorwegsignalen en slagbomen. We verzoeken om onduidelijke of tegenstrijdige signalisatie te laten beoordelen, versleten markeringen te vernieuwen en de geldende voorrang te verduidelijken, met B1-borden (voorrang verlenen) waar die van toepassing zijn. Samen met Infrabel kan worden onderzocht hoe wachttijden en gedrag aan de overwegen samenhangen, zonder lange wachttijden als rechtvaardiging voor overtredingen te beschouwen.

2. Veilige fiets- en voetgangersverbindingen

De dorpsraad vraagt om het onderhoud en de inrichting van voetpaden, zebrapaden en fietspaden te verbeteren, met prioriteit voor **veilige schoolroutes**, gevaarlijke kruispunten en de oversteekbewegingen aan de sporthal. Daarbij vragen we om bredere fietspaden te voorzien, waar mogelijk fysiek gescheiden van de rijbaan.
Samen met de provincie Oost-Vlaanderen en Infrabel stellen we voor om de vraag naar verbreding en verlegging van de fietssnelweg F4 te bespreken. Fietssnelweg zo lang mogelijk langs dezelfde kant van de spoorweg om kruisingen ermee zo veel mogelijk te vermijden. Breedte dient minimaal 2 meter tot 2,5 meter te zijn voor tweerichtingsfietspaden en 1,5 tot 1,8 meter voor enkele richting in het Vlaamse gewest. Het gedeelte fietssnelweg F4 tussen de Koutermolenstraat en Wijnveld voldoet niet aan deze minimale vereiste.

Kruising spoorweg met autowegen – fietspaden:
De fietssnelweg F4 tussen Belsele en Sinaai zou naar één zelfde kant van de spoorlijn dienen te lopen, zo zouden fietsers minder vaak de spoorlijn of autowegen moeten kruisen. Verduidelijk de verantwoordelijkheden en beoordeel de voorrang per kruispunt op basis van de geldende regels, zichtbaarheid en veiligheid.

Opsomming kruisingen spoorweg met fiets- en autowegen:
Sinaai (2): Vortekoestraat, Wijnveld

Belsele (4): Koutermolenstraat, Kleemstraat, Kerkstraat, Moortelhoekstraat

De dorpsraad vraagt om de voorrang van de rijweg op het fietspad te behouden waar de veiligheidsbeoordeling dit vereist. Daarbij vragen we om fietsvoorrang niet als algemene oplossing te presenteren.

De dorpsraad vraagt om de concrete knelpunten aan het Wijnveld, Koutermolenstraat, Kleemstraat, Kerkstraat en Koutermolenstraat te onderzoeken, evenals de aansluiting aan het station Sinaai en de route naar de fietstunnel bij de Hoge Bokstraat. Daarbij vragen we aandacht voor de herhaalde wisselingen van spoorzijde op het fietspad, de beperkte ruimte vanuit Sinaai net voor de Koutermolenstraat en de tijdelijk gedeelde ruimte voor auto's en fietsers aan station Sinaai. We stellen voor om op die locaties te werken aan een aaneengesloten fietsroute, betere zichtbaarheid en een duidelijke fysieke scheiding van auto- en fietsverkeer.

3. Spoorovergangen en bereikbaarheid

Sluiting overwegen:
De dorpsraad vraagt het stadsbestuur om samen met Infrabel en NMBS-duidelijkheid te geven over mogelijke sluitingen, tunnels of bruggen. Volgens de eerdere toelichting van de schepen van Mobiliteit heeft Infrabel ideeën, maar bestaan er nog geen akkoorden met de stad; we vragen om een actuele bevestiging van deze stand van zaken.
We verzoeken om de dorpsgemeenschappen te betrekken voordat concepten worden vastgelegd. Voor de dorpsraad is het belangrijk dat een overweg pas wordt gesloten na grondig verkeersonderzoek en wanneer een volwaardig, gebruiksklaar alternatief beschikbaar is. Daarbij vragen we om minstens twee veilige,

conflictvrije spoorverbindingen voor voetgangers, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers te behouden.
We vragen bijzondere aandacht voor het voorkomen van een fysieke opsplitsing van het dorp en grote omwegen via de N70. Daarom stellen we voor om verkeersstromen en omrijafstanden aan weerszijden van de spoorlijn te onderzoeken, met bijzondere aandacht voor schoolroutes, piekmomenten en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit. We vragen om scenario's te vergelijken op veiligheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid, landschappelijke impact en kostprijs,
en waar mogelijk te kiezen voor sobere, ruimtelijk passende oplossingen in plaats van buitenmaatse bruggen of tunnels.

Station behouden:
De dorpsraad vraagt om de bediening, noodzakelijke infrastructuur en bereikbaarheid van het station in Belsele te behouden. Dit station staat voorop vanwege de nabijheid van de dorpskern en de bereikbaarheid te voet en met de fiets.
We vragen ook om te streven naar behoud van het station in Sinaai en de bediening zorgvuldig te beoordelen op bereikbaarheid, autoverkeer en parkeerdruk.
Daarnaast verzoeken we om aan de stations een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers te voorzien, via een goed beveiligde overweg of een ondergrondse verbinding.
De dorpsraad acht een nieuw station tussen beide bestaande haltes financieel en ruimtelijk inefficiënt.

Geen autoweg naast de fietsroute aan het spoor:
De dorpsraad vraagt om wegen te vermijden die sluipverkeer aantrekken of het gebruik van fietspaden als rijweg in de hand werken.
Bij sluitingen stellen we voor om alternatieve autoverbindingen verder van de spoorlijn te zoeken.
Daarbij vragen we om de fietsroute fysiek gescheiden te houden en ongewenst gemotoriseerd verkeer met een passende inrichting te voorkomen.

Langetermijnonderzoek naar goederenvervoer:
De dorpsraad vraagt om de bevoegde spoorpartners te verzoeken de scheiding van goederen- en personenvervoer te onderzoeken. Een verbinding tussen de zeehavens Zeebrugge, Gent en Antwerpen zou de havens verbinden en commercieel interessanter maken. Een tracé langs de E34 wordt daarbij als mogelijk haalbare, rechte verbinding tussen de havens naar voren geschoven. We vragen om zowel de haalbaarheid als de mogelijke effecten op stiptheid, veiligheid in woongebieden en vrachtverkeer op de weg te laten beoordelen.

4. Parkeren en deelmobiliteit

De dorpsraad vraagt om de tevredenheid over gratis parkeren mee te nemen in het parkeerbeleid.
We stellen voor om samen met inwoners haalbare locaties voor buurtparkings te onderzoeken, vooral in de Molenwijk, waar ruimte schaars is.
Dit sluit aan bij de ambitie in het ontwerp van het mobiliteitsplan en de oproep van de schepen van Mobiliteit om locaties voor te stellen.
Daarnaast vragen we om het bestaande aanbod aan deelwagens en deelfietsen beter bekend te maken via www.waytogo.be, onder 'aanbod in je buurt'.

5. Trage wegen

De dorpsraad vraagt de stad om per verbinding de netwerkwaarde, de juridische status, de verkeersveiligheid, de ecologische gevolgen, de impact op omwonenden en landbouw en de totale beheerkosten zorgvuldig af te wegen. Daarbij stellen we voor om te onderzoeken in hoeverre gerichte maatregelen, zoals duidelijke routeaanduiding, onderhoud, veilige oversteekplaatsen, passende doorgangen en informatie over toegelaten gebruik, aan de behoeften kunnen tegemoetkomen. Eventuele verbreding, verharding of verlichting wordt bij voorkeur afgestemd op een aangetoonde behoefte en de draagkracht van de omgeving.

De dorpsraad vraagt de stad om bij herstel of heropening een zorgvuldig onderscheid te maken tussen een juridisch bestaande openbare weg en een nieuwe verbinding over private grond. We stellen voor om de juridische status en eventuele bestaande openbare rechten vooraf te verduidelijken en bezwaren van betrokkenen zorgvuldig te onderzoeken. Voor nieuwe verbindingen vragen we om na te gaan welke rechten en besluiten nodig zijn. In beide situaties pleiten we voor tijdig overleg met eigenaars, omwonenden en andere betrokkenen, met respect voor hun belangen en de toepasselijke wettelijke procedures.

De dorpsraad vraagt om structureel onderhoud van trage wegen en voetwegels te voorzien en het berm maaiplan openbaar te maken. We stellen voor om prioriteiten vast te leggen voor herstel of heropening van trage wegen en de ontbrekende aansluiting op het wandelnetwerk tussen Waasmunster en Sinaai weg te werken.
Daarbij vragen we om het inclusieve Kaboutermolen-pad in de opvolging mee te nemen.
Kaboutermolenpad.
Verder vragen we aandacht voor de bescherming van de open ruimte en de herwaardering van het openen van trage wegen als basis voor het behoud van een groene omgeving.

6. Besluit en opvolging

- De dorpsraad stelt voor dat de schepen van Mobiliteit een formeel schrijven opstelt om een actuele, officiële stand van zaken over de plannen van Infrabel en NMBS op te vragen, met een duidelijke antwoordtermijn. Daarnaast vragen we om de bezorgdheden en voorwaarden van de dorpsraad als input voor het mobiliteitsplan te bezorgen en de bespreking te agenderen.
- De dorpsraad vraagt om verkeerstellingen en snelheidsmetingen uit te voeren en samen met bewoners en de dorpsraad een publiek toegankelijke knelpuntenkaart op te stellen. We stellen voor om per prioritaire locatie de verantwoordelijke dienst, het budget en de uitvoeringstermijn vast te leggen.
- De dorpsraad stelt voor om te starten met controles op de snelheid van voertuigen en de naleving van verkeersregels. Daarnaast vragen we om een proefproject voor een schoolstraat op te zetten, kleine ingrepen aan de signalisatie uit te voeren en de wegmarkeringen, straatverlichting en oversteekplaatsen opnieuw te bekijken.
  Voor grotere herinrichtingen stellen we een planning op middellange termijn voor, na duidelijk overleg met de lokale gemeenschap.
- De dorpsraad vraagt om inwoners en de dorpsraad over de voortgang te informeren. Daarbij stellen we voor om participatiemomenten te organiseren en de maatregelen te evalueren.

De dorpsraad wil knelpunten en bewonerssignalen bundelen, burgerverkeerstellingen helpen voorbereiden en overleg met scholen, buurtcomités en verenigingen ondersteunen. De stad wordt gevraagd deze prioriteiten te vertalen naar een concreet uitvoeringsprogramma en daarover terug te koppelen naar de inwoners.

Namens de Dorpsraad:

Danny Smet	Christine Selleslagh
Voorzitter	secretaris
Marc Van Erck	Veerle Wieers
Ondervoorzitter	Penningmeester

Leden bestuur:

Anita Peleman, Siebe Maes, Warre Maes, Filip De Beleyr, Christophe Raman

Bijlage 1: Samenvattende fiche Mobiliteit

Centraal staan gedeelde verantwoordelijkheid, veilige bereikbaarheid voor alle weggebruikers en concrete, meetbare projecten, zonder één groep als oorzaak van de problemen aan te wijzen. Belsele combineert wonen, doorgaand verkeer, scholen, handel en landbouw. Die functies vragen om duidelijke keuzes die de leefbaarheid van de dorpskern beschermen.

(1) Trage wegen

Doelstelling:

- Onderhouden van de trage wegen en aansluiten op het wandelknooppunten netwerk (nu een blinde vlek).
- Meer bomen en minder verharding op het dorpsplein rond de kerk. Dit zal zorgen voor koelte en waterinfiltratie.

Advies aan de stad

- De dorpsraad vraagt om structureel onderhoud vast te leggen. Daarbij verzoeken we om het gefaseerde berm maaiplan openbaar te maken.
- De dorpsraad vraagt om Belsele met de wandelknooppunten te verbinden, zodat de ontbrekende aansluiting wordt weggewerkt.
- De dorpsraad vraagt om prioriteit te geven aan het herstel en de heropening van trage wegen.
- Bij deze aanpak vraagt de dorpsraad om landbouwers, natuurverenigingen, bewoners en toeristische partners te betrekken.

Aanpak dorpsraad

- Maaiplan opvragen en delen.
- Prioritaire trage wegen oplijsten.
- Wandelpaden uitstippelen en promoten binnen Belsele.
  Aandacht voor het Kaboutermolenpad, Versjes-pad, Cultuur-pad, … (wandelpaden met een thema).
  Knelpunten melden, bemiddelen en aansluiting met andere paden promoten.
- Promotie maken voor wandel- en fietspaden via de toeristische diensten, alsook knooppunten netwerken.

(2) Verkeersveiligheid

Doelstelling:

- Zone 30 handhaven en eventueel uitbreiden op drukke gevaarlijke doorgangen met kruisend verkeer.
- Fietspaden verbreden naar minimaal 2,5 meter, enkel traject 1,5 meter.
- Fysiek scheiden van fietspad met een autoweg is een veiligheidsvereiste.
  - Voetgangers: de dorpsraad vraagt om vrije, toegankelijke voetpaden, zichtbare zebrapaden en duidelijke voorrang. Bij de inrichting vragen we bijzondere aandacht voor kinderen, ouderen en personen met een beperkte mobiliteit.
  - Fietsers: de dorpsraad vraagt om aaneengesloten fietspaden met duidelijke aansluitingen op kruispunten, zodat fietspaden niet abrupt eindigen. Daarbij vragen we voldoende ruimte voor gewone fietsen, elektrische fietsen en bakfietsen en aandacht voor snelheidsverschillen, onder meer met speedpedelecs. Aan de sporthal stellen we voor om te onderzoeken of een dubbelrichtingsfietspad het aantal oversteekbewegingen voor kinderen kan verminderen.

- Schoolverkeer: de dorpsraad stelt voor om in overleg met scholen, ouders en buurtbewoners de haalbaarheid van schoolstraten te onderzoeken. Daarbij wordt autoverkeer gedurende vijftien tot dertig minuten vóór en na de schooldag tijdelijk met barelen geweerd. We vragen om dit te combineren met herkenbare routes en handhaving van snelheid en parkeerregels.
- Autoverkeer: de dorpsraad vraagt om een samenhangende aanpak van beperkte zichtbaarheid, foutparkeren, sluipverkeer en verwarrende kruispunten. Daarbij vinden we het belangrijk dat snelheidslimieten, parkeren en verkeersstromen logisch en begrijpelijk zijn en dat de aanpak niet uitsluitend op verboden steunt.
- Openbaar vervoer en functioneel verkeer: de dorpsraad vraagt om veilig bereikbare haltes en geschikte routes voor bussen, leveranciers, landbouwvoertuigen, hulpdiensten en vrachtverkeer. Daarbij verzoeken we om rekening te houden met ruimte en draaicirkels, zonder de dorpskern ondergeschikt te maken aan doorgaand verkeer.

Advies aan de stad

- Eén mobiliteitsbeleid volgens het STOP-principe (nulmeting).
- Per knelpunt een installatieplan opstellen met budgettering en een realistische termijn van indienststelling.
  - De dorpsraad vraagt de stad om wandelen en fietsen voor korte verplaatsingen aan te moedigen, met aandacht voor zichtbaarheid, hoffelijkheid en voorspelbaar gedrag.
  - Herkenbare zone 30 en snelheidsaanpak: de dorpsraad stelt voor om te onderzoeken waar zone 30 aangewezen is. Daarbij vragen we om inrichting, snelheidsremmers, communicatie en gerichte controles te combineren.
  - De dorpsraad vraagt aandacht voor het vrijhouden van voetpaden, fietspaden, zebrapaden en straathoeken van geparkeerde voertuigen.
  - De dorpsraad vraagt om aan te moedigen dat kinderen niet vlak voor de schoolpoort worden afgezet en dat zo nodig vanaf een veiligere parkeerplaats wordt gewandeld.
  - De dorpsraad vraagt om respectvolle gesprekken over gevaarlijk gedrag aan te moedigen, zonder tegenstellingen tussen automobilisten, fietsers en voetgangers te versterken.
  - Sluipverkeer en zwaar verkeer beheersen: de dorpsraad stelt voor om doorgaand verkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer in kaart te brengen en routes aan passende verkeersfuncties te koppelen. Het doel is meer rust in woonstraten en minder conflicten met kwetsbare weggebruikers.
  - Dorpsraad verkeersveiligheidspact: de dorpsraad stelt jaarlijks overleg voor tussen bewoners, dorpsraad, scholen, politie, stadsdiensten en verenigingen, met meetbare acties. Daarbij staan gedeelde verantwoordelijkheid en opvolgbare resultaten centraal, in plaats van losse klachten.

Aanpak dorpsraad

- De dorpsraad wil gevaarlijke situaties melden met locatie, tijdstip, betrokken type weggebruiker, probleembeschrijving en een mogelijke oplossing. We willen gevaarlijke kruispunten documenteren en helpen aanpakken, en samen met bewoners meten en knelpunten in kaart brengen.
- Veilige schoolroutes: de dorpsraad wil routes naar scholen en jeugdactiviteiten inventariseren en bijdragen aan betere oversteken, zichtbaarheid, fietsveiligheid en parkeerdiscipline. Daarbij willen we met de schooldirecties spreken over schoolstraten en over routes naar school die veelvuldig door wandelaars en fietsers worden gebruikt.

- Veilige kruispunten en oversteken: de dorpsraad wil gevaarlijke kruispunten, zebrapaden en fietsoversteken prioriteren op basis van bewonersmeldingen en objectieve analyse. Daarmee streven we naar duidelijkere voorrang, betere zichtbaarheid en minder bijna-ongevallen.
- De dorpsraad wil een eerste prioriteitenlijst opstellen die onderscheid maakt tussen snel uitvoerbare maatregelen en voorstellen die technisch onderzoek vragen.

(3) Spoorweg en overwegen

Doelstelling:

- Wegwerken gevaarlijke kruisingen. Fietsers komen bij elke oversteek in gevaarlijke situaties door kruisend verkeer en beperkt zicht door bebouwing en begroeiing.
- Verwijderen van verwarrende signalisatie. Omgekeerde driehoeken zijn afgesleten, lichtjes in het wegdek en verkeersborden zijn tegenstrijdig met geldende voorrangsregels.
- Rood licht negatie. Lange wachttijden door stilstaande treinen en goederentreinen zorgen voor frustratie. Automobilisten en fietsers negeren regelmatig het rode spoorwegsignaal.
- Kruisingen met fietspaden en autowegen met de spoorlijn wegwerken. De fietssnelweg F4 loopt door Belsele en Sinaai langs de spoorweg en kruist deze op 6 overwegen. **Sinaai:** Vortekoestraat, Wijnveld. **Belsele:** Koutermolenstraat, Kleemstraat, Kerkstraat, Moortelhoekstraat
- Gevaarlijk Gedrag vanop het fietspad op de Overwegen vermijden. Fietsers eisen voorrang op die ze niet hebben en rijden de autoweg op zonder te kijken. Speedbikes, e-steps en fat bikes halen 50+ km/u op fietspaden zonder enige controle. Handhaving ontbreekt: geen nummerplaten op fietsen, geen snelheidscontroles.
-

Advies aan de stad

- **Probleemsituatie voorrangsregels**: omgekeerde driehoeken op het fietspad zijn afgesleten en onduidelijk. Lichtjes in het wegdek geven fietsers een verkeerd idee over voorrang. Wegmarkeringen en signalisatieborden zijn tegenstrijdig. De rode oversteek met stopbord is onlogisch wegens slecht overzicht. De dorpsraad stelt voor om de voorrang van de autoweg op het fietspad te behouden en duidelijk te markeren en een verkeersbord B1 (voorrang verlenen) op het fietspad bij te plaatsen.
  We vragen de wetgever om duidelijkheid over de geldende regels en verzoeken om alle voorrangsmarkeringen volgens de regels van het verkeerswetboek te herschilderen.
- **Sluiting spooroverwegen:**
  Minder levensgevaarlijke kruisingen voor fietsers en voetgangers. Vlotter treinverkeer door minder haltes en overwegen. Minder frustratie bij weggebruikers door kortere wachttijden. Veiliger fietssnelweg F4 met minder onderbrekingen. Minder kans op dodelijke ongevallen.
  Nadeel sluiting: Fysieke scheiding van de dorpskern met beperkte bereikbaarheid. Voetgangers moeten grotere omwegen maken. Risico op opstoppingen door omrijdend verkeer over smalle wegen. Verkeersstudie en trafiekmetingen noodzakelijk voor implementatie. Rekening houden met piekmomenten door schoolkinderen.
- Fietspad langer laten doorlopen aan dezelfde zijde van de spoorweg vermindert het aantal spooroverschrijdingen, bevorderlijk voor de veiligheid.
- **Scheiding vrachttreinen en passagierstreinen**: De spoorlijn Gent–Antwerpen is zwaar belast met zowel passagiers- als goederentreinen. Goederentreinen zijn langer en trager, wat voor extra wachttijden zorgt aan overwegen. Gevaarlijke stoffen op goederentreinen vormen een risico voor omwonenden in

dichtbevolkte gebieden.
Voorstel: Aparte spoorlijn voor goederenvervoer langs de E34: Zeebrugge – Gent – Antwerpen.
Vrachttreinen verbinden zeehavens direct, minder vrachtwagens op de weg. Minder druk op de huidige lijn betekent vlotter personenvervoer en kortere wachttijden

- Station keuze behoudt of nieuw station tussenliggende locatie.
  Belsele: Vlak bij de dorpskern gelegen. Bereikbaar te voet en per fiets vanuit woongebied
  Minder nood aan autoparking. Logische keuze bij sluiting van overwegen.
  Sinaai: Ver van de dorpskern gelegen. Auto nodig om het station te bereiken. Meer parkeerdruk en verkeer.
  De dorpsraad beschouwt een nieuw station tussen de twee bestaande stations niet als een verantwoorde besteding van middelen.
- Snelheid en handhaving: de dorpsraad vraagt om een snelheidsbeperking voor auto's bij elke spoorwegovergang. Lagere snelheden verminderen de ernst van ongevallen. In de bewonerssignalen worden snelheden van 50+ km/u genoemd voor speedbikes, e-steps en bromfietsen; vanuit die bezorgdheid vragen we ook om een snelheidsbeperking op fietspaden. Daarnaast wordt gesignaleerd dat fatbikes en steps zonder snelheidsbegrenzing buiten de huidige regelgeving vallen. We vragen om de regelgeving op de technologische ontwikkelingen af te stemmen, dit kan door algemene beperkingen die los staan van het voertuig. Snelheid, zichtbaarheid en veiligheid dient hierbij de basis te zijn.
- Camera's aan de overwegen: Vaste camera's controleren rode stopsignalen en snelheid. Rechtstreekse pakkans zonder extra personeel.

Aanpak dorpsraad

- De dorpsraad wil NMBS, Infrabel, de provincie Oost-Vlaanderen en bewoners aan beide zijden van de spoorlijn bij het spoorwegdossier betrekken. Daarbij stellen we gerichte informatiemomenten voor directe omwonenden en overleg met scholen over schoolgaande pendelaars voor.
- **Elke overweg brengt risico's met zich mee.** Vanuit die bezorgdheid vraagt de dorpsraad om de veiligheidsaanpak niet uit te stellen.
- **Overwegen in kaart brengen** met de geldende verkeersregels.