



SAVE-actieplan GRIMBERGEN

Def. Versie: 8 december 2023

→ Hoe begin je eraan?

Neem **acties** op die bijdragen tot het **creëren** van **een echte veiligheidscultuur** in jouw gemeente. Stel jezelf de vraag: "Maakt dit actieplan een wezenlijk verschil met het verleden en geeft ze duidelijk aan dat jouw gemeente een engagement opneemt voor een verkeersveiliger omgeving?"

Alle acties die jullie hebben uitgevoerd of ingepland, sinds de goedkeuring van het **SAVE-charter** door jouw gemeentebestuur (30 juni 2022), kan je in je actieplan opnemen.

Dit werk doe je best niet alleen. Vraag hulp aan je collega, bevoegde schepen of medewerker van de politiezone van je gemeente.

Gebruik onze SAVE-inspiratiegids. Die zorgt voor de nodige hulp om je acties te benoemen.

→ Wat willen we samen bereiken?

Zie ons als je motivator en ondersteuner, in het uitwerken van een **concreet en realistisch actieplan**. Wanneer dit plan is afgerond, wordt dit ter goedkeuring voorgelegd aan jullie lokaal bestuur. Vanaf dan gaat een periode van minstens **3 jaar** in, waarin jullie **de ingeplande acties tot uitvoering brengen**. Een tussentijdse evaluatie is altijd mogelijk op afspraak. We bekijken samen of de acties voldoende uitgevoerd zijn en na een evaluatie door onze SAVE-stuurgroep, krijgen jullie een **SAVE-label** voor jullie uitstekende werk.

→ Heb je vragen/opmerkingen/suggesties?

Aarzel niet om ons te contacteren!

Roel De Cleen – Projectcoördinator Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw
Roel.decleen@ovk.be – 0499 903 104

Peter Heymans – Projectcoördinator Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw
Peter.heymans@ovk.be – 0470 57 25 97

© Copyright: Ouders van Verongelukte Kinderen-Save vzw en de gemeente Grimbergen-08/12/2023



OVK • SAVE
Ouders van
Verongelukte Kinderen



Hoe ziet jouw gemeente eruit?



Publieke ondertekening SAVE-charter: 14 november 2023

Aanwezige OVK-leden: Voorzitster OVK Annemie Hemelaers, Joost Baert en Rosa Fontaines (woonachtig in Grimbergen), Michel Van Volxem.

Politieke goedkeuring SAVE-charter gemeenteraad: 30 juni 2022

Aantal Inwoners: 39.368

Oppervlakte: 38,7 km²

Bevolkingsdichtheid: 1.018 inwoners per km²

Deelgemeenten: Grimbergen, Strombeek-Bever, Beigem en Humbeek

Bezienswaardigheden: Volkssterrenwacht Mira, het MOT, Abdij Grimbergen,...

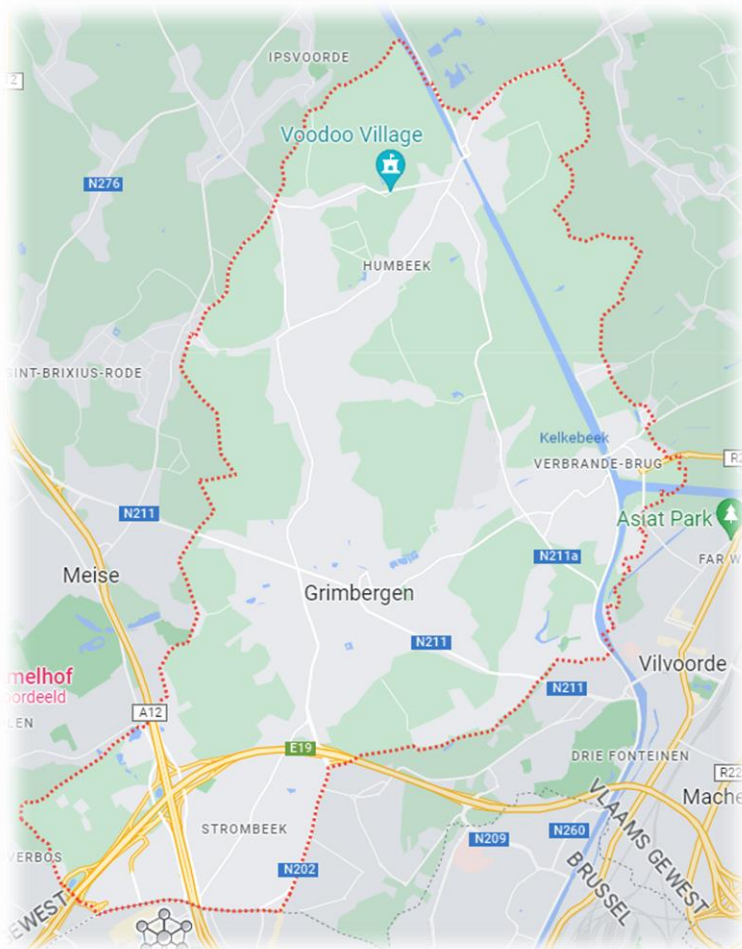
Contactpersoon gemeente: Jessika Doms

Schepen van mobiliteit gemeente: Philip Roosen

Burgemeester gemeente: Bart Laeremans

Politiezone: Grimbergen

Contactpersoon politiezone: Jurgen Braeckmans



→ Welke factoren hebben een nefaste invloed op de verkeersonveiligheid in jouw gemeente?

Zowel de Ro als de A12 lopen over het grondgebied van Grimbergen. Dit brengt **(zwaar) gemotoriseerd doorgaand verkeer** met zich mee waarbij Grimbergen functioneert als **doorrijgemeente**, wat de veiligheid van zachte weggebruikers in het gedrang brengt. Hierbij kan onder meer ook gedacht worden aan de locaties waar fietsers de op- en afritten van deze autosnelwegen dienen te kruisen. Daarnaast ligt in de nabije omgeving van de **Verbrande brug een zwaar geïndustrialiseerd gebied waarbij de voetgangers- en fietsinfrastructuur hierop niet is afgestemd**.

→ Welke zijn de grootste verwezenlijkingen van jouw gemeente op vlak van verkeersveiligheid?

De creatie van **veilige schoolomgevingen** aan alle scholen in onze gemeente, met inbegrip van schoolstraten. Ook het invoeren van **fietsstraten/fietszones**, het verder versterken van fietsroutes door te investeren in **infrastructurele aanpassingen** (in het kader van het Kopenhagenplan) en **het invullen van missing links** verhogen verder de verkeersveiligheid in de gemeente.



→ Wat is volgens jou de grootste uitdaging voor je gemeente die de verkeersonveiligheid drastisch kan verlagen?

Naast het doorvoeren van infrastructurele maatregelen (zoals het aanleggen van voetgangers- en fietsinfrastructuur op locaties waar gemengd verkeer niet mogelijk of wenselijk is), dient er ook ingezet te worden op flankerende maatregelen (**sensibiliseren, communiceren en handhaven**). Verder dient de gemeente aandachtig te blijven omtrent de evolutie van **de werken aan de Ring en het ontstaan van een agglomeraat van verschillende doelstellingen tussen buurgemeenten/steden**.

Doelstelling 1: Hoe werken jullie aan een verkeersveiligheidsanalyse?

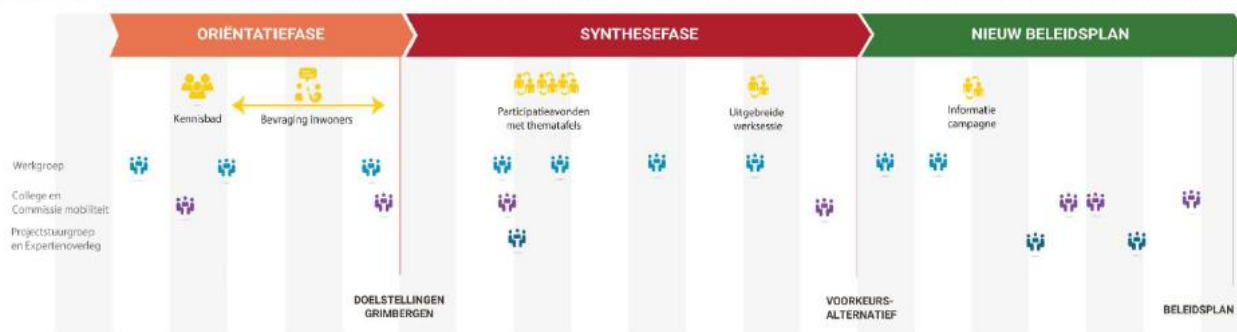
1.1 Verkeersraad/mobiliteitscommissie

(Wie komt wanneer samen in functie van verkeersveiligheid?)

- **De technische commissie verkeer (TCV)** is een intern overlegorgaan dat lokale, kleinschalige en technische verkeersvragen van de bevolking (die verband houden met verkeersveiligheid) bespreekt, analyseert en voorstellen hierover uitwerkt. De commissie heeft een adviserende functie aan het college van burgemeester en schepenen en de gemeenteraad. Hiernaast kan zij ook voor technische en infrastructurele maatregelen werkopdrachten geven aan de bevoegde diensten voor zover deze geen wijzigingen aan de bestaande verkeersregeling doorvoert en dit past binnen de uitvoering van lopende zaken (onderhoud, heraanleg, signalisatie,...). Ze bestaat uit de schepenen van mobiliteit, de burgemeester, de schepenen van infrastructuur, de dienst werken in eigen beheer en openbare werken, de dienst mobiliteit en de lokale politie en komt minstens 5 keer per jaar samen.
- **De gemeenteraadscommissie mobiliteit:** is een overlegorgaan samengesteld uit alle politieke fracties waarbij beleidsmatige voorstellen rond mobiliteit worden afgetoetst.
- **Het integraal lokaal veiligheidsoverleg:** brengt alle partijen (politie, handhaving, bevoegde schepenen en experts) samen rond veiligheid en leefbaarheid. Hierbij wordt steeds rond een aantal thema's (waaronder verkeersveiligheid) gewerkt. Bijvoorbeeld de uitrol van de toekomstige trajectcontroles werden tijdens een laatste overleg besproken.
- **Uitgebreid participatietraject bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan:** tijdens de eerste fase werd een burgerbevraging georganiseerd. In een volgende fase werden verschillende participatieavonden georganiseerd waarbij in dialoog werd gegaan met de inwoners om input te verzamelen over de uitgewerkte scenario's. Nadien konden inwoners tijdens infomarkten nog een laatste keer hun bevindingen over het nieuwe mobiliteitsplan achterlaten in een ideeënbuss. Naast deze fysieke infomarkten konden de inwoners ook de affiches van de infomarkt online raadplegen en hun verbeterpunten/suggesties online doorgeven via de digitale infomarkt.



PLANPROCES MOBILITEITSPLAN GRIMBERGEN



- De gemeente denkt erover na om in de toekomst een **klankbordgroep** rond de uitrol van het mobiliteitsplan te organiseren.

1.2 Up-to-date houden of opstellen mobiliteitsplan

(stand van zaken: gemeentelijk mobiliteitsplan, vervoerregio...)

In de gemeenteraad van 25 mei 2023 werd een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan goedgekeurd. Met dit plan wenst de gemeente de ambities van de vervoerregio Vlaamse Rand, die worden opgenomen in een regionaal mobiliteitsplan, verder kracht bij te zetten en te verfijnen om in te spelen op de lokale verwachtingen. Eén van de hoofddoelstellingen van dit plan is om de verkeersveiligheid te verhogen waarbij extra aandacht wordt geschonken aan schoolomgevingen en actieve weggebruikers. Zo zet het mobiliteitsplan door de invoering van circulatiemaatregelen en/of infrastructurele maatregelen in op een veilige inrichting van kruispunten waarbij het aantal gevaarlijke conflictpunten maximaal beperkt wordt. Ook wordt er ingezet op acties die de infrastructuur op belangrijke fietsverbindingen aanzienlijk verbeteren. Verder zal de snelheidslimiet op verschillende locaties worden verlaagd en zal op bepaalde plaatsen de bestaande of nieuwe snelheidslimiet gehandhaafd worden door middel van ANPR-camera's. Bij de uitrol van elke nieuwe maatregel zal door middel van onder meer metingen geëvalueerd worden wat de gevolgen zijn om, indien nodig, bij te sturen.

1.3 Analyse en inventarisatie missing links

Bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan werden drie fases doorlopen: de oriëntatiefase, de synthesefase en de beleidsfase. In de oriëntatiefase werd kennis gemaakt met het mobiliteitsverhaal van de gemeente en de lopende planprocessen. Tijdens deze fase kregen we door middel van bevragingen inzicht in de belangrijkste verkeersknelpunten op het grondgebied van Grimbergen. In de synthesefase werden verschillende toekomstscenario's met telkens hun positieve en negatieve punten onderzocht. Het gekozen toekomstscenario met bijhorende concrete acties is het resultaat van de beleidsfase. Het doorlopen van bovenstaande fases gebeurde steeds in nauw overleg met de gemeentelijk administratie en politiek. De belangrijkste input voor het mobiliteitsplan kwam evenwel van de Grimbergenaren zelf. Op verschillende momenten gedurende dit proces werden de inwoners geconsulteerd om ideeën te verzamelen of voorstellen af te toetsen en bij te sturen. Hierdoor konden missing links achterhaald worden. Daarnaast gebeurde de analyse en inventarisatie ook op basis van ongevallencijfers en floating car data (herkomst- en bestemmingsonderzoek voor het in kaart brengen van sluipverkeer). Verder kunnen inwoners steeds knelpunten melden die dan verder

geanalyseerd worden. Bij het aanleggen van nieuwe verkavelingen wordt getracht doorsteken voor zwakke weggebruikers te realiseren.

Doelstelling 2: Hoe passen jullie het STOP-principe toe op het terrein?

2.1 Een goed circulatieplan, verhoogde kans op een veilige gemeente

De netwerken in het mobiliteitsplan werden gemeentebreed opgebouwd volgens het STOP-principe waarbij eerst de netwerken van de voetgangers en fietsers bepaald werden, vervolgens het openbaarvervoer netwerk (op basis van de input uit de vervoerregio) en als laatste de personenwagens.

In het mobiliteitsplan wordt bepaald dat er op verschillende locaties circulatiemaatregelen (éénrichtingsstraten, verkeersfilters) zullen worden ingevoerd om het aantal conflicten met schoolgaande jeugd, onnodige keerbewegingen en onoverzichtelijke linksafbewegingen maximaal te vermijden. Door in bepaalde straten beperkt éénrichtingsverkeer in te voeren zal er eveneens ruimte vrijkomen voor actieve weggebruikers.

2.2 Nieuwe wijken, nieuwe kansen

(Som op en beschrijf acties die de verkeersveiligheid in de nieuwe wijken verhogen)

Bij de aanleg van nieuwe wijken wordt de mogelijkheid tot het voorzien van voetgangers- en fietsdoorsteken onderzocht zodat we ruimte geven aan deze actieve manier van verplaatsen. De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening spreekt zich ook uit over trage assen die door deze wijken worden doorgetrokken, over deelwagens (vaststelling minimum aantal) en clusterparkeren. Deze voorwaarden creëren meer ruimte voor actieve weggebruikers.

Toekomstige ontwikkelingsprojecten:

- RUP Beigemveld (goedgekeurd): 4 kwadranten die steeds maar langs één bepaalde route kunnen ontsluiten, zal ingericht worden als erf en er loopt een groene trage as midden doorheen.
- RUP Vaartdijk Borch (in opmaak): Dorps karakter van de publieke ruimte, schakeling van kleine pleintjes binnen een groene context, verbinding met bestaande publieke ruimte van het dorp via erfstraten, minimaal verhard.
- Verdere toekomstige projecten worden hieronder toegevoegd.

2.3 Netwerk van veilige fiets- en wandelroutes

Het nieuwe mobiliteitsplan zet in op verkeersleefbare kernen op maat van fietsers en voetgangers. In woongebieden leggen we de focus op verplaatsingen te voet of met de fiets. We weren doorgaand gemotoriseerd verkeer zoveel als mogelijk. De verbindingssassen maken het fietsers makkelijker om zich te verplaatsen. Afhankelijk van het netwerk kijken we of en hoe er plek is voor openbaar vervoer en personenwagens.

- **Wandelroutes:** de gemeente is momenteel bezig met het verder uitwerken van **het trage wegenplan**. Deze trage wegen vormen een aanvulling op het wandelnetwerk en kunnen zowel recreatief als functioneel gebruikt worden. Met de opmaak van een trage wegenplan kan de gemeente een coherente visie uitwerken over het gebruik en onderhoud van deze trage wegen. Vanuit de bewoners zijn er al enkele interessante suggesties gekomen voor de opwaardering van enkele van deze trage wegen. Het opwaarderen van deze en andere interessante verbindingen zal het wandelnetwerk verder versterken. Daarnaast zullen ook de verbindingen tussen haltes van het openbaar vervoer netwerk en de attractiepolen binnen Grimbergen een belangrijk onderdeel van het wandelnetwerk vormen. Ook de belangrijkste schoolroutes zullen worden aangeduid als aanvulling op het wandelnetwerk.



- **Fietsroutes:** het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van gemeenteoverschrijdende fietsinfrastructuur dat woonkernen en attractiepolen met mekaar verbindt. De lokale verbindingswegen zorgen voor verbinding tussen dit BFF en de lokale bestemmingen zoals onder andere woonwijken, scholen, recreatie en cultuur. De schoolroutes vormen de basis van het lokaal fietsnetwerk. We merken dat veel lokale en bovenlokale fietsverbindingen samenkomen in kernen waar de beschikbare ruimte vaak beperkt is. Met het inrichten van fietszones willen we ervoor zorgen dat iedereen zich op een zorgeloze manier kan verplaatsen naar bestemmingen binnen de centra van Grimbergen en Strombeek-Bever. Ook in kleinere kernen als Humbeek en Beigem werd gezocht naar locaties waarbij het inrichten van een fietsstraat/fietszone meer comfort kan bieden aan fietsers. Op fietsverbindingen waar het inrichten van een fietsstraat/fietszone niet mogelijk is, zal er maximaal ingezet worden op comfortabele (gescheiden) fietsinfrastructuur.

- (Her)aanleg fietsinfrastructuur: in de Nieuwenroodsesteenweg, Kruisstraat, Sparrenlaan, Prinsenstraat, Veldkantstraat, Warandestraat en Driesstraat wordt de (al dan niet reeds bestaande) fietsinfrastructuur vernieuwd of aangelegd.
- Fietssnelwegen: aan weerszijden van het grondgebied bevinden zich de fietssnelwegen F23 (langs het Zeekanaal) en F28 (langs de A12) als ruggengraat van het BFF. Het tracé van de F23 is grotendeels gerealiseerd. Enkel langs de industriezone Westvaardijk, tussen de Fabrieksweg en de Industrieweg, moet nog een laatste deel van de F23 worden aangelegd. Hier krijgt de fietssnelweg een 450m lange fietssleuf met twee tunnelconstructies onder de opritten van Suez & Valomac (Veolia) om het vele vrachtverkeer in alle veiligheid te kruisen. Bij de aanleg van de FRo (in kader van de werken aan de Ring) zal er gezocht worden naar een connectie tussen de hiervoor beschreven fietssnelwegen. Deze fietssnelweg zal parallel aan de Ro lopen met ongelijkgrondse kruisingen over de Grimbergsesteenweg en Sint-Annalaan. Ten zuiden van het grondgebied Grimbergen loopt de F214 via de Romeinsesteenweg richting Vilvoorde.

- Van zuid naar noord vormt de verbinding Strombeeklinde, Grimbergsesteenweg, N202, Beigemsesteenweg en Kerkstraat een belangrijke functionele fietsroute centraal over het grondgebied. De functionele fietsroutes langs de Maalbeek en de N211 vormen belangrijke oost-west verbindingen. De N202 Sint-Annalaan werd binnen het regionaal mobiliteitsplan aangeduid als te onderzoeken bovenlokale functionele fietsroute.

Onderstaande kaarten brengen enerzijds de fietssnelwegen, bovenlokale functionele routes en lokale fietsroutes (kaart links) en anderzijds de belangrijkste schoolroutes (kaart rechts in beeld):



2.4 Doorlopende straat



In Grimbergen worden F45b verkeersborden geplaatst (doorlopende straat) indien er een verdere doorgang voor voetgangers en/of fietsers aanwezig is. Ook nieuwe voorstellen voor F45b borden of stickers worden onderzocht en indien van toepassing uitgevoerd. Zo zal het F45 bord in de Bakkerstraat t.h.v. het kruispunt met de Lagesteenweg na de heraanleg vervangen worden door een F45b bord.

2.5 Geef bij onderhoud prioriteit aan fietsers en voetgangers

Wat het ijs- en sneeuwvrij maken van voet- en fietspaden betreft, worden straten zonder doorgaand verkeer in laatste instantie overdag behandeld volgens de mogelijkheden. In geval van zouttekort zullen enkel de hoofdassen gestrooid worden. Fietspaden worden normaal geruimd tegen de ochtendspits. In de praktijk is het evenwel niet evident om voet- en fietspaden ijs- en sneeuwvrij te maken omdat zout strooien weinig zin heeft indien er onvoldoende passage is aangezien het zout dan haar werking verliest.

De gemeente beschikt ook over een veegwagen. Niet alle fietspaden kunnen met deze machine geveegd worden omwille van de omvang ervan. Verder beschikt de gemeente nog over een kleiner toestel om hier en daar onkruid te verwijderen. Deze machine is echter niet geschikt voor alle voetpaden. Momenteel werkt de gemeente aan een nieuw veegplan. In de herfstperiode (bij bladval) wordt momenteel wel meer ingezet op de voet- en fietspaden. Daarnaast worden er op regelmatige basis veegwerken uitgevoerd op voet- en fietspaden, maar tot op heden niet op vaste dagen. Met het nieuwe veegplan, dat vermoedelijk in januari gefinaliseerd zal worden, is dit wel de bedoeling.

Wat betreft het snoeien van hagen en bomen, hierbij dient prioriteit gegeven te worden aan voet- en fietspaden. Op korte termijn wenst de gemeente te starten met een comfortplan voor voet- en fietspaden waarvan onderhoud een onderdeel zal uitmaken. Daarnaast wordt door de gemeente een lijst bijgehouden van plaatsen waar voet- en/of fietspaden werden opengebroken voor het uitvoeren van werken aan nutsleidingen, zodat deze nadien terug correct hersteld kunnen worden.

2.6 Fietsstraat

Het nieuwe mobiliteitsplan heeft de duidelijke ambitie om in te zetten op verkeersleefbare kernen op maat van voetgangers en fietsers. Daarnaast zien we dat er veel lokale (en bovenlokale) fietsverbindingen samenkomen in kernen. Kernen waar de beschikbare ruimte vaak beperkt is. Met het inrichten van fietszones willen we ervoor zorgen dat iedereen zich op een zorgeloze manier kan verplaatsen naar de bestemmingen binnen de centra van Grimbergen en Strombeek-Bever. Een groot deel van de centra van Grimbergen en Strombeek-Bever zal dan ook worden ingericht als één grote fietszone. Dit zal de zichtbaarheid van de fietsers in het centrum verder verhogen en meer mensen aanzetten om voor korte verplaatsingen de fiets te nemen. Bij het binnenrijden van deze zones zal gewerkt worden met duidelijke visuele elementen, de zogenaamde "poorten", die de leesbaarheid ervan voor bestuurders zullen versterken. Dit kan op korte termijn onder meer door het aanbrengen van grondschilderingen, paaltjes, verkeerskussens, asverschuivingen en op langere termijn ook door het aanleggen van een verhoogde inrichting, ontharding en voorzien in groenstructuren.



De Dorpsstraat (zie foto hiernaast) en Sint-Rumoldusstraat in Humbeek werden sinds 01/09/2023 fietsstraten, dit in functie van het lokaal fietsnetwerk en ter ondersteuning van de fietsende jeugd richting de basisschool Mozaïek en de sportterreinen.

Ook in Beigem werd in de Gustaaf De Donderstraat, de Molenstraat (tussen Beigemsesteenweg en Bunderstraat), de Gemeentehuisstraat en de Kasteelhofstraat (tussen Daalstraat en Ten Doorn) sinds 09/10/2023 een fietszone ingericht. Tegelijk werd in de Gustaaf De Donderstraat en de Molenstraat (tussen

Beigemsesteenweg en Gustaaf de Donderstraat) éénrichtingsverkeer ingevoerd. Dit om de schoolcirculatie van de twee afdelingen van de basisschool 't Mierken te ondersteunen.

Daarnaast zal ook een deel van de Humbeeksesteenweg (namelijk het gedeelte tussen Kareelstraat en Verbrande Brugsesteenweg) worden ingericht als fietsstraat om daar op korte termijn de veiligheid van fietsers te garanderen en is het de intentie van de gemeente om ook op de Oostvaardijk (tussen brug en jaagpad) een fietsstraat in te voeren.

2.7 Woonerf

Er werden in het verleden woonerven ingevoerd in het Pastoor Claeshof, tichelrye en Diepekanten. Er werden sinds de goedkeuring van het SAVE-charter door de gemeenteraad evenwel geen nieuwe woonerven meer ingevoerd of gepland.

Op een aantal locaties werd in het verleden bij de heraanleg wel gekozen voor erfinrichting, met name dat er geen strikte scheiding bestaat tussen de verschillende types van verkeer (eerder een fluïde inrichting) zonder juridisch gekenmerkt te worden als woonerf. Hierbij kan onder meer gedacht

worden aan de omgeving van de kerk aan de Verbrande brug, de Poststraat in Strombeek-Bever. Er wordt bij deze herinrichting de nadruk gelegd op verblijfsfunctie.

De gemeente bezint zich over het al dan niet inrichten van gelijkgrondse plaatsen als woonerf.

2.8 Kruising, kruispunt en oversteekplaats

De meerderheid van de ongevallen met fietsers gebeurt ter hoogte van kruispunten. Om de "Vision Zero" te halen is het dan ook essentieel om in te zetten op **veiligere kruispunten**. Op basis van een enquête en ongevalgegevens van de politie zijn verschillende gevaarlijke kruispunten gedetecteerd die prioritair aangepakt moeten worden met het oog op fietsveiligheid. Ook het comfort ter hoogte van de kruispunten verdient de nodige aandacht. Hierbij is het belangrijk om naadloze overgangen te voorzien tussen fietspaden en de rijbaan zodat een vlotte en veilige oversteekbeweging kunnen gemaakt worden.

Aan weerszijden van het grondgebied van de gemeente bevinden zich de fietssnelwegen F23 (langs het Zeekanaal) en F28 (langs de A12) als ruggengraat van het BFF. Bij de aanleg van de FRO (in het kader van de werken aan de Ring) zal er gezocht worden naar een connectie tussen de hiervoor beschreven fietssnelwegen. Deze fietssnelweg zal parallel aan de Ro lopen met ongelijkgrondse kruisingen over de Grimbergsesteenweg en Sint-Annalaan.

Er is ook een lijst opgemaakt van tal van kruispunten die volledig zijn geasfalteerd, waar de gemeente wil inzetten op vergroening en ontharding om op die manier ook meer veiligheid te creëren voor de actieve weggebruikers. Zo zal bij de heraanleg van de Lagesteenweg, het kruispunt met de Bakkerstraat en Beiaardlaan vergroend worden. Ook het kruispunt Nieuwelaan – Lindelaan zal heraangelegd worden.

Tijdens bovenvermelde bewonersenquête werd ook gepolst naar gevaarlijke **oversteken** voor voetgangers en fietsers. De hierover verworven input hebben we samengelegd met locaties waarbij een veilige oversteek prioritair is, met name aan de haltes voor het openbaar vervoer, aan veel gebruikte voetgangersverbindingen, in schoolomgevingen. Om deze oversteken veiliger te maken kunnen verschillende maatregelen genomen worden zoals de herinrichting van een kruispunt, verhogen van de zichtbaarheid (door verlichting of verwijderen obstakels), verlagen van de snelheidslimiet, ...

De gemeente gaat voor een duurzaam parkeerbeleid. Hierbij wordt ingezet op randparkings waar mogelijk. Om deze randparkings goed te laten functioneren is een goede bereikbaarheid te voet essentieel. Zo kan een directe en veilige voetgangersoversteek over de Brusselsesteenweg richting Speelbroek de parking Ter Wilgen aantrekkelijker maken om het centrum van Grimbergen te bereiken.

Recent werden er verschillende zebra's aangelegd op gevaarlijke plaatsen (onder andere in de Veldkantstraat t.h.v. nummer 50) en in schoolomgevingen waarbij een snelheidslimiet van 30 km/u geldt (onder andere in de omgeving van GBS Mozaïek in Humbeek, GBS 't Mierken in Beigem, GBS 't Villegastje in Strombeek, VBS Sint-Jozef in Strombeek) om de zichtbaarheid van overstekende voetgangers verder te versterken en/of een veilige route van- en naar scholen te creëren, maar tevens om ook duurzamere verplaatsingsmodi te promoten (bij leerlingen).

Doelstelling 3: Hoe stemmen jullie je mobiliteitsbeleid af op maat van kinderen en jongeren?

3.1 Mobiliteit op scholenoverleg

Het gemeentebestuur overlegt op geregelde tijdstippen met scholen en ouderraden inzake ad hoc vragen, de uitrol van veilige schoolomgevingen in verschillende fases. Om de zoveel weken/maanden vindt er ook een koepeloverleg (waar de directies inzitten) met de scholen plaats. Op dit overleg wordt regelmatig een punt rond mobiliteit geagendeerd, waarbij het bestuur hierover dan meer informatie komt verstrekken.

3.2 Schoolbereikbaarheidskaart of schoolroutekaart

Voor de bevraging naar aanleiding van de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan werd voorzien in een aparte enquête voor kinderen en jongeren waarbij de schoolroutes in kaart werden gebracht en opgenomen in het mobiliteitsplan. Schoolroutes dienen infrastructureel te worden bekeken en, indien nodig, aangepast. De gemeente bekijkt hoe ze de schoolroutekaart via de scholen kan verspreiden naar de leerlingen toe. Daarnaast werden er ook vrijetijdsroutekaarten opgemaakt. De gemeente bekijkt hoe ze met deze kaarten verder aan de slag kan gaan.

3.3 Bevraging van kinderen en jongeren

Hierbij dient verwezen te worden naar de hierboven vermelde bevraging die werd georganiseerd naar aanleiding van de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan en waarbij werd voorzien in een aparte enquête voor kinderen en jongeren.

3.4 Schoolstraat

Aan VBS Prinsenhof (zijde Helman de Grimberghelaan - zie foto hiernaast) werd een schoolstraat als proefproject ingevoerd. Na een proefperiode van 2 jaar werd de schoolstraat hier positief geëvalueerd en besliste de gemeente dan ook om de slagbomen definitief te laten staan.



Ook aan BS De Regenboog werd een schoolstraat als proefproject ingesteld. In oktober 2023 ging de gemeente langs om te evalueren en verder bij te sturen. Inzake VBS Sint-Jozefsschool dient er nagedacht te worden over infrastructurele aanpassingen die de combinatie van een schoolstraat met een kernnetlijn zouden mogelijk maken. De gemeente dient dit nog verder te bekijken met de Lijn. De gemeente staat positief tegenover het concept 'schoolstraat' en bekijkt of er in de toekomst nog schoolomgevingen zijn die zich lenen tot het inrichten van een schoolstraat.

3.5 Snelheidsregimes volgens 30/50/70-principe

Op de gemeentewegen in Grimbergen zijn enkel nog snelheidsregimes van 30 km/u en 50 km/u van kracht (op enkele locaties dient de bebording weliswaar nog aangepast te worden). Op een beperkt aantal gewestwegen die over het grondgebied van Grimbergen lopen is er, op de delen van deze wegen die buiten de bebouwde kom gelegen zijn, nog een snelheidsregime van 70 km/u van kracht (onder meer op de Wolvertemsesteenweg vanaf de Waardbeekdreef tot aan de grens met Meise, op delen van de Antwerpselaan en Bouchoutlaan).

Het nieuwe mobiliteitsplan breidt de zones 30 km/u in Beigem en in de centra van Grimbergen en Strombeek-Bever aanzienlijk verder uit. De snelheid zal ook gecontroleerd worden aan de hand van ANPR-camera's met automatische nummerplaatherkenning. De focus van de handhaving ligt in de eerste plaats op de lokale ontsluitingswegen waar de snelheidslimiet op de meeste plaatsen 50 km/u bedraagt. Zo zullen er trajectcontroles voorzien worden op de assen: Spaanse Lindebaan - De Merodestraat, Beigemsesteenweg - Meerstraat - Zijpstraat, Humbeeksesteenweg - Benedestraat - Kerkstraat - Achterstraat - Kruisstraat, Molenstraat en Strombeeklinde. Om deze trajectcontrole in te voeren werd het contract met Haviland uitgebreid met het afhandelen van GAS5-boetes. De camera's hiervoor zullen door gemeente zelf worden aangekocht.

3.6 Aangename routes zijn veilige routes

Routes met een hoge verkeersdruk door gemotoriseerd verkeer worden niet vaak geassocieerd met routes waarlangs het aangenaam is om te wandelen of te fietsen. Circulatieplannen op wijkniveau dragen bij tot een scheiding van het doorgaand (bovenlokaal) gemotoriseerd verkeer en het lokaal bestemmingsverkeer. Een kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte zal eveneens bijdragen tot het veraangemen van routes. Hierbij kan gedacht worden aan lokale onthardingprojecten. In de huidige situatie gaat op sommige plaatsen veel ruimte naar wegenis. Het doordacht inrichten van de wegenis met aandacht voor ontharding kan leiden tot meer groene ruimtes in de sterk verharde bebouwde omgevingen.

De Merodestraat is een goed voorbeeld waarbij een heraanleg, na het invoeren van de gewcirculatie, het beeld, de veiligheid en het comfort voor de actieve weggebruikers sterk kan verbeteren bij de keuze voor een smaller wegprofiel in combinatie met ontharding.

Ook op de assen Warandestraat - Driesstraat en Beigemsesteenweg - Meerstraat zijn er plannen om te vergroenen en deze routes dus aangener te maken. Er dient een constante reflex te zijn om bij nieuwe ontwerpplannen aandacht te hebben om de verblijfsruimte om te waarderen d.m.v. vergroening en ontharding. Daarnaast zal op de Sparrenlaan een fietspad met verlichting worden aangelegd, wat fietsen daar veel aangener zal maken.



Het **Gemeenteplein in Strombeek zal volledig heraangelegd worden** (zie sfeerbeeld hiernaast) waarbij wordt ingezet op een kwalitatieve verblijfsruimte met meer groen en een speelzone. Inwoners en handelaars kregen ook inspraak over deze heraanleg en de nieuwe circulatie. **Doorgaand gemotoriseerd verkeer vlak voor het Cultuurcentrum zal niet meer mogelijk zijn.**

3.7 Zwaar verkeer vraagt extra aandacht

De gemeente ondertekende het **Charter Werftransport** en werkt zo samen met de bouwsector aan een bereikbare en veilige (school)omgeving tijdens werken. In het charter staat dat er geen werftransport toegelaten is in schoolomgevingen tijdens de begin- en einduren van scholen. Verder wordt ook het werftransport met tractoren in de bebouwde kom en in schoolomgevingen zoveel als mogelijk vermeden. Hierover communiceert de gemeente actief met de bouwheren, aannemers en handelaars. Als scholen of buurtbewoners tijdens de begin- en einduren van een school toch werfverkeer zien, kunnen ze dit melden bij de gemeente.

Er zal voorzien worden in een corridor met ANPR-camera's rond het bedrijventerrein aan de Westvaardijk. Daardoor zullen bedrijven ten oosten van het kanaal ontsluiten via de R22 en is er minder zwaar verkeer op het grondgebied van de gemeente. Op wijkniveau dient er ook bekeken te worden voor welke segmenten er bijkomende handhaving van de huidige tonnagebeperking via ANPR-camera's nodig is. We zullen prioritair inzetten op de handhaving van de huidige tonnagebeperking (+3,5 ton) op de as Spaanse Lindebaan - De Merodestraat. Zoals eerder vermeld zullen er op verschillende lokale ontsluitingswegen snelheidscontroles komen, zodat ook zwaar gemotoriseerd vervoer zich aan de vooropgestelde snelheidslimiet zal houden.

Doelstelling 4: Hoe garanderen jullie een hoog handhavingsniveau?

4.1 Fietsbrigade

Het fietsteam van de politiezone Grimbergen bestaat uit medewerkers van het team interventie. Zij doen preventieve patrouilles, patrouilles in bossen, participeren in nazicht van hotspots, begeleiden groepen en helpen mee in de handhaving van de openbare orde tijdens evenementen. Wijkagenten gebruiken ook de fiets.

4.2 Extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers

De verkeerspolitie van Grimbergen is gedurende lange tijd onderbemand geweest. Recent werd een bijkomende kracht aangeworven. Naar de toekomst toe zal er nog een extra persoon bijkomen, zodat de verkeerspolitie in totaal uit 4 personen zal bestaan. Vroeger ondersteunde de politie scholen bij de

fietsexamens. Wegens onderbemanning is dit enige tijd niet mogelijk geweest. Naar de toekomst toe wenst de politie deze ondersteuning opnieuw op te nemen.

Het handhavingsbeleid van de politiezone Grimbergen omvat volgende prioritaire acties:

- controleren op snelheid;
- controleren op rijden onder invloed van alcohol en drugs;
- het gebruik van de gsm achter het stuur;
- controleren op het dragen van de veiligheidsgordel;
- controleren op zwaar vervoer;
- controleren op parkeren (waaronder ook op voet- en fietspaden);
- controleren van de schoolomgevingen;
- controleren op fietsverlichting.

Daarnaast sensibiliseren gemeenschapswachten in schoolomgevingen op onder meer correct parkeren. Tevens gaan de gemeenschapswachten en de politiediensten afwisselend aan de scholen postvatten. Dit om ouders te sensibiliseren inzake verkeersveiligheid en het correct parkeren aan scholen. Hun aanwezigheid helpt om de soms hectische op- en afhaalmomenten in goede banen te leiden. Deze inspanningen dragen bij aan een veilige omgeving voor onze jonge leerlingen.

4.3 Sluipverkeer aanpakken

Naar aanleiding van de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan werden aan de hand van Floating Car Data verschillende sluiproutes gedetecteerd. Om het sluipverkeer aan te pakken worden tal van circulatiemaatregelen (zoals éénrichtingsstraten en verkeersfilters) ingevoerd. Zo werden in de Beukendreef en Wezelstraat op 27/10/2023 paaltjes geplaatst om doorgaand gemotoriseerd verkeer uit deze woonwijk te weren. Op de Beigemsesteenweg (kasseiweg) werd op 09/10/2023 beperkt éénrichtingsverkeer ingesteld, eveneens met als doel het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer. Verder zullen ook in de Spaanse Lindebaan en De Merodestraat, en bijkomend in de wijk Abtsdal, circulatiemaatregelen worden ingevoerd om het sluipverkeer daar aan te pakken. Ook in het centrum van Strombeek-Bever zullen om deze reden verschillende éénrichtingsstraten en verkeersfilters worden ingericht. Alert blijven en meten om sluipverkeer te blijven aanpakken.

4.4 Informeren over controles

Als politie een samenwerkingsverband aangaat, wordt dit gemeld via sociale media. Alcoholcontroles worden achteraf gecommuniceerd. Controle op zwaar verkeer wordt op voorhand gecommuniceerd via sociale media, publieke media (ring tv) en brieven aan bedrijven. De gemeente intervenueert niet met handhaving van politie. De gemeente communiceert wel indien er bepaalde verkeersaanpassingen zijn doorgevoerd om te vermelden dat er nu enkel nog gehandhaafd moet worden.

4.5 Fietscontroles

Tijdens de donkere maanden organiseert het team verkeer controles van fietsen in de buurt van scholen en schoolroutes. De fietsen die niet in orde zijn met de wettelijke verplichtingen ontvangen tijdelijke fietslichten en/of reflectoren. Eveneens wordt er een brief overhandigd met de vraag om de fiets, na herstelling en/of in orde brengen, opnieuw aan te bieden bij de politiezone ter controle.

Doelstelling 5: Hoe geven jullie als gemeente het goeie voorbeeld?

5.1 STOP-principe promoten via de website en/of het infoblad van de gemeente

Op de website van de gemeente Grimbergen kan men informatie terugvinden zowel over het nieuwe mobiliteitsplan (<https://www.grimbergen.be/mobiliteitsplan-2023-hier-gaan-we-voor>) als over het actieplan gedeelte mobiliteit (<https://www.grimbergen.be/actieplan-gedeelde-mobiliteit>). Op de webpagina van beide plannen wordt expliciet vermeld dat zij werden opgebouwd volgens het STOP-principe: de prioriteit gaat eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar het Personenwagens. Ook de webpagina over het mobiliteitsplan werd opgebouwd volgens het STOP-principe, er wordt eerst informatie verstrekt over de "aandacht voor voetgangers en fietsers" en pas nadien over "het openbaar vervoer en gemotoriseerd (zwaar) verkeer". Tijdens de week van de mobiliteit werd dit principe nogmaals in de kijker gezet door parkeerplaatsen voor wagens tijdelijk om te zetten naar fietsstalplaatsen en dit via het sociale media kanaal van de gemeente verder toe te lichten.

De gemeente is momenteel bezig met het opmaken van een visienota rond fietsenstallingen met als doel: veilig en comfortabel fietsparkeren. Een eerste stap om meer personen op de fiets te krijgen is het voorzien van kwalitatieve fietsinfrastructuur, maar ook kwalitatieve en diefstalveilige fietsenstallingen vormen daar een essentieel onderdeel van.

In het infoblad van de gemeente werd reeds toelichting over fietsstraten en de verkeersregels die daarbij gelden. In elke editie van het infoblad staat ook een artikel over mobiliteit. Op het online burgerplatform 'Grimbergen denkt mee' kan ook alle informatie teruggevonden worden.

→ Gemeente zet ook OVK-campagnes in waar mogelijk – meer dan de moeite waard.

-Veilig over: [VeiligOver](#)

Duid zelf aan waar je nood hebt aan een veilige oversteekplaats.

-De Weg: [De weg: officiële trailer](#)

7 % van de bestuurders streamt films of series tijdens het rijden.

-Blindmeters: blindmeters.com

Wie sms't achter het stuur, rijdt blind. Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) wil met een nieuwe campagne tonen hoe lang je blind rijdt terwijl j sms't, berichten leest of surft. Op de website blindmeters.com kan je nu zelf de test doen.

-Alle overige pakkende video's en campagnes vind je terug op ons youtube-kanaal: [\(47\) OVK PEVR - YouTube \(PEVR: parents d'enfants victime de la route\)](#).

5.2 Gemeentelijke verplaatsingen kunnen beter

De gemeente biedt op een voordelige manier **leasefietsen** aan het personeel aan. De werknemer kan hiervoor een deel van zijn/haar vakantiedagen en/of bruto eindejaarspremie inzetten. In de leasekost zijn ook verzekeringen en onderhoud inbegrepen. Personeelsleden die instappen in het fietsleaseplan engageren zich om minimum 20% van de gewerkte dagen, verspreid over een jaar, de fiets te gebruiken voor het woon-werkverkeer, of een deel van dit traject. De gemeente investeert op korte termijn ook in comfortabele fietsstallingen aan de openbare gebouwen.

Indien personeelsleden van de gemeente met een (elektrische) fiets komen, dan krijgen zij daarvoor een **fietsvergoeding** van 0,27 euro per afgelegde kilometer. De fietsvergoeding wordt maandelijks berekend op basis van het aantal effectieve kilometers en dagen dat een personeelslid de (elektrische) fiets gebruikt om naar de vaste tewerkstellingsplaats te gaan.

De gemeente stelt daarnaast ook twee elektrische **dienstfietsen** ter beschikking. Deze fietsen kunnen personeelsleden via een formulier reserveren voor dienstverplaatsingen.

Doelstelling 6: Hoe voeren jullie een actief sensibilisatie -en educatiebeleid?

6.1 Verkeerslessen voor de schoolgaande jeugd

Er kunnen ad hoc verkeerslessen georganiseerd worden door scholen. Op vraag van de school, kan de gemeente deze initiatieven verder ondersteunen. De Vlaamse stichting verkeerskunde doet ook gericht acties naar scholen.

6.2 Permanente verkeerseducatie

6.3 Verkeersdag of -week

Jaarlijks vindt tijdens de week van de mobiliteit de strapdag plaats. Dit jaar werd een appel uitgedeeld aan iedereen die te voet of met de fiets naar school kwam. Door de wagen aan kant te laten staan en zich op een duurzame wijze naar de school te verplaatsen, wordt een aangename en rustige schoolomgeving gecreëerd. Verder werden op verschillende parkings in groot-Grimbergen telkens 3 tot 5 autoparkeerplaatsen gereserveerd voor fietsen. De nadarhekkens die deze plaatsen voor fietsers afbakenden droegen een sensibiliserende boodschap om inwoners te motiveren vaker de fiets te nemen of te voet te gaan.

6.4 Bekendmaken van bestaande educatieve middelen (gemeente/stad)

6.5 Eigen campagnes rond verkeersveiligheid

De gemeente bekijkt of ze volgend jaar kan inzetten op een eigen campagne rond verkeersveiligheid bij de opstart nieuw schooljaar. Daarnaast pikt de gemeente ook in op reeds bestaande campagnes.



6.6 Educatieve voorstellingen

→ Gemeente zal initiatieven rond voorstellingen doorgeven aan scholen.

1/ Het aanbod van Wim Geysen voor kleuter wordt bekend gemaakt aan de scholen.

<https://www.wimgeysen.be/>

„Vroem tuut tuut“ – thema verkeer

Doelgroep 2,5 - 6-jarigen

Een vrolijke, muzikale vertelling met figuren rondom een grote speelmat. Reeds meer dan twaalf jaren een begrip. Bekroond als voorbeeldproject door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Met Wim Geysen als verteller en muzikant.

[\(48\) Wim Geysen Producties - Vroemtut - YouTube](#)



(Foto 'Fractie van een seconde', theater als een verkeerscampagne. bron: DS)

2/ 'Fractie van een seconde' van Stef Vanlee en Michael Ghysels is een must see voor iedereen die dagelijks het verkeer trotseert en denkt dat het hem of haar niet kan overkomen. Ons doelpubliek bestaat uit studenten van de 3de graad secundair onderwijs, bedrijven, instantie maar eigenlijk; iedereen die deelneemt aan het verkeer.

Een heerlijke combinatie van muziek, humor en situaties die uit het leven gegrepen zijn, nemen je bij de keel en laten beseffen dat alles start bij het maken van de juiste keuze.



3/ Andere interessante voorstellingen rond verkeersveiligheid:

- Farce Cancan biedt verschillende voorstellingen rond verkeersveiligheid aan voor alle leeftijden. Meer info op www.farcecancan.be
- Draad op straat heeft met 'Een bed op straat' een figuurtheatervoorstelling rond verkeersveiligheid (kleuter- en lager onderwijs). www.draadpoppentheater.be
- Het theatergezelschap 'Levende Muziek' brengt muziek en theater voor kinderen (kleuter- en lager onderwijs). Twee van hun voorstellingen gaan over verkeersveiligheid. www.levendemuziek.be
- Kunstencentrum Vlaams Fruit Educatief biedt een waaier aan educatieve voorstellingen over verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit voor leerlingen tot 13 jaar. www.vlaamsfruit.be/educatief.php

Doelstelling 7: Hoe optimaliseren jullie de opvang van verkeersslachtoffers?

7.1 Gids 'Als het verkeer je raakt'

Getuigen onderweg vzw wil middelbare scholieren vanaf de derde graad sensibiliseren rond verkeersveiligheid. Dit doen we door authentieke verhalen van verkeersslachtoffers, naasten, nabestaanden of veroorzakers voor de klas te brengen. Doordat zij hun verhaal delen en in interactie gaan met de leerlingen, creëren we een duurzame impact bij de leerlingen om hen te sensibiliseren.

→ Gemeente zal de gids ter beschikking stellen (binnen de pol-zone slachtofferbegeleiding) en aankopen, en op de website zetten ter info.

[Als het verkeer je raakt | Rondpunt](#)

7.2 ZEBRA-kit

Met deze praktische gids verstrekt Rondpunt objectieve informatie over alles wat je kan tegenkomen na een verkeersongeval en helpt je ook opnieuw op weg. Het is aangewezen dat het boek beschikbaar is in alle gemeentehuizen en politiekantoren. Politieagenten en andere professionelen die in aanraking komen met verkeersslachtoffers of hun familieleden kennen het boek en gebruiken het in de praktijk.

→ Gemeente informeert scholen en leerkrachten van het bestaan van de ZEBRA-kit.

[ZEBRA-kit | Rondpunt](#)



7.3 Info op gemeentelijke website

→ Gemeente maakt een rubriek 'slachtofferopvang' aan voor zijn burgers, op de gemeentelijke website

- Een algemene website voor alle slachtoffers van een misdrijf, verkeersongeval, ramp of aanslag is www.slachtofferzorg.be
- De link naar de slachtofferbejegening van de lokale politie
- De lokale CAW's bieden slachtofferhulp aan: maak de link naar de website van de lokale CAW's in de regio
- De link naar de dienst slachtofferonthaal bij de justitiehuisen van het parket
- MissingYou is een initiatief voor jongeren en jongvolwassenen die een broer, zus, ouder, vriend... verloren hebben door sterfte en hier geregeld over willen praten met lotgenoten. www.missingyou.be
- Rondpunt vzw ijvert voor goede opvang van verkeersslachtoffers in Vlaanderen: www.rondpunt.be
- De link naar de zelfhulpgroep Ouders van een Overleden Kind www.ovok.be
- Even-zeer vzw is een lotgenotengroep voor veroorzakers van een ongeval www.even-zeer.be
- Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) is een lotgenotenorganisatie waarbij ouders en familie van slachtoffers met elkaar in contact gebracht worden: www.ovk.be

Copyright Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE vzw en gemeente Grimbergen – 8 december 2023