



1. INLEIDEND

Trage Wegen is een Vlaamse thematische milieuvereniging, die meer dan 50 verenigingen en lokale werkgroepen vertegenwoordigt. In deze hoorzitting vertegenwoordigen wij ook expliciet het standpunt van onze Waalse zusterorganisaties *Tous à Pied* en *Itinéraires Wallonie* en het Brusselse platform *Walk.Brussels*.

2. PROBLEMATIEK

2.1 Inhoudelijk

Harde infrastructuur, zoals ons spoorwegnetwerk, is levensnoodzakelijk voor de welvaart en de economie van ons land. Trage Wegen beschouwt de trein als de ruggengraat van het openbaar vervoer. Een vlotte en efficiënte uitbating van de railinfra is essentieel om wijze waarop we ons verplaatsen duurzamer te maken. Het opheffen van overwegen op het spoorwegnetwerk dient in de eerste plaats om deze uitbating te verbeteren.

“Zachte infrastructuur”, het onderliggende fijnmazige netwerk voor voetgangers en fietsers is echter minstens even belangrijk en moet ons welzijn en de verkeersleefbaarheid waarborgen. De zachte infrastructuren vormen de linken tussen gemeenschappen, tussen mensen, tussen en in de verspreide woonkernen van ons land. Het zijn dragers voor recreatie, sport en ontspanning. Vandaag meer dan ooit.

De interferentie tussen “hard” en “zacht” resulteert echter al te vaak in barrièrevorming, met heel wat ongewenste en gevaarlijke neveneffecten tot gevolg. Heel wat spoorwegen kruisen rustige, autoluwe wegen. Heft men de overwegen op die plaatsen op, dan verdringt men fietsers en voetgangers naar andere wegen. In plaats van een autoluwe weg te kunnen gebruiken, worden fietsers en voetgangers verplicht om een omweg te maken langs drukkeren – en dus onveiligere – autowegen. De alternatieve wegen voor voetgangers en fietsers zijn langer: de omrijfactor zorgt voor een 'omgekeerde modal shift': meer mensen nemen de auto. Dit ten koste van alle inspanningen die geleverd worden om duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld voor woon-werk en woon-schoolverkeer, te stimuleren. Meer wegverkeer betekent een hoger ongevalrisico, in het bijzonder voor actieve weggebruikers: voetgangers en fietsers. Bestaande wandel- en fietsroutes doorknippen, komt al evenmin ten goede aan de recreatie dicht bij huis en het toeristisch karakter van een streek. Toeristische diensten spenderen veel geld en moeite aan het ontwikkelen en promoten van routes die op die manier weer verdwijnen.





2.2 Procedureel

Infrabel beweert omwille van de *interceptieregeling* finaal niet gebonden te zijn aan welke vorm van medebeslissing dan ook wanneer het over het opheffen van spoorwegovergangen gaat. Hoewel we deze stelling juridisch sterk betwisten, is ze in elk geval problematisch:

1. Fundamenteel: het is voor ons onaanvaardbaar dat een (overheids)bedrijf autonoom en eenzijdig kan ingrijpen op het lokale wegennet.
2. Er is geen sprake van onderhandelingen tussen 'gelijkwaardige partners' (Infrabel/Gemeente) om tot een principe-akkoord te komen. De lokale overheid onderhandelt met het mes op de keel.
3. Opheffen van spoorwegovergangen wordt gebruikt als 'pasmunt' in het aanleggen van fietssnelwegen. De bouwheer van de fietssnelweg (provincie) staat machteloos en legt extra druk op het lokaal bestuur om toe te geven.
4. De burger wordt op geen enkele wijze gehoord. Een openbaar onderzoek en administratieve beroepsmogelijkheden ontbreken.

3. HISTORIEK

1. Aanleg van de spoorwegen in de **19^{de} en vroeg-20^{ste} eeuw**: daar waar geen overwegen werden voorzien, werden de lokale wegen afgeschaft volgens de daartoe voorziene procedure in de Buurtwegenwet (thans: Gemeentewegendecreet – 2019 - VL; Decret relatif à la voirie communale – 2014 – WAL)
2. Sluiting van overwegen vormt af en toe juridisch twistpunt, ook met toenmalige NMBS. (zie om. rechtspraak RvSt)
3. 1981: Bijzondere wet op de hervorming van de instellingen, schuift de regeling der bevoegdheden over gewest- en gemeentewegen door naar de Gewesten. De bevoegdheid over de spoorwegen blijft federaal¹.
4. 2005 – Splitsing NMBS / Infrabel;
5. Sluitingsbeleid overwegen wordt met de regelmaat van de klok aan de kaak gesteld via parlementaire vragen, regelmatig vanuit de bescherming van trage wegen.
6. 2012: oprichting Platform Spoorwegovergangen, project *Kink in de Link*(campagne Duurzame Mobiliteit)
7. Tot minstens 2014: FOD Mobiliteit hanteerde een procedure voor het opheffen van overwegen (ikv. verkrijgen van een MB voor het weghalen van de seininrichting), incl. openbaar onderzoek en akkoord van de gemeente (maar zonder mogelijkheid tot beroep)².
8. Heden:
 - Opheffen recht van doorgang gemeenteweg: *interceptie* (stelling Infrabel) dan wel *dubbele bestemming* (stelling Trage Wegen);
 - Opheffen seininrichting: MB dat Infrabel zelf opmaakt – zonder procedure – en wordt goedgekeurd door FOD Mobiliteit iov. Federaal Minister van Mobiliteit

¹ In deze context is het nog maar de vraag hoe vandaag nog interceptie mogelijk is.

² Antwoord van toenmalig minister Inge Vervotte (2008) op een parlementaire vraag van Steven Van Hecke (zie p. 46-48)





4. EIS TRAGE WEGEN

Reeds in 2014 formuleerde het Platform Spoorwegovergangen vanuit het project Kink in de Link volgende aanbevelingen:

- (1) Er is geen maatschappelijk draagvlak voor een beleid dat fietsers en voetgangers opsluit
- (2) Alle infrastructuurbeheerders moeten gebiedsgericht samenwerken
- (3) De rol van de infrastructuurbeheerders moet breder worden ingevuld, ook in de praktijk
- (4) Er is nood aan een faciliterend financieringskader voor alle infrastructuurbeheerders
- (5) Leemte aan kennis en een code voor goede praktijk

Onder meer met voorliggend voorstel van resolutie en amendementen kunnen we deze aanbevelingen concreet vertalen voor wat betreft de rol van Infrabel en de verhouding met de gemeentelijke wegbeheerders, op voorwaarde dat er een wetgevend initiatief wordt genomen.

4.1 Wetgevend initiatief

Voeg in de Wet op de Politie van de Spoorwegen één lid toe:

HOOFDSTUK 3. - Maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan.

Art. 19. De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis, met uitzondering van het publiek recht van doorgang voor het wegverkeer op een overweg, dat overeenkomstig het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale dan wel regionale overheid bevoegd is, wordt geregeld.

De toegangswegen tot de stations, eigendom van de stationsbeheerder, worden beheerd door de lokale overheid, na inlijving in het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale overheid bevoegd is, behalve de door de Koning bepaalde uitzonderingen.

4.2 Faciliterend financieringskader

4.2.1 Federaal

Opheffen van overwegen zorgt voor besparing op de exploitatiekosten. Die middelen moeten ingezet worden voor het realiseren van bruggen en tunnels, minstens voor voetgangers en fietsers. Het investeringsbudget voor veiligheid zou hiervoor deels kunnen aangewend worden. Bijkomende middelen, eventueel uit het EU-herstelfonds zijn wenselijk. Doelstellingen kunnen worden opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst met Infrabel.

4.2.2 Regionaal

Investeringsfondsen in fietsvoorzieningen zouden moeten kunnen worden ingezet voor kruisingen met spoorwegen. Wij vragen de Belgische mobiliteitsministers hiervoor samen te werken.





4.2.3 Provinciaal

Bijzondere aandacht voor fietstunnels- en bruggen bij het ontwikkelen van fietssnelwegen is nodig.

4.2.4 Lokaal

Zorg voor incentives en stimuli om lokale besturen mee te laten investeren in oversteken voor fiets- en voetgangers, bv. restfinancieringsregeling.

4.3 **Kennis en goede praktijk**

Trage Wegen staat achter het voornemen om innovaties door te voeren inzake slagbomen, obstakeldetectie, ANPR camera's, enz. Op die manier kunnen kleinere overwegen open worden gehouden. Tegelijk is onze vrees dat met de huidige resolutie de 'grotere overwegen' op 'belangrijke wegen' (gewestwegen, gemeentewegen met veel autoverkeer) zo budget krijgen voor infrastructuur, maar de kleinere overwegen nog altijd gesloten zullen worden zonder alternatief.



^

>

>

v