



Spoorwegovergang in Lille met graffiti-

tekening van wielrenner Wout Van Aert

INFRABEL WIL OVERWEGEN WEGWERKEN

Het Belgische spoornet wordt zeer druk bereden. Toch telt het nog 1700 overwegen. De voorbije vijftien jaar heeft Infrabel er 372 gesloten en dat proces wordt, in samenspraak met de lokale besturen, stapsgewijs voortgezet. Sommige overwegen verdwijnen, andere worden vervangen door bruggen of tunnels voor autoverkeer, op nog andere plaatsen komt er een tunnel of brug voor fietsers en voetgangers. Het sluiten van een overweg heeft niet enkel een positieve impact op het trein- en wegverkeer, het is ook een middel om de verkeersleefbaarheid en veiligheid in gemeenten en woonwijken te verbeteren.

TEKST BART VAN MOERKERKE BEELD STEFAN DEWICKERE

Infrabel wil overwegen sluiten of vervangen door een brug of tunnel. Daar zijn verschillende redenen voor. 'Overwegen zijn eigenlijk potentieel zwarte punten op het spoornet, omdat ze een impact hebben op veiligheid, stiptheid, capaciteit en onderhoud,' zegt Charlotte Verbeke, bij Infrabel aanspreekpunt voor lokale besturen in Vlaanderen. 'Bijna wekelijks gebeurt er een ongeval aan een overweg en bijna maandelijks valt er een slachtoffer. De kruisingen

van spoor- en wegverkeer hebben ook invloed op de stiptheid van de treinen. Bij een ongeval of storing laten de gevolgvertragingen zich voelen op andere delen van het spoornet. Een overweg met slagbomen beïnvloedt uiteraard ook de doorstroming van het wegverkeer. Omdat het, met het oog op een *modal shift*, de bedoeling is de capaciteit van het spoor voor personen- en goederenvervoer te verhogen, zullen de slagbomen in de toekomst nog vaker dan vandaag

gesloten zijn, met bijkomende vertraging voor het verkeer over de weg tot gevolg.'

STREEFBEELDEN

Aan het wegwerken van een overweg gaat een heel proces vooraf, waarin Infrabel nauw samenwerkt met de lokale overheid en vaak ook met de provincie. Bram Leroy werkt de streefbeelden uit voor overwegen in West- en Oost-Vlaanderen en een deel van Vlaams-Brabant. 'Het sluiten van overwegen is een

ruimtelijk verhaal. Wat betekent het voor de gemeente en de onmiddellijke omgeving? We bekijken alle overwegen op het grondgebied van een gemeente samen en maken daarvoor een streefbeeld op. In die oefening zetten we het Vlaamse en lokale mobiliteitsplan mee in, net als het beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. We kijken naar de vervoerregio's, het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk en het lokale fietsnetwerk. We nemen de wegencategorisering mee, tellingen over het gebruik van de wegen en de historiek van stiptheid en incidenten aan de verschillende overwegen. We houden rekening met de ontsluiting van landbouwpercelen, de aanrijroutes voor hulpdiensten, de aanwezigheid van sociale voorzieningen enzovoort.'

Het streefbeeld is een eerste oefening van welke overwegen gesloten zouden worden, welke vervangen door een tunnel of brug, waar er een tunnel of brug voor fietsers en voetgangers zou komen. Dat is de basis voor een open dialoog met de lokale overheid. Dat is vaak geen eenvoudig gesprek. Voor een gemeente ligt het sluiten van overwegen ietwat moeilijk, omdat sommige inwoners hoe dan ook een eindje zullen moeten omrijden om bepaalde bestemmingen te bereiken. 'Het is niet de bedoeling om elke overweg te vervangen door een brug of tunnel,' zegt Bram Leroy. 'Dat is niet alleen financieel niet haalbaar, het is ook niet wenselijk. Door slechts op sommige plekken een kunstwerk voor gemotoriseerd verkeer te bouwen stuur je de auto's en het vrachtvervoer over de meest geschikte, verbindende wegen. Je houdt ze weg van de echt lokale, perceelontsluitende wegen die precies door de aanwezigheid van een overweg vaak als sluiproute worden gebruikt. Die straten kun je dan teruggeven aan de inwoners, het kunnen woon- en fietsstraten

worden. Als je vervolgens op goed gekozen plekken een nieuwe tunnel of brug voor voetgangers en fietsers bouwt, realiseer je een snelle verbinding van een wijk of buurt met het centrum van de gemeente, een fietssnelweg of een andere attractiepool.'

CONSENSUS

Komen Infrabel en de gemeente tot een consensus over een streefbeeld, dan wordt dat vastgelegd in een principiële akkoord

'BIJNA WEKELIJKS GEBEURT ER EEN ONGEVAL AAN EEN OVERWEG EN BIJNA MAANDELIJKS VALT ER EEN SLACHTOFFER.'

CHARLOTTE VERBEKE, INFRABEL

over het grofmazige netwerk voor gemotoriseerd verkeer en het fijnmazige voor voetgangers en fietsers. Er wordt, indien nodig, een onafhankelijk studiebureau aangesproken om de verkeersstromen objectief in kaart te brengen. Charlotte Verbeke: 'Zodra er een principiële akkoord is, laten de gemeente en Infrabel dat aan de inwoners weten. Hun opmerkingen en suggesties kunnen leiden tot aanpassingen. Misschien moet er een extra wegje worden aangelegd dat een betere verbinding maakt met de tunnel of de brug voor fietsers en voetgangers. Misschien is het beter de tunnel of brug een beetje te verplaatsen. Is het streefbeeld geconsolideerd, dan maken we een samenwerkingsovereenkomst, waarin de financiering en de timing worden vastgelegd. Sommige overwegen worden misschien op korte termijn weggewerkt, andere komen pas later aan de beurt. Daarna wordt het gewone traject gelopen van verschillende varianten, voorontwerp, ontwerp, omgevingsvergunningaanvraag,

realisatie. Voordat de omgevingsvergunningaanvraag wordt ingediend, is er een tweede infomoment voor inwoners.'

RUIMTE RESERVEREN

De aandacht van Infrabel gaat in de eerste plaats naar de drukste spoorlijnen, zoals Antwerpen-Gent-Kortrijk en Oostende-Brugge-Gent-Brussel-Luik. Ze verbinden grote steden en maken deel uit van het Trans-Europese Netwerk. Op lange termijn wil Infrabel zoveel mogelijk

overwegen sluiten. 'Maar,' zegt Bram Leroy, 'de prioritaire aandacht voor die grote spoorlijnen neemt niet weg dat het belangrijk is om zo snel mogelijk voor alle gemeenten een streefbeeld te hebben en voor elke overweg een plan.'

FIETSSNELWEG

Spoorlijnen zijn (behoorlijk) rechte verbindingen tussen steden en verstedelijkte kernen. Het is logisch dat het tracé van fietssnelwegen vaak langsheen de sporen loopt. Het vervangen van sommige overwegen door kunstwerken en het afschaffen van andere maakt de fietssnelwegen veiliger en sneller. 'Elke kruising van een fietssnelweg met een weg, of dat nu in of uit de voorrang is, is een potentieel gevaarlijk punt en gaat ten koste van de doorstroming van het fietsverkeer. Overwegen sluiten is dus een goede zaak. Anderzijds moeten we er door het aanleggen van voldoende fietstunnels en bruggen wel voor zorgen dat de fietssnelweg gevoed wordt vanaf de andere kant van het spoor,' besluit Bram Leroy.