

## Inleiding

Hoewel vzw Trage Wegen en de werkgroep Trage Wegen Zwalm achter de voornaamste doelstelling van de sluiting van de overwegen kan staan nl. veiligheid en stiptheid van de treinen, kan ze op dit moment niet akkoord gaan met het voorliggend voorstel om de overwegen in Zwalm te sluiten:

- Er is onvoldoende onderzoek gebeurd naar de impact van de afschaffing van de overwegen, noch die van de alternatieven (zoals een tunnel of brug) op de leefbaarheid van de betrokken buurten en straten.
- Er is onvoldoende onderzoek gebeurd door Infrabel naar de impact van de sluiting van de overwegen op mobiliteit in de gemeente Zwalm en dit voor voetgangers, fietsers, ruiters, landbouwverkeer, openbaar vervoer, autoverkeer en hulpdiensten.
- Er is onvoldoende onderzoek naar de impact op de verkeersveiligheid in het algemeen en naar die van de zachte mobiliteit (wandelaars, fietsers en ruiters) in het bijzonder.
- Er zijn onvoldoende garanties dat alternatieven voor zachte mobiliteit al zullen gerealiseerd zijn op het moment dat de overweg wordt gesloten.
- De sluiting is op vele vlakken niet in overeenstemming met de ambities én acties van de gemeente rond onder meer zacht toerisme, het inzetten op fiets- en wandelmobiliteit (ambitie voor opmaak trage wegenplan, ambitie voor opmaak fietsmobiliteitsplan), het versterken van de sociale cohesie, duurzaamheid, gezondheid, e.d.... Ook andere overheden hebben deze ambities (buurgemeenten, Provincie, Vlaams Gewest, ...).
- Het argument van de kostprijs voor het onderhoud van de overwegen kunnen wij niet volgen. De sluiting levert Infrabel een flinke besparing op maar hierdoor verdwijnen een groot aantal diensten (recreatie, duurzame mobiliteit, gezondheid, diensten openbare weg...) voor de gemeente en haar bevolking die niet in harde euro's uit te drukken zijn maar wel een enorme meerwaarde hebben. Daarnaast brengt de sluiting van de overwegen ook heel wat kosten voor de gemeente en haar bevolking met zich mee ten gevolge van een lagere veiligheid, gezondheidsimpact, ... De kost van het onderhoud wordt dus verschoven naar de bevolking.
- Door het afsluiten van een groot aantal functionele en recreatieve verbindingen gaat een 150-jarige dienstbaarheid van overgang verloren.

## Impact sluiting overwegen

### Impact op toerisme

De gemeente heeft de ambitie (zie gemeentelijk streefplan 20-25) om van de Zwalmstreek een sterk merk te maken: *"Heel wat toeristische troeven dragen hiertoe bij: prachtige natuur, trage wegen, bouwkundig erfgoed ... De gemeente wil volop inzetten op landschapsbeleving, rust en zachte recreatie. Zoals Oudenaarde het centrum van de Vlaamse Ardennen is voor de fietsers, kan Zwalm dat zijn voor de wandelaars. Er zal onder meer een netwerk van horeca- en logiesaanbieders opgestart worden die als ambassadeurs voor de streek kunnen optreden."*

Daarnaast is er ook een impact op het toeristisch functioneren van de gemeente Zwalm als onderdeel van de toeristische trekpleister 'Vlaamse Ardennen' die vooral in het weekend, tijdens vakantieperiodes, feestdagen en in Coronatijden zeer populair is als wandel- en fietsgebied. Concreet:

- Het hele wandelgebied in en om Zwalm wordt in twee delen geknipt. Een wandelaar doet immers geen omweg van 3 km.
- We hebben juist die alternatieve verbindingen nodig om onze streek aantrekkelijk te blijven maken voor fietsers en wandelaars, toeristen en bewoners, die de drukte van de grote verkeersaders niet willen en naar alternatieven zoeken...
- In 2016 kreeg het wandelnetwerk Zwalmse Vlaamse Ardennen een lage belevingskwaliteit toegekend, meer bepaald in de zone Nederename-Welden-Nederzwalm-Sint Denijs Boekel- Munkzwalm-Zuidlaan en ter hoogte van het Hoofd en Hundelgem. Door het sluiten van de 'kleinere' spoorwegovergangen wordt de zachte mobiliteit nog meer geleid naar de spooroverwegen waar net die belevingskwaliteit al enorm laag is.
- Je vindt in diezelfde zone in het wandelnetwerk "mazen" die veel te groot zijn omdat er te weinig kwalitatieve verbindingen restereren in die zone, onder andere ten gevolge van de ruilverkavelingen. Voor een kwalitatief wandelnetwerk is de richtlijn vanuit Vlaanderen om mazen te maken van 3 a 5 km. Deze zorgen voor een voldoende dicht netwerk waar dus veel afwisseling mogelijk is en waar elke wandelaar zijn gading kan vinden. (zie [https://www.toerismevlaanderen.be/sites/toerismevlaanderen.be/files/assets/documents\\_KENNIS/ondertekende%20richtlijnen%20wandelen.pdf](https://www.toerismevlaanderen.be/sites/toerismevlaanderen.be/files/assets/documents_KENNIS/ondertekende%20richtlijnen%20wandelen.pdf) 2.2.1 / p. 18). De Trage Wegen werkgroep zet zich in voor het vinden en creëren van kwalitatieve verbindingen in die zone om de belevingswaarde en leefkwaliteit in Zwalm te verhogen. Daarom zijn de overwegen te Meerhem, OW60 Neerkouter, OW54 Bruggenhoek en OW52 Borstekouterstraat samen met de tunnel in de Slijpstraat essentieel en moeten ze dus behouden worden voor zachte mobiliteit. Voor een kwalitatief wandelnetwerk zoeken we specifiek naar kleine, trage, onverharde, exclusieve wandelpaden. Het ideaaltype is een smal wegje. Door kleine overwegen af te sluiten is het veel moeilijker om in de onmiddellijke regio van de spoorweg zo een wegjes aan elkaar te verbinden. Ook interessante POI's zijn daardoor veel moeilijker te ontsluiten. Het sluiten van de overwegen zonder alternatief zorgt dan ook voor een fragmentering van het toeristisch aanbod. Zo worden bezienswaardigheden ten noorden van de spoorweg (vb. de Zwalm, het streekcentrum, de Paddestraat) moeilijker tot onmogelijk te verbinden met bezienswaardigheden ten zuiden van de spoorweg (vb. Roborst/waterkersgrachten).
- Het is essentieel dat de Ronde van Vlaanderen blijvend langsheen Roborst en de Paddenstraat passeert. Om deze reden is een overgang voor fietsers van de overweg Borstekouterstraat/Paddenstraat noodzakelijk.
- Recreatieve fietsers moeten nu via druk bereden verkeersassen gestuurd worden. Vb. traject 50-51 (streekcentrum/Zwalmolen) zal via de Zwalmiaan (wijk) en dan een stukje via de Zuidlaan moeten om die dan over te steken richting het Wijlegempad. Deze oversteek en het stuk via de Zuidlaan betekent een aanzienlijke kwaliteitsdaling voor dit traject. Nog problematischer is het traject 3-6 door Roborst. Daar de overweg schrappen betekent dat de Borstekouterstraat (kasseihelling) te Roborst afgescheiden wordt van de Paddestraat. Een stuk van de Paddestraat loopt dan dood. Paddestraat van Roborst afsluiten kan echt niet ten behoeve van RvV en het wielertoerisme. Het afsluiten is ook voor toeristische fietslussen problematisch. Om een aaneengesloten lus te maken tussen vb. Roborst en Zwalm zijn twee overgangen nodig.

### Impact op verkeersveiligheid

Meer verkeer (en ook grote landbouwvoertuigen) zal door de sluiting van de 'kleine overwegen' de tunnels moeten passeren. Hierdoor worden deze (nu al onveilige) straten nog onveiliger voor de zwakke weggebruiker en moedig je hen opnieuw aan de wagen te nemen.

## Impact op zachte mobiliteit (wandelaars, fietsers en ruiters)

Er is een grote impact op inwoners van Zwalm die de overwegen gebruiken als functionele verbinding (met de fiets en te voet naar het werk, naar de school, het centrum van Zwalm, ...) of recreatief (vb. een wandeling of fietstocht vanuit de woning of een combinatie van beide). Een 150-jarige dienstbaarheid gaat verloren.

### Wandelaars

- De lokale functionele verplaatsingen (bv. kinderen te voet naar school brengen, naar de winkel gaan, ...) en recreatieve circulatie (wandelen) worden enorm bemoeilijkt. Een omweg van 3 km te voet is niet verwaarloosbaar en neemt al snel 40 minuten in beslag, dus de sluiting vormt een definitieve afscheiding van een gebied. De auto wordt weer ingeschakeld, hiermee verlagen opnieuw duurzame verplaatsingen in de gemeente.
- Extra spoorlopers kunnen het (negatief) gevolg zijn.
- Door de sluiting van bepaalde overwegen worden de trage wegen lussen opgebroken. Zeker in het weekend en tijdens vakanties worden deze veel gebruikt door wandelaars (inclusief georganiseerde wandeltochten).

### Fietsers

- Een aantal functionele en recreatieve fietsverbindingen die veilig en aangenaam zijn, vallen weg.
- De sluiting betekent ook voor fietsers een omrijfactor.
- Fietsers kiezen voor functionele verplaatsingen ook voor een recreatief pad wanneer dat de functionele verplaatsing aangenaam of korter maakt. Dus louter kijken naar welke functionele doorsteken nodig blijven is onvolledig en ongewenst.
- De realisatie van een fietssnelweg parallel aan de spoorweg biedt een oplossing voor Oost-West bewegingen per fiets maar niet voor fietsbewegingen loodrecht op de fietssnelweg.

### Ruiters

- Reeds enkele jaren wordt door ruiters gevraagd naar kwalitatieve verkeersluwe ontsluitingen voor ruiters om uit Brakel, Zottegem en Oudenaarde ter hoogte van Zwalm de Schelde te kunnen bereiken.
- De manege ter hoogte van de Paddestraat zal een grote hinder ondervinden om het gebied ter hoogte van Roborst te kunnen gebruiken.
- De paardenhouder ter hoogte van de IJzerkotmolen zal hinder ondervinden om Sint Denijs Boekel en Sint Blasius Boekel te bereiken.

## Impact op landbouwers

- Het sluiten van de overgangen zorgt ervoor dat het open landelijk karakter van onze omgeving een stuk teloorgaat.
- Landbouwers moeten voortaan met hun kolossale machines rondrijden. Het lijkt ook praktisch zeer moeilijk deze machines door een tunnel te laten passeren waar ook alle andere verkeersmodi samen gebruik van moeten maken.

## Impact op middenstand

- De middenstand zal opnieuw geïmpacteerd worden. Zal men vanuit centrum Sint-Denijs-Boekel of Sint-Blasius-Boekel nog geneigd zijn om snel de fiets te nemen om inkopen te doen bij de Zwalmbeekhoeve of iets te gaan drinken in Café klein Zwitserland?

## Impact op sociale cohesie

- De impact situeert zich niet alleen op vlak van verkeersstromen maar ook de sociale cohesie wordt bemoeilijkt door de sluiting. In het verleden heeft men al de fout gemaakt om wegen in dorpskernen in te richten als steenwegen, waardoor het contact met overburen drastisch verminderde. Het sluiten van de overwegen heeft hetzelfde effect: dorpen en buurten worden van elkaar afgesneden en buuren kunnen niet meer bij elkaar terecht. Daartegenover staat dat de gemeente de sociale cohesie net wil versterken (Gemeentelijk streefplan 20-25).

## Voorstellen mogelijke alternatieven

- Een herzien mobiliteitsplan en actieplan 'Sluiting overwegen Zwalm' laat toe om haalbare alternatieven te evalueren en te onderbouwen.
- Enkele voorbeelden van mogelijke alternatieven voor zachte mobiliteit die moeten onderzocht worden, kunnen zijn (niet limitatieve lijst):
  - o Tunnel voor beek opwaarderden voor wandelaars (met fietsen) thv Peerdestokbeek tbv veilig bereiken van station Sint Denijs Boekel. De spoorwegbedding ligt daar voldoende hoog
  - o Tunnel voor beek opwaarderden voor wandelaars (met fietsen) thv Meierbolbeek als alternatief voor de overweg Neerkouter. De spoorwegbedding ligt daar voldoende hoog
  - o Met de fiets berijdbare verbreedde fiets- en wandeltunnel thv sporthal tbv veilig alternatief naast de ondertunneling van overweg Munkzwalm
  - o Tunnel en ventweg voor Bruggenhoek(Rekegemstraat)
  - o Brug voor voetgangers (met fiets) thv Koedreve indien de overweg Borstekouterstraat/Paddestraat zou afgesloten worden
  - o ...

Met alternatieven kunnen we evenwel pas akkoord gaan op voorwaarde dat grondig onderzoek uitwijst dat de sluiting van de betrokken overweg geen noemenswaardige vermeerdering van gemotoriseerd verkeer op kleine wegen met zich meebrengt, waardoor veiligheid en beleving van zachte mobiliteit op die wegjes vermindert.

## Advies aan de gemeente

Vanuit de Trage Wegen adviseren wij de Gemeente Zwalm:

- Op dit moment geen principieel akkoord te verlenen aan Infrabel voor de sluiting van de overwegen in Zwalm. Er is onvoldoende onderzoek gebeurd door Infrabel naar de impact van de sluiting van de overwegen op de mobiliteit in Zwalm en dit zowel voor voetgangers, fietsers, ruiters, landbouwverkeer, openbaar vervoer, autoverkeer en hulpdiensten. Er zijn onvoldoende garanties dat alternatieven al zullen gerealiseerd zijn voor voetgangers, fietsers en ruiters op het moment dat de overweg wordt gesloten.
- Prioritair werk te maken van een herziening van het Mobiliteitsplan van 19/03/2012 waarbij:
  - Het sluiten van de overwegen in Zwalm als uitgangspunt wordt meegenomen en alternatieve scenario's worden onderzocht en tegenover elkaar worden afgewogen.
  - Prioritair werk gemaakt wordt van een trage wegenplan dat als input dient voor deze herziening.

- Er bijzondere aandacht gaat naar zachte mobiliteit (wandelaar, fietser, ruiter); het optimaliseren van de infrastructuur en doorstroming en het verhogen van de veiligheid en duurzaamheid van de verplaatsingen.
  - Gestart wordt met een kwalitatief onderzoek van de huidige mobiliteitssituatie in de gemeente met o.a. tellingen (ook van zachte weggebruikers en op verschillende momenten), aanduiding van knelpunten, alternatievenonderzoek, ...
  - Onderzocht wordt op welke manier bvb tracé's van oude buurtwegen en ruilverkavelingswegen kunnen bijdragen aan een veiliger fiets- en wandelmobiliteit (zowel functioneel als recreatief).
  - Er een sterke samenwerking is met de verkeerscommissie die de gemeente ondersteunt met terreinkennis en expertise.
  - De Zwalmse bevolking voldoende geïnformeerd en betrokken wordt (scholen, middenstand, burgers, ...)
- Vooraleer over te gaan tot akkoord voor sluiting overwegen te eisen dat er door Infrabel op basis van het herziene mobiliteitsplan een actieplan 'Sluiting overwegen Zwalm' (met de uitwerking van verschillende alternatieven, timing en budgetten) wordt opgesteld dat als een van de acties kan worden gezien om het mobiliteitsplan te realiseren in de praktijk. Uitgangspunten van dit actieplan moeten zijn:
- Het actieplan is in overeenstemming met de ambities en visies in het herziene mobiliteitsplanen bestaande recreatieve en functionele netwerken
  - Voor iedere sluiting van een overweg moet een alternatief voor voetgangers en fietsers gerealiseerd worden. Als er omwille van praktische of budgettaire redenen geen alternatief voor voetgangers of fietsers kan voorzien worden, kan de sluiting van de overweg niet doorgaan of moet deze op een later moment gesloten worden als de alternatieven wel kunnen gerealiseerd worden.
  - Het alternatief voor voetgangers en fietsers moet gerealiseerd zijn vooraleer een overweg effectief gesloten wordt.
  - De procedure zoals opgenomen in Het Gemeentedecreet voor de opheffing van gemeentewegen dient gevolgd te worden alvorens dit actieplan definitief goedgekeurd wordt. Een openbaar onderzoek en mogelijkheid tot beroep bij de Vlaamse Overheid vormen een essentieel onderdeel van deze procedure.
- Aan Infrabel een planning op te vragen voor alle sluitingen van overwegen langsheen de spoorlijn Brussel-Kortrijk. Idealiter worden prioritair de overwegen gesloten waar de ongevallencijfers het hoogst zijn. Het prioritair aanpakken van deze 'zwarte punten', geeft de gemeente Zwalm (waar de ongevallencijfers laag zijn) de tijd om het nodige onderzoek te doen en alternatieven voor de sluitingen te realiseren vooraleer over te gaan tot een effectieve sluiting.
- In overleg te treden en samenwerking aan te gaan met naburige gemeenten om tot een gemeenschappelijke visie en aanpak rond het sluiten van de overwegen te komen. Bijvoorbeeld met Zottegem voor de overgang Borstekouterstraat – Paddestraat, met Oudenaarde voor het leiden van verkeer naar het station van Sint Denijs Boekel bij het sluiten van de overweg te Meerhem.
- Infrabel aan te manen de gewonnen onderhoudskost per overweg van 36000 per jaar gecumuleerd over x jaar aan te wenden om alternatieven te realiseren ipv deze kost naar de bevolking te verschuiven.