



BELEIDSKADER
TRAAG NETWERK
WIELSBEKE



BELEIDSKADER TRAAG NETWERK WIELSBEKE



OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw
Dendermondsesteenweg 50
9000 Gent
www.tragewegen.be

IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Wielsbeke
Rijksweg 314
8710 Wielsbeke
www.wielsbeke.be

EEN DEEL VAN DEZE OPDRACHT WERD UITGEVOERD MET STEUN VAN:

Provincie West-Vlaanderen
www.west-vlaanderen.be
in het kader van het project
"Gemeente voor de Toekomst",
een initiatief van Bond Beter
Leefmilieu

TRAGE
WEGEN >
V



in samenwerking met



GEMEENTE
VOOR DE
TOEKOMST



CONTACTPERSOON:

Jozefien Bernard, Trage Wegen vzw
jozefien.bernard@tragewegen.be
09/331.59.24

DATUM:

14 september 2023

OMSCHRIJVING:

Het beleidskader Traag Netwerk Wielsbeke is een langetermijnvisie voor de ontwikkeling en uitbouw van het netwerk aan verbindingen voor de actieve weggebruikers in de gemeente Wielsbeke. De visie is conform aan de vereisten gesteld in het Gemeentewegendecreet (2019) en bestaat uit drie elementen: het wensbeeld, de operationele beleidskeuzes en het afwegingskader.



INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING	6
1.1 Context	6
1.2 Tijdslijn	7
1.3 Wat verstaan we onder een 'traag netwerk'?	8
2. VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 'TRAAG NETWERK'	9
2.1 Totstandkoming Visie gewenste ruimtelijke structuur 'traag netwerk'	9
2.1.1 Analyse lokale situatie	9
2.1.2 Opbouw GIS-Project en gegevenslagen	9
2.1.3 Workshops	10
2.2 Visie Traag Netwerk	11
2.2.1 Wensbeeld Traag Netwerk	11
2.2.2 Algemene principes voor nieuwe projecten	16
3. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES	18
3.1 Operationele Beleidskeuze 1: Ontbrekende segmenten in de "langeafstandswegen" en "verbinders" van het traag netwerk aanpakken	18
3.2 Operationele Beleidskeuze 2: Autowegen die deel uitmaken van "verbinders", uitnodigend maken voor actieve mobiliteit	28
3.3 Operationele Beleidskeuze 3: Bestaande "tragewegenoases" bestendigen, versterken en verankeren in het traag netwerk	35
4. AFWEGINGSKADER	40
4.1 Het voorwerp van beslissingen in het kader van trage wegen	40
4.1.1 Verzoeken	40
4.1.2 Autonome gemeentelijke projecten	47
4.1.3 Aanvragen van omgevingsvergunningen	49
4.2 Afwegingskader	52
4.2.1 Algemene doelstellingen en principes uit het gemeentewegendecreet	52

1. INLEIDING

1.1 Context

In 2021 engageert de gemeente Wielsbeke zich om de trage wegen in de gemeente te inventariseren en een beleidskader voor haar traag netwerk op te maken. Dit beleidskader wordt opgemaakt conform de bepalingen van het Vlaams decreet houdende de gemeentewegen (oftewel Gemeentewegendecreet of GWD) van 24 april 2019. Dat decreet bepaalt dat het beleidskader traag netwerk uit drie onderdelen bestaat: het wensbeeld, één of meer operationele beleidskeuzes waarop de gemeente wil inzetten en een afwegingskader.

Het beleidskader wordt opgemaakt in samenwerking met Trage Wegen. Dat gebeurt stapsgewijs, met workshops en een terreincheck. In eerste fase tekenen we de ideale structuur van het netwerk voor zachte weggebruikers uit: het wensbeeld. Vervolgens worden in overleg de operationele beleidskeuzes uitgewerkt, waar de gemeente prioritair aandacht aan geeft. De gemeente engageert zich om verder te werken op die prioriteiten met het oog op terreinrealisaties.



Voorliggend beleidskader is dus geenszins een eindpunt in het tragewegenbeleid van de gemeente. Integendeel, het is de start van een doelgerichte aanpak die de infrastructuur voor actieve weggebruikers in Wielsbeke de volgende jaren drastisch moet verbeteren.

Het voorliggend beleidskader Traag Netwerk bestaat uit de volgende elementen:

- De **visie**: een strategische langetermijnvisie voor het traag netwerk; bestaande uit kaarten en een toelichting
- Een uitgewerkt plan voor de **drie operationele beleidskeuzes** die de gemeente maakte
- Een **afwegingskader** dat de gemeente moet gebruiken om al haar toekomstige beslissingen over de gemeentewegen op haar grondgebied aan af te toetsen.

Het beleidskader vormt een visie en leidraad voor de gemeenteraad om gericht beslissingen te kunnen nemen in het kader van de uitbouw van een volwaardig traag netwerk in Wielsbeke. Het werpt een licht op de onderbenutte troeven m.b.t. trage wegen en speelt in op kansen en toekomstperspectieven op het vlak van actieve mobiliteit.

Het beleidskader houdt **geen beslissingen in over het juridische statuut** en de **exacte ligging** van individuele verbindingen. Concrete acties m.b.t. het tragewegennetwerk dienen steeds weg per weg en met de nodige neutraliteit, transparantie en inspraak bekeken te worden, volgens de regelgeving van toepassing door het Gemeentewegendecreet.

De **fundamenten** van dit beleidskader zijn de **trage wegen**¹: alle wegen, paden of routes die niet bestemd zijn voor gemotoriseerd verkeer. Voetgangers en fietsers voelen er zich thuis en bepalen het ritme. Het zijn schoolvoorbeelden van kleine ruimtelijke elementen met een grote impact. **Diversiteit is hun troef**. De vorm, functie, uitstraling en inpassing van deze tracés in de omgeving varieert sterk. Ze zijn breed of smal, (half) verhard of onverhard, organisch ontstaan of doelbewust ontworpen, in mindere of meerdere mate aangekleed of uitgerust (met bijv. groenperkjes, zitbanken of verlichting), enz.

1.2 Tijdslijn

In de loop van het project werden gemeentediensten betrokken en konden we ook rekenen op de hulp van geëngageerde inwoners en vrijwilligers. We hadden de volgende workshops en contactmomenten:

- > 10 maart 2022: startvergadering
- > 10 mei 2022: workshop gemeentediensten over wensbeeld
- > 14 juni 2022: workshop stakeholders over wensbeeld
- > 8 november 2022: goedkeuring wensbeeld door schepencollege
- > 28 februari 2023: overleg gemeentediensten over operationele beleidskeuzes
- > 17 april 2023: toelichting en workshop leden gemeenteraad, milieuraad, mobiliteitsraad en vrijwilligers die hebben meegewerkt aan de inventarisatie van de trage wegen
- > 15 juni 2023: overleg gemeentediensten na feedback leden gemeenteraad, milieuraad, mobiliteitsraad en vrijwilligers die hebben meegewerkt aan de inventarisatie van de trage wegen

¹ Merk op dat het begrip 'trage weg' dus ruimer gaat dan de decretale definitie, die verwijst naar "een gemeenteweg die hoofdzakelijk bestemd is voor niet-gemotoriseerd verkeer" (Art. 2,11° - Gemeentewegendecreet).

1.3 Wat verstaan we onder een 'traag netwerk'?

Het begrip 'traag netwerk' verwijst naar **een kwaliteitsvol geheel van wegen bedoeld voor actieve mobiliteit**. Via dit traag netwerk kunnen actieve weggebruikers zich op een aangename en veilige manier verplaatsen binnen de gemeente. We verbinden trage wegen (doorsteken, paadjes, veldwegen, steegjes e.d.) met verkeersluwe wegsegmenten en zones (zones 30, woonerven, fietsstraten e.d.) en andere wegen waar het aangenaam fietsen of wandelen is.

De structuur moet worden opgevat als een wensbeeld voor een robuust, kwalitatief en aangesterkt gemeentelijk traag netwerk. Dit wensbeeld veronderstelt een hertekening van de verkeerssituatie en de publieke ruimte vanuit het perspectief van de zachte weggebruiker. Het wensbeeld van het traag netwerk benadrukt de wijze waarop afzonderlijke tracés zich verknopen en verweven tot een betekenisvol geheel en hoe dit geheel zich verhoudt tot de rest van de gemeentewegen, namelijk de autowegen. We focussen op het netwerk als geheel én dus niet op geïsoleerde weg(segment)en.

Het wensbeeld voor het traag netwerk overstijgt de huidige situatie en zet in op **transformatie** en moet beschouwd worden als een langetermijnvisie die uit co-creatie ontstaat. Van de toestand nu naar de langetermijnvisie toewerken kan op drie manieren:

> **UITBREIDING EN VERSTERKING**

Het traag netwerk wordt uitgebreid en verfijnd door:

- in onbruik geraakte gemeentewegen - vaak zijn dat discrete, onverharde trage wegen - te herwaarderen
- nieuwe autovrije of autoluwe verbindingen te ontwikkelen.

> **CONVERSIE**

Het overgedimensioneerde autowegennetwerk wordt afgebouwd ten voordele van het traag netwerk, door wegsegmenten autoluw of stap- en fietsvriendelijker te maken.

> **CONTACT- EN CONFLICTBEHEER**

De contactpunten tussen het traag netwerk en het autowegennetwerk worden geoptimaliseerd vanuit het perspectief van de actieve verplaatsingsmodi, bijvoorbeeld door het aanpassen van harde infrastructurele barrières (bv. door inrichting of wijzigen van voorrangsregels) of het wegwerken van essentiële missing links (bv. aanleg van bruggen of tunnels).

2. VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 'TRAAG NETWERK'

2.1 Totstandkoming Visie gewenste ruimtelijke structuur 'traag netwerk'

2.1.1 Analyse lokale situatie

We analyseerden de lokale situatie m.b.t. het thema trage wegen om een basisidee te krijgen van: beleids- en planningscontext, lokale agenda, ruimtelijke dynamiek, bewegingsstromen, knooppunten en polen, fysisch-geografische structuur, infrastructuur, groenstructuur, speelweefsel, enz. Verschillende gemeentelijke beleidsplannen en documenten bevatten (mogelijke) koppelingen met het tragewegenproject:

- Het **gemeentelijk ruimtelijk structuurplan** (GRS) geeft een beeld van de bestaande ruimtelijke structuur én een beeld van de gewenste structuur voor de volgen de thema's: natuurlijk, agrarisch, landschappelijk, toeristisch-recreatief en op vlak van verkeers- en vervoersstructuur. Telkens zijn er relevante raakvlakken m.b.t. trage wegen terug te vinden, rechtstreeks en onrechtstreeks.
- Het **mobilitieitsplan** geeft knelpunten en doelstellingen aan m.b.t. zachte weggebruikers, bevat interessant kaartmateriaal en aanknopingspunten voor het gewenste fietsnetwerk.
- **Toegankelijkheidsregelingen** voor natuurdomeinen.
- Het **functioneel fietsroutenetwerk**
- **RUP's en BPA's**
- **Plannen en visies voor specifieke sites.** Het gaat met name over sites die herontwikkeld worden.

2.1.2 Opbouw GIS-Project en gegevenslagen

De totstandkoming van het wensbeeld is maar mogelijk door alle relevante geografische informatie – uitgetekend in raster- en vectorlagen – over het grondgebied van Wielsbeke te verzamelen in een GIS-project dat stapsgewijs wordt opgebouwd. Deze aanpak laat toe om de analyse van de lokale situatie te integreren met algemene kaartdata.

In het GIS-project werden de volgende data verzameld:

- de belangrijkste bestemmingen in Wielsbeke (puntlocaties zoals culturele en ontmoetingscentra, bibliotheken, scholen, sportvoorzieningen, woonzorgcentra of zones zoals woonkernen, bedrijvenszones en natuur)
>> bron: *workshop 1, open data + GRS*
- de inventaris van de **trage wegen** met weergave van toegankelijke, deels toegankelijke en ontoegankelijke wegsegmenten;
>> bron: *inventaris 2021-2022, GRB, open data en terreininventarisatie*

- het **groenblauw** netwerk
>> bron: open data + GRS
- de functionele en recreatieve **fietsroutes**
>> bron: input gemeente, functioneel fietsroutenetwerk, recreatief fietsroutenetwerk en MTB-routes
- de lokale en bovenlokale **wandelroutes**
>> bron: input gemeente, provinciale wandelnetwerken en wandellussen
- de gewenste **wegencategorisering**
>> bron: mobiliteitsplan

2.1.3 Workshops

Het wensbeeld is gebaseerd op de inbreng van de verschillende medewerkers van de gemeente. Deze input werd verzameld tijdens workshops en overlegmomenten.

Daarnaast werden ook twee momenten georganiseerd met stakeholders. Op het eerste moment werden leden van de milieu- en mobiliteitsraad, van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening en mensen die meegholpen hebben met het inventariseren van de trage wegen op het terrein, uitgenodigd. Op het tweede moment werd het uitgewerkte wensbeeld teruggekoppeld met leden van de gemeenteraad, milieuraad, mobiliteitsraad en de vrijwilligers die hebben meegewerkt aan de inventaris van de trage wegen.

2.2 Visie Traag Network

Het Gemeentewegendecreet legt bijzondere nadruk op zachte mobiliteit. Het gemeentelijk beleid moet zich richten op de uitbouw van een veilig en fijnmazig netwerk aan lokale (trage) wegen.

De visie omvat twee onderdelen:

- 1) Het Wensbeeld Traag Network
Dit wensbeeld gaat uit van de actuele situatie, en zoekt naar samenhang binnen het bestaande netwerk, met voorstellen om deze samenhang te verhogen.
- 2) Algemene principes bij nieuwe projecten
Door de (her)ontwikkeling van sites kunnen zich opportuniteiten voordoen. Daarom geven we enkele principes mee voor nieuwe projecten.

2.2.1 Wensbeeld Traag Network

De ontwikkeling van een zogenaamd 'traag netwerk' brengt samenhang in het vaak versnipperde geheel aan trage wegen door combinatie met de meest geschikte autoluwe en wandel- en fietsvriendelijke straten voor actieve mobiliteit. Het wensbeeld voor dit traag netwerk is een streefbeeld op lange termijn, als leidraad voor de ontwikkeling en versterking van de lokale trage wegen. Het stapsgewijs opgebouwde wensbeeld is richtinggevend en dynamisch en kan wijzigen in functie van realisaties en toekomstige opportuniteiten. Het wensbeeld is een schets die zich niet verliest in de details van de actuele situatie, maar er wel ruim in geworteld is.

De verschillende onderdelen van deze visie lichten we hieronder toe.

1. **Bestaande langeafstandswegen langs de Leie en het kanaal**

Langeafstandswegen zijn bovenlokale assen die de gemeentegrenzen overschrijden. Deze assen vormen de ruggengraat van het traag netwerk. In Wielsbeke zijn al **twee bovenlokale assen aanwezig langs de belangrijkste waterstructuren, namelijk de Leie en het kanaal**. Via deze fietsassen kan je vanuit Wielsbeke naar de omliggende steden en natuur-/recreatiegebieden. Deze assen worden uiteraard **bestendig en waar mogelijk geoptimaliseerd**.

2. Suggestie wandelpad langs de Mandel

Het wensbeeld Traag Netwerk suggereert een nieuwe langeafstandsverbinding langs de Mandel, tussen de Leie en de Wakkensteenweg. Hier zien we een onverhard wandelpad langs de waterloop. Dit wandelpad zou een grote meerwaarde kunnen betekenen om het open landschap in het oosten van de gemeente meer beleefbaar te maken voor wandelaars. Eventueel kan dit pad ook in samenwerking met de gemeente Dentergem gerealiseerd worden.

3. Aaneengesloten verbindingen tussen lokale bestemmingen ("Verbinders")

Het wensbeeld Traag Netwerk omvat aaneengesloten verbindingen tussen de bibliotheken, culturele en ontmoetingscentra, scholen, sportvoorzieningen, het woonzorgcentrum en natuurgebieden in Wielsbeke. Het zijn belevingsvolle trajecten, zoveel mogelijk langs trage wegen en fietsvriendelijke straten. Ze sluiten aan op de langeafstandswegen en zijn wegwijzers doorheen Wielsbeke voor actieve weggebruikers. De lokale verbindingen functioneren voornamelijk binnen de gemeentegrenzen, maar takken ook aan op de omliggende kernen zoals Oostrozebeke, Waregem, Wakken, Desselgem, Bavikhove en Hulste. Hierbij wordt rekening gehouden met bestaande trage wegen of visies/plannen rond trage verbindingen in de aangrenzende gemeenten, zoals het bestaande pad langs de Gaverbeek in Oostrozebeke, de visie voor een pad langs de Gaverbeek in Waregem en het geplande pad tussen Ooigem en Bavikhove. Tot slot omvat het wensbeeld ook verbindingen tussen de kernen en de langeafstandswegen.

De trajecten omvatten **zowel trage wegen als andere wegen**. Ze leggen ook **strategische locaties** bloot om **ontoegankelijke of verdwenen wegen te herstellen** of om **nieuwe trage wegen te realiseren**.

Wegen die deel uitmaken van de uitgetekende trajecten en vandaag voornamelijk voor auto's bedoeld zijn, willen we stap- en fietsvriendelijker maken. Dit kan op verschillende manieren, afhankelijk van de situatie: het aanleggen van een fiets- en/of voetpad, het invoeren van een zone 30 of fietsstraat, of het herinrichten van de straat met aandacht voor verblijfskwaliteit voor wandelaars en fietsers.

4. Goed verankerde tragewegenoases

Tragewegenoases zijn gebieden waar op vandaag al veel trage wegen aanwezig zijn. In de omgeving van het Ooigembos en het Leembos, het gebied tussen de oude leiearm en de Leie, het Schoondalbos en het Domein Hernieuwenburg is het op vandaag al aangenaam vertoeven. Daarnaast zou het groengebied in de noordelijke oksel van het kanaal en de Leie op termijn doorsteekbaar gemaakt kunnen worden, en zal een nieuwe site bebost worden ter hoogte van de Driekoningenstraat.

Deze gebieden wil de gemeente bestendigen en waar mogelijk versterken met nieuwe trage wegen. Daarnaast kunnen de gebieden ook beter verankerd worden in het traag netwerk.

5. Bestendigen en herstellen van lokale trage wegen

Naast de trage wegen op de intekende trajecten, zijn er uiteraard ook vele **lokale verbindingen** binnen wijken, buurten en in de open ruimte. Dankzij deze trage wegen ontstaat een fijnmazig netwerk met keuzemogelijkheden voor de actieve weggebruiker. Vele wegen leiden naar één bestemming. Ze helpen het netwerk te verfijnen via doorsteken, wegen die zorgen voor ontsluiting of trage wegen waar mensen graag vertoeven. De gemeente wil deze trage wegen zoveel mogelijk bestendigen. Ontoegankelijke of verdwenen gemeentewegen worden hersteld waar mogelijk.

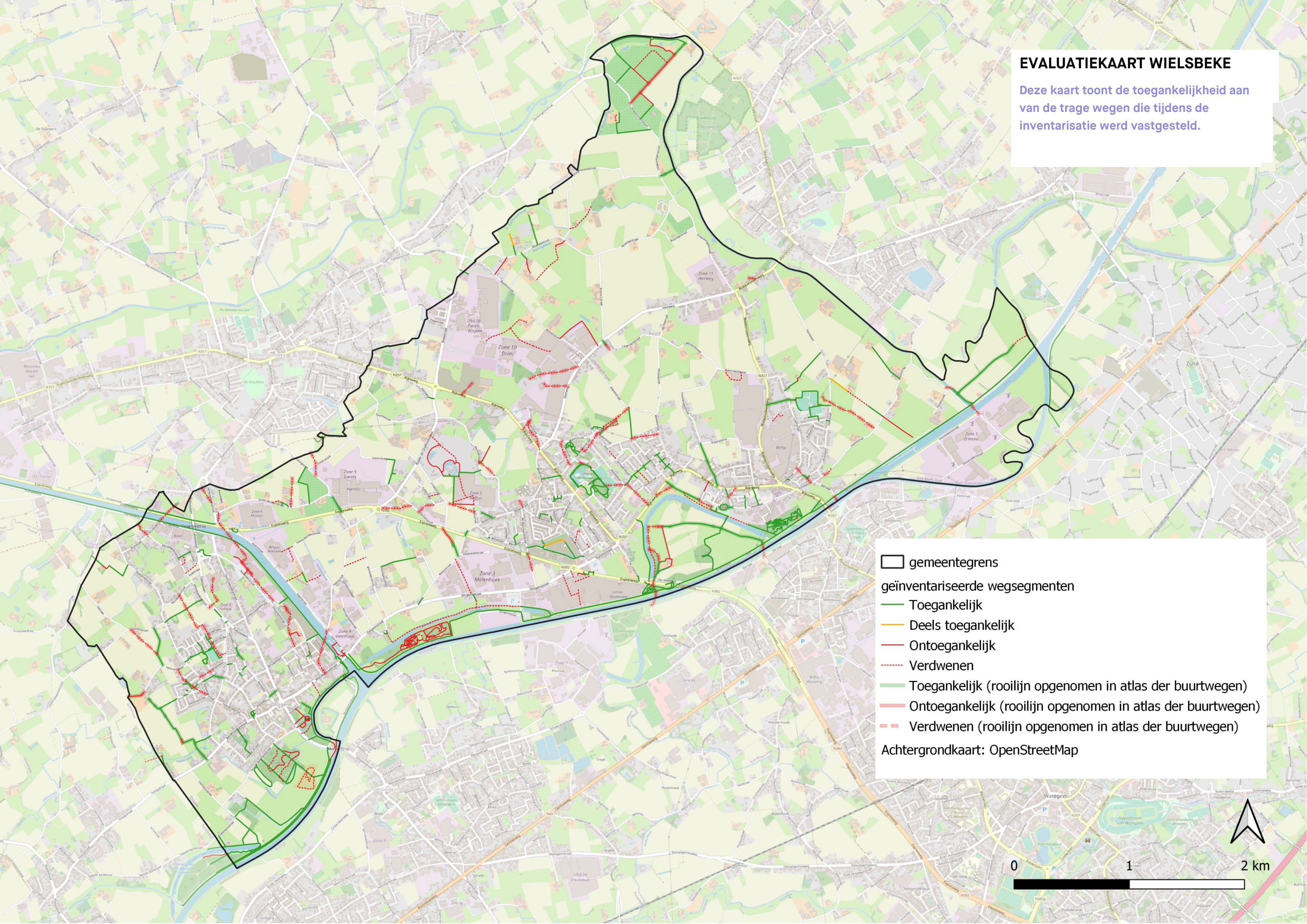
Tijdens de inventarisatie werden niet enkel de trage wegen geïventariseerd die op vandaag bestaan. Ook wegsegmenten die vroeger als trage weg in gebruik waren, werden opgenomen in de inventarisatie. Deze wegsegmenten zijn ofwel verdwenen, ofwel ontoegankelijk (bv. door de aanwezigheid van een hek of poort).

Sommige verdwenen of ontoegankelijke wegsegmenten hebben een rooilijn in de Atlas der Buurtwegen en hebben op die manier het statuut van een gemeenteweg. Op vandaag is voor deze trage wegen het gemeentewegendecreet van toepassing. De eventuele verjaring van het publiek gebruik in het kader van de buurtwegenwet werd niet onderzocht, en moet steeds beoordeeld worden door een rechter vooraleer de verjaring van het publiek gebruik een feit is. Wanneer het lokaal bestuur een buurtweg wil herstellen, zal zij steeds de eigenaars en zo mogelijk de landgebruikers daarover informeren.

Andere verdwenen of ontoegankelijke wegsegmenten hebben géén rooilijn in de Atlas der Buurtwegen. Ook hier zal het lokaal bestuur in eerste instantie in overleg gaan met de betrokken eigenaars en landgebruikers.

EVALUATIEKAART WIELSBEKE

Deze kaart toont de toegankelijkheid aan van de trage wegen die tijdens de inventarisatie werd vastgesteld.



- gemeentegrens
- geïventariseerde wegsegmenten
- Toegankelijk
- Deels toegankelijk
- Ontoegankelijk
- Verdwenen
- Toegankelijk (rooilijn opgenomen in atlas der buurtwegen)
- Ontoegankelijk (rooilijn opgenomen in atlas der buurtwegen)
- Verdwenen (rooilijn opgenomen in atlas der buurtwegen)

Achtergrondkaart: OpenStreetMap



WENSBEELD WIELSBEKE

Deze kaart toont aan hoe het traag netwerk van de toekomst in Wielsbeke er idealiter uitziet. De oranje en gele lijnen (langeafstandswegen en verbinders) tonen de gewenste samenhang in het traag netwerk voor Wielsbeke.

De onderlegger voor deze kaart is de evaluatiekaart. Verdwenen of ontoegankelijke wegsegmenten kunnen waar mogelijk hersteld worden om het netwerk verder te verfijnen.

-  gemeentegrens
 - geïventariseerde wegsegmenten
 -  Toegankelijk
 -  Deels toegankelijk
 -  Ontoegankelijk
 -  Verdwenen
 - langeafstandswegen en verbinders
 -  LangeAfstandsWeg
 -  Verbinder
 -  autoweg (reconversie waar nodig en mogelijk)
 -  wenslijn (exacte locatie te onderzoeken)
- Achtergrondkaart: OpenStreetMap





2.2.2 Algemene principes voor nieuwe projecten

Bij projecten op grotere sites (bv. nieuwe woonontwikkelingen of reconversie van bedrijventerreinen) is er steeds aandacht voor de doorsteekbaarheid voor actieve weggebruikers.

Bedrijfssites

In Wielsbeke zijn veel bedrijfssites aanwezig. Deze sites zijn vaak groot en niet doorsteekbaar. Daarom is de afstand tussen twee bestemmingen vaak veel langer dan de afstand in vogelvlucht. Nochtans hebben vooral actieve weggebruikers baat bij korte routes. Wanneer dergelijke sites een nieuwe invulling krijgen, moet aandacht gaan naar doorsteekbaarheid.

Trage wegen op bedrijventerreinen hebben vele voordelen. De scheiding tussen langzaam en snel verkeer zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer. Afzonderlijke wegen voor traag verkeer zijn ook veiliger dan gemengd verkeer op brede wegen. Daarnaast zijn de wegen een pak aangenamer voor fietsers en wandelaars. Dit alles zorgt ervoor dat werknemers sneller de fiets nemen om naar het werk te gaan als alternatief voor de auto, en een aangename wandeling kunnen maken tijdens de lunchpauze. Een beter doorwaadbaar bedrijventerrein zorgt er ook voor dat buurtbewoners de site kunnen doorsteken.

Woonontwikkelingen

Ook woonontwikkelingen worden best goed ontsloten voor actieve weggebruikers. Trage wegen stimuleren niet enkel actieve mobiliteit, maar ook ontmoeting tussen buurtbewoners.

Principes voor nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe projecten worden volgende principes gerespecteerd:

1) Een goede visie over de meest optimale route om het gebied te ontsluiten voor gemotoriseerd én niet-gemotoriseerd verkeer

Bij een nieuw project, of een nieuwe invulling van een site, moet nagedacht worden over de meest optimale weg of route om het gebied te ontsluiten, enerzijds voor gemotoriseerd verkeer, anderzijds voor wandelaars en fietsers. Wegen die zijn ingericht voor doorgaand verkeer, of een route die daarbij aansluit, zijn het meest geschikt om een site te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Niet-gemotoriseerd verkeer kan de site ook bereiken via andere wegen, waaronder ook trage wegen in de omgeving.

2) Een optimale verankering in het stedelijk weefsel

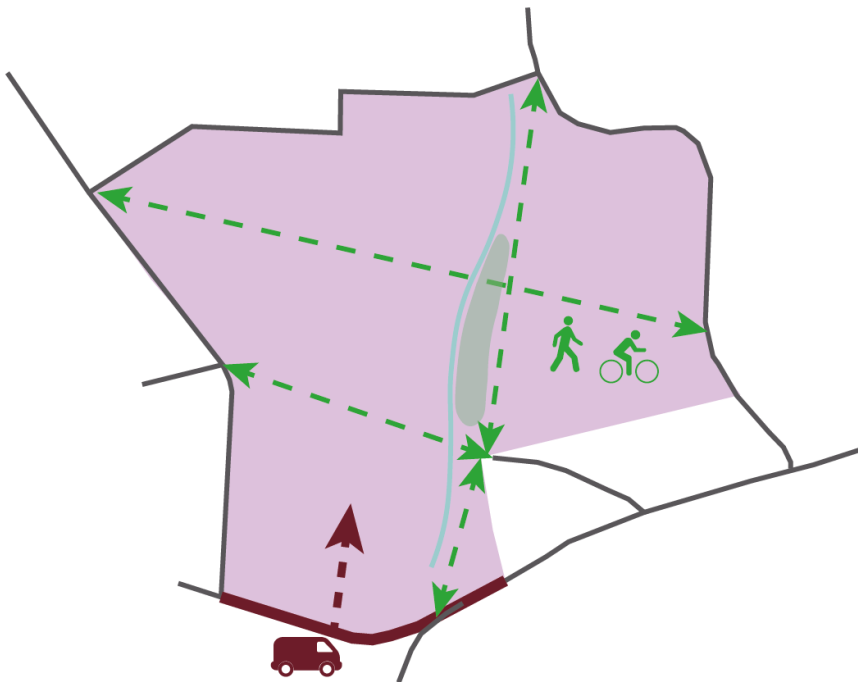
Nieuw projecten zoeken optimale aansluiting op de omliggende autowegen en trage wegen. Er wordt goed nagedacht over welke aansluitingen toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer, en welke aansluitingen enkel bedoeld zijn voor actieve mobiliteit.

3) Doorsteekbaarheid van de site voor actieve mobiliteit

Doorheen de site worden korte en aangename verbindingen gecreëerd voor actieve mobiliteit.

4) Koppelen van trage wegen met groen en water

Trage wegen doorheen de site kunnen gekoppeld worden met groen en water. Dit zorgt voor een fijne beleving voor wandelaars en fietsers.





3. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES

Leggen we het wensbeeld naast het actueel traag netwerk, dan wordt al snel duidelijk dat er nog heel wat werk aan de winkel is om deze visie op het traag netwerk van de toekomst in de praktijk te realiseren. Samen met de gemeente kozen we drie operationele beleidskeuzes uit, waaraan de gemeente stapsgewijs zal werken om de langetermijnvisie van het wensbeeld naar de praktijk te brengen.

De operationele beleidskeuzes voor Wielsbeke zijn:

1. Ontbrekende segmenten in de “langeafstandswegen” en “verbinders” van het traag netwerk aanpakken;
2. Autowegen die deel uitmaken van “verbinders”, uitnodigend maken voor actieve mobiliteit;
3. Bestaande “tragewegenoases” bestendigen, versterken en verankeren in het traag netwerk.

3.1 Operationele Beleidskeuze 1: Ontbrekende segmenten in de “langeafstandswegen” en “verbinders” van het traag netwerk aanpakken

In het Wensbeeld Traag Netwerk worden enkele trage assen voorgesteld voor wandelaars en/of fietsers. Deze trajecten omvatten zowel trage wegen als autowegen. Daarnaast omvatten de trajecten ook ontbrekende segmenten. Het wensbeeld geeft immers een na te streven situatie weer, waar naar toegewerkt kan worden. De ontbrekende segmenten zijn soms (juridisch) bestaande trage wegen die momenteel niet toegankelijk zijn, of nieuw te realiseren trage wegen.

De segmenten die op de volgende pagina's worden opgelijst, zijn prioritair om het voorgestelde wensbeeld van langeafstandswegen en verbinders te realiseren. Het gaat telkens om een **indicatieve aanduiding** van de verbinding: de precieze locatie kan aangepast worden tijdens de voorbereiding van de realisatie.

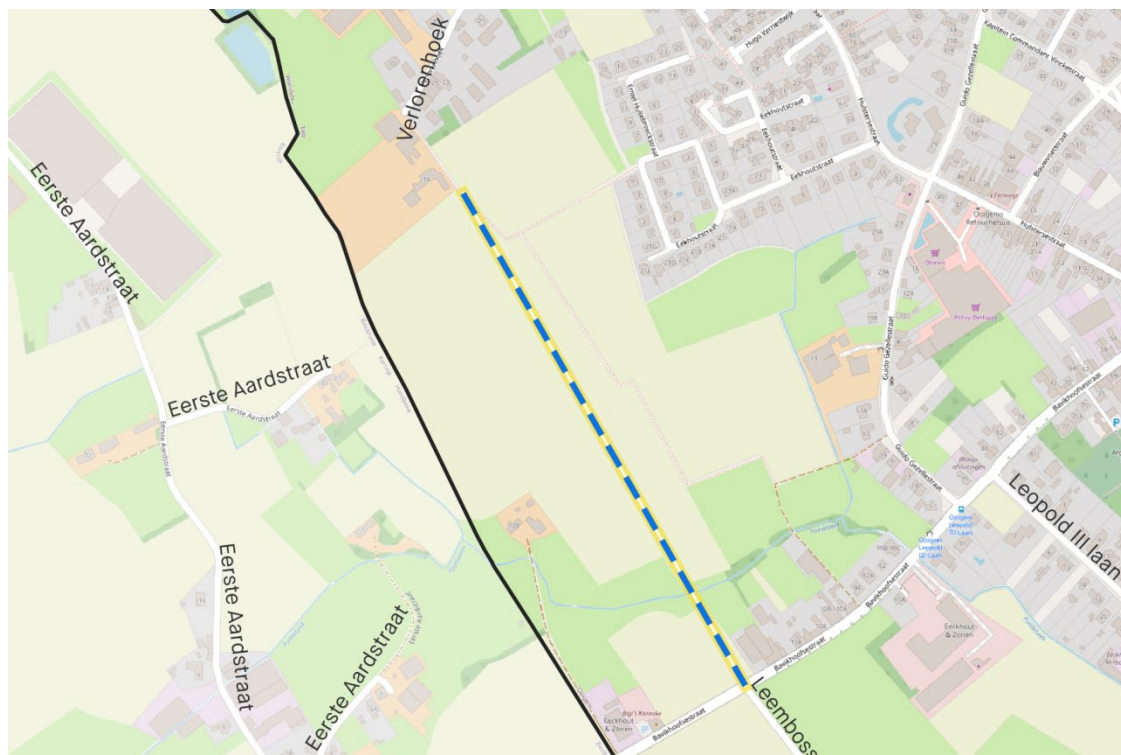
Sommige verbindingen zijn wegen die opgenomen zijn in de Atlas der Buurtwegen. Deze wegen zijn gemeentewegen en dienen toegankelijk te zijn, tenzij ze afgeschaft werden. Andere verbindingen zijn nieuwe verbindingen, die meestal in eigendom zijn van private personen. Per tracé zullen de mogelijkheden bekeken worden met de betreffende eigenaars.

VOORGESTELDE INGREPEN OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 1

1.1 Verlorenhoek tot nieuw aan te leggen trage weg in Bavikhove: nieuwe trage weg



1.2 Verbinding Verlorenhoek – Bavikhoofsestraat / Guido Gezellestraat: verplaatsing Gemeenteweg met rooilijn in Atlas der Buurtwegen



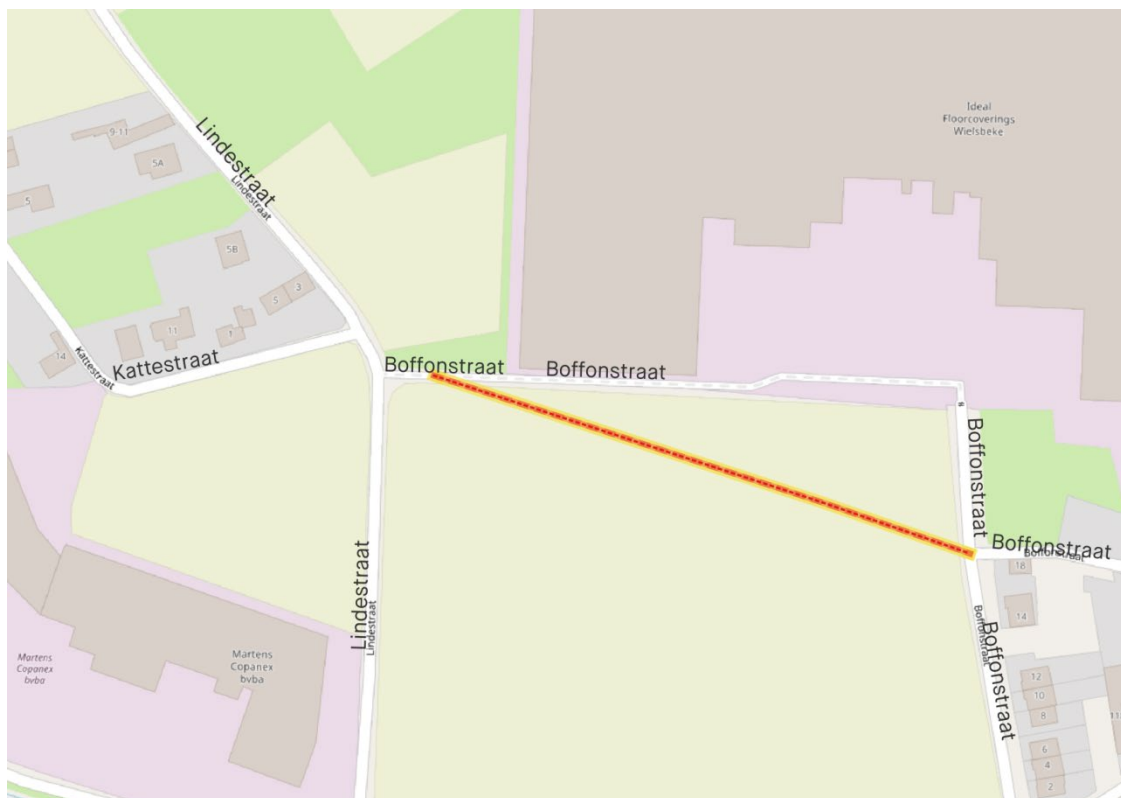
Bovenstaande aanduiding is schematisch, de verbinding kan ook een ander tracé volgen.

1.3 Verbinding kruispunt Molenstraat-Ooigemstraat naar jaagpad: nieuwe trage weg



locatie afhankelijk van mogelijkheid brug over Knokbeek

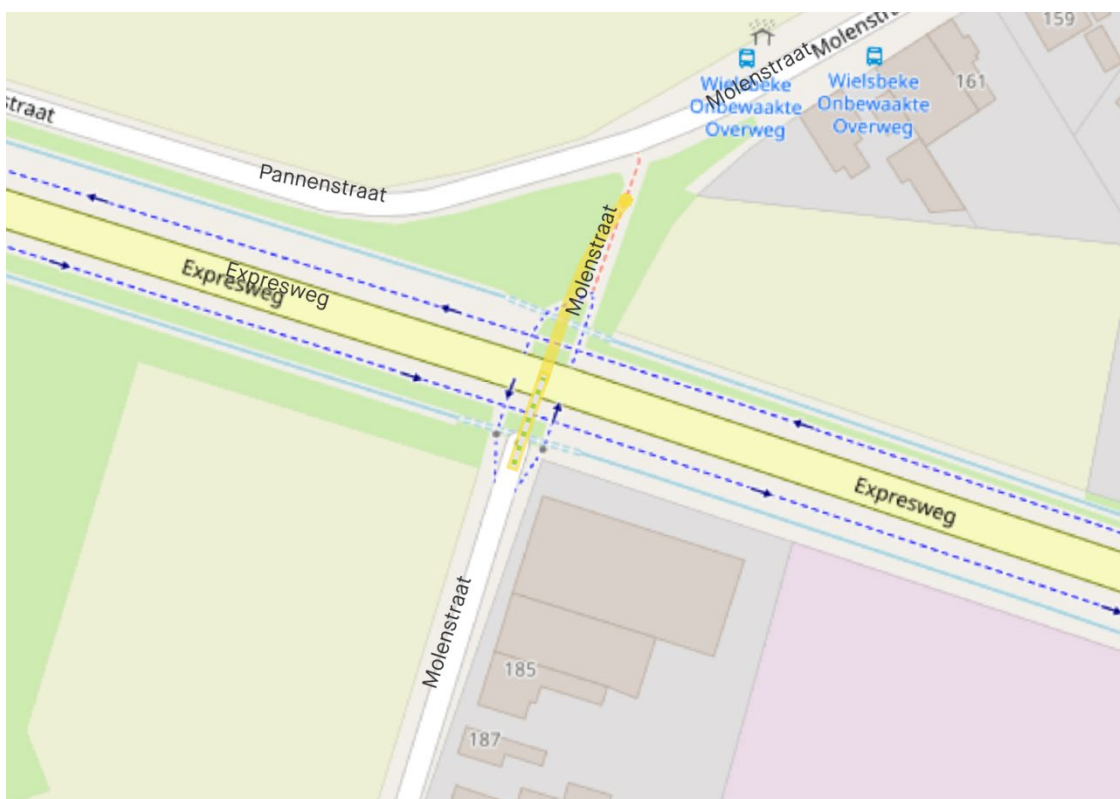
1.4 Verbinding Boffonstraat – Lindestraat: Gemeenteweg met rooilijn in Atlas der Buurtwegen te herwaarderen (eventueel verplaatsen)



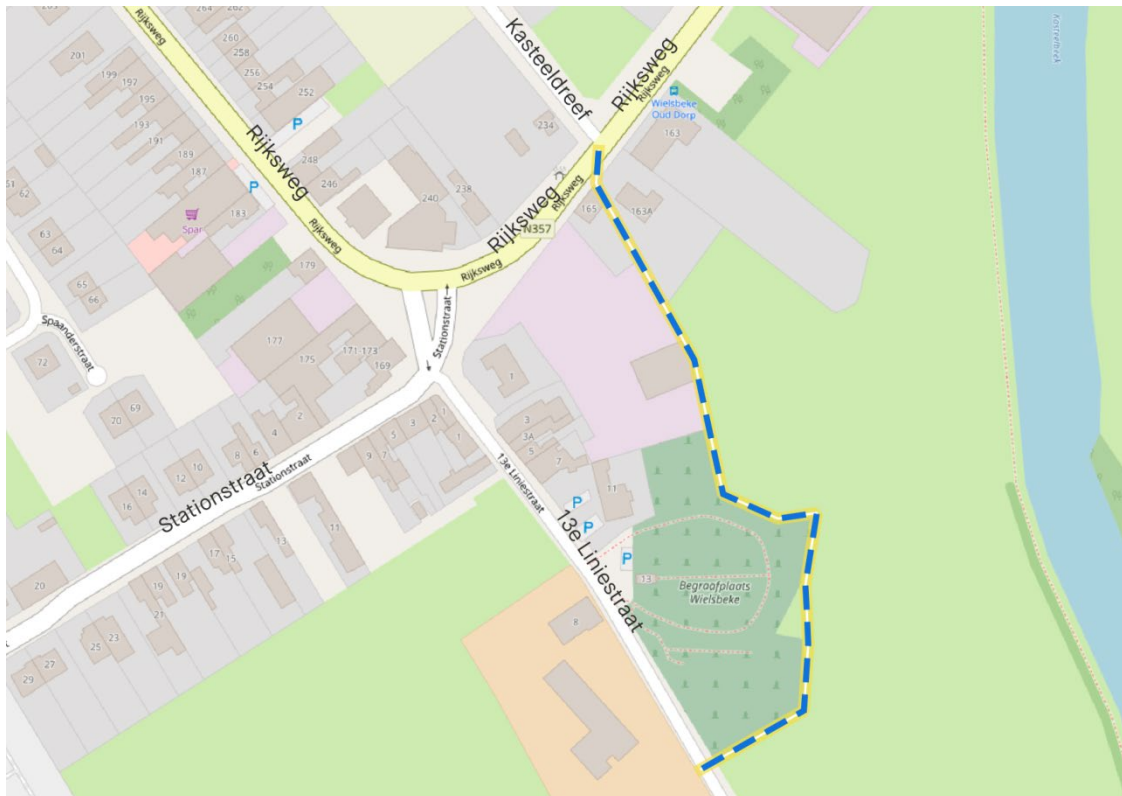
1.5 Verbinding Gaverstraat – trage weg langs Gaverbeek Oostrozebeke: nieuwe trage weg



1.6 Fietstunnel onder expressweg in het verlengde van de Molenstraat: te realiseren in samenwerking met AWW



1.7 Verbinding tussen Rijksweg en 13de Liniestraat, in het verlengde van de Kasteeldreef met veilige oversteekplek over Rijksweg: nieuwe trage weg



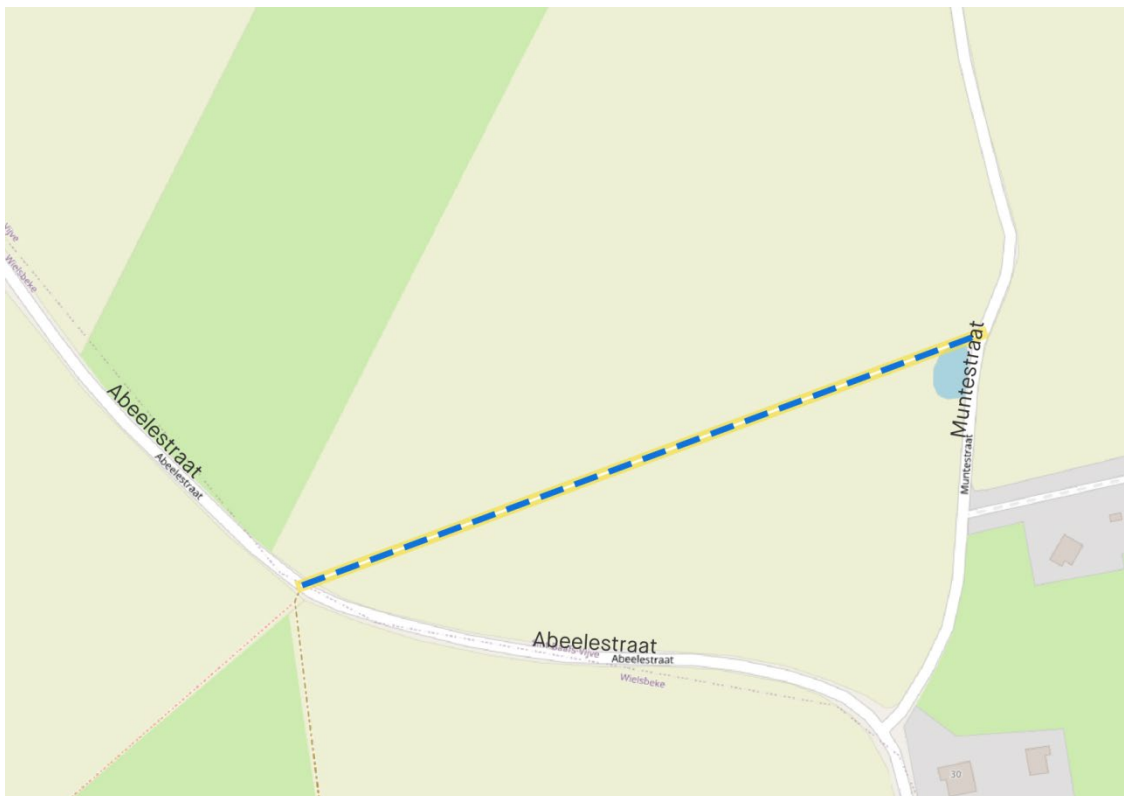
1.8 Trage weg langs Oude Leie-arm, tussen André Demedthuis en Spielbos: trage weg die vroeger bestaan heeft (géén buurtweg), terug realiseren



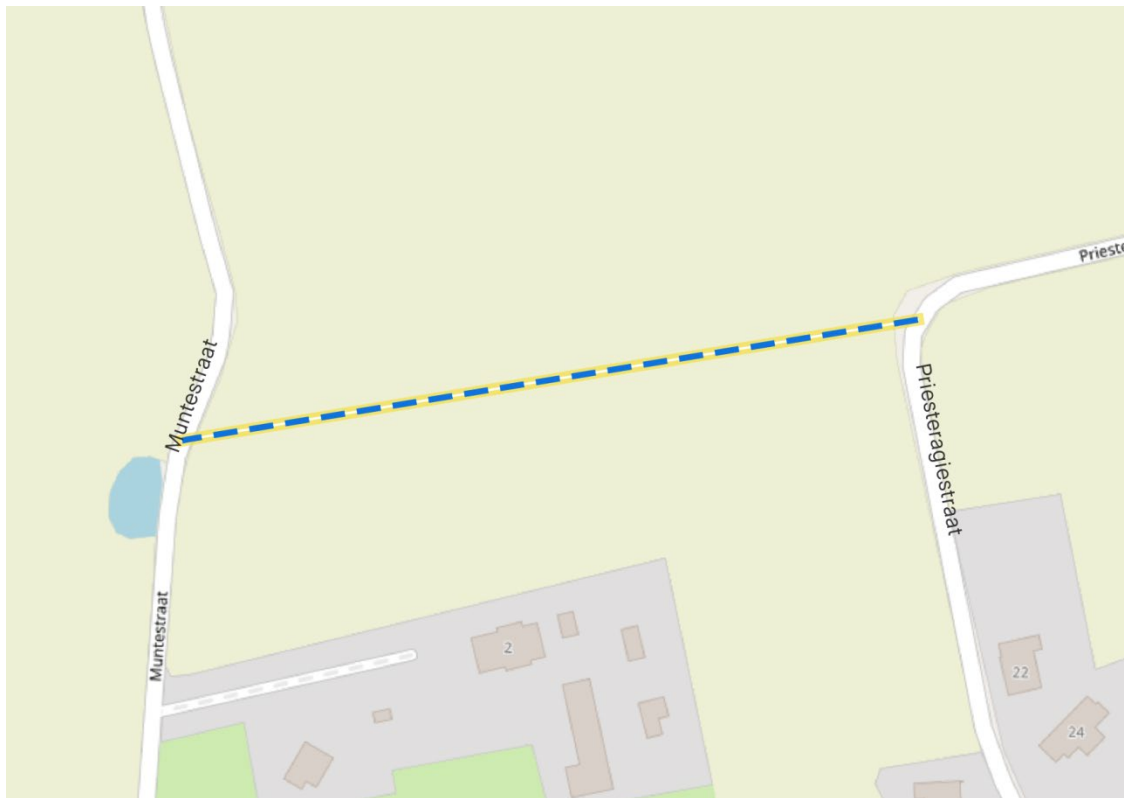
1.9 Verbinding tussen Waterstraat en Abeelestraat: Gemeenteweg met rooilijn in Atlas der Buurtwegen te herwaarderen (eventueel verplaatsen)



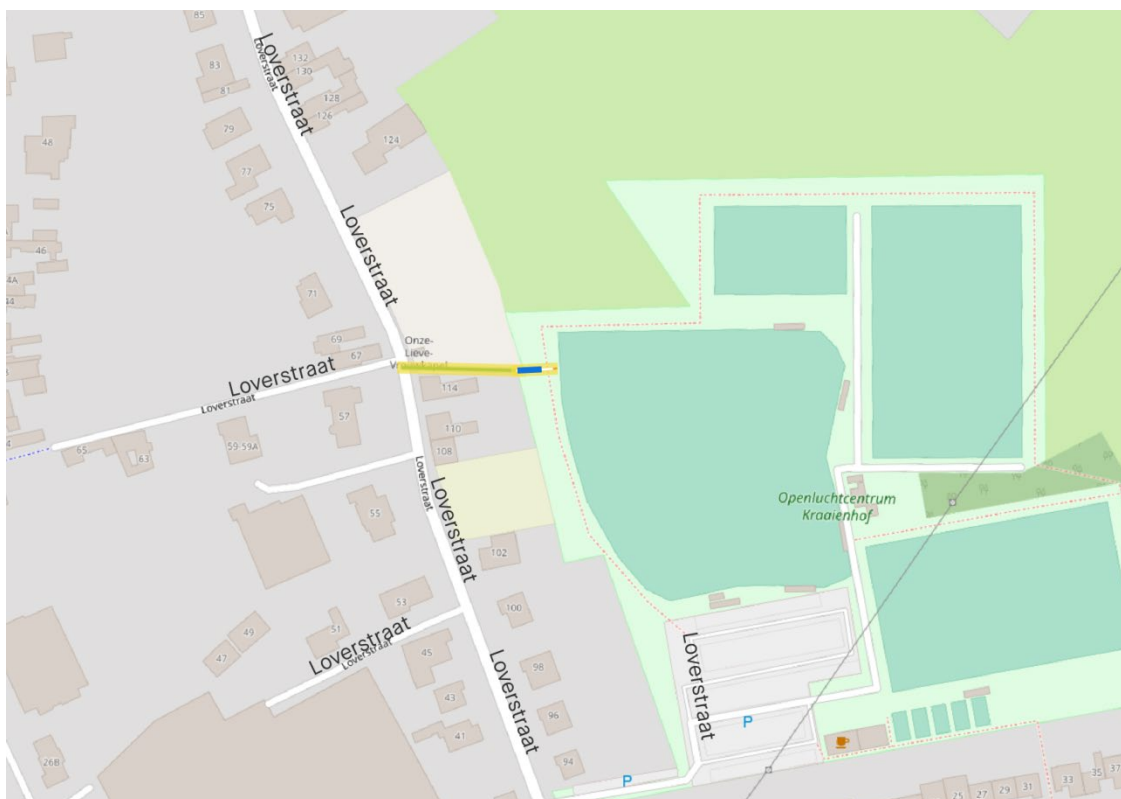
1.10 Verbinding tussen Abeelestraat en Muntestraat: nieuwe trage weg



1.11 Verbinding tussen Muntestraat en Priesteragestraat: nieuwe trage weg



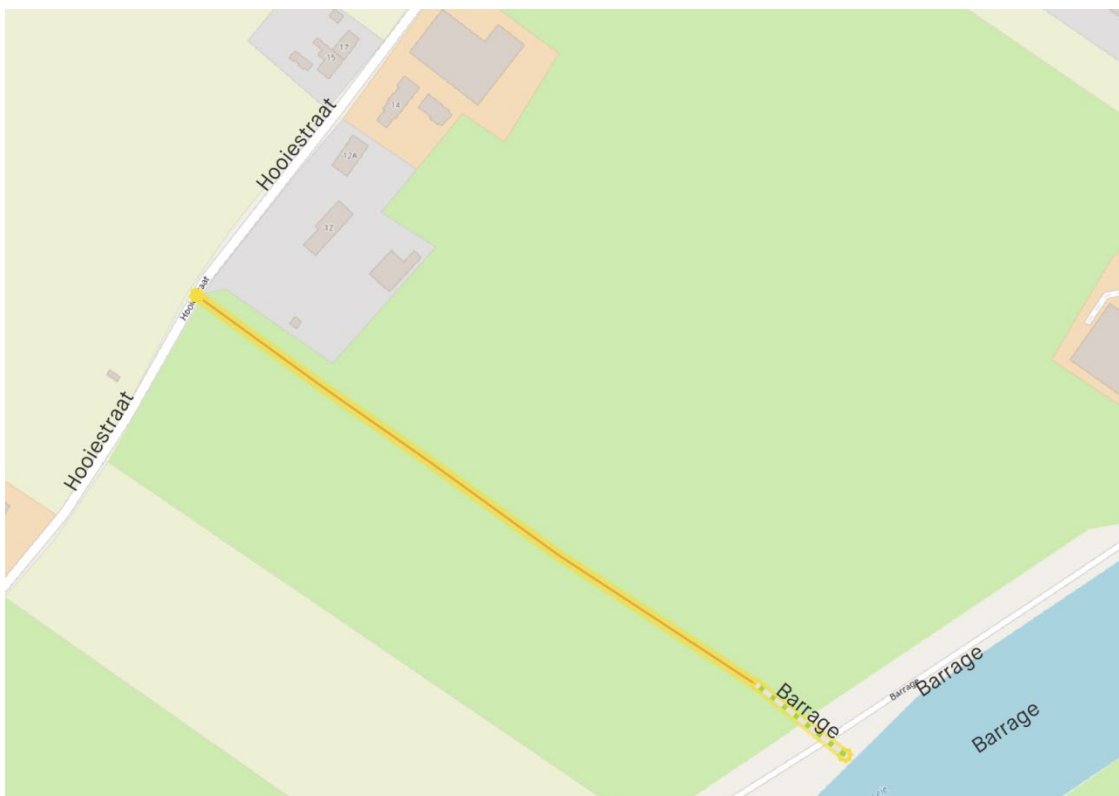
1.12 Verbinding tussen Loverstraat en Sportcentrum Kraaienhof: toegankelijk te maken Gemeenteweg met rooilijn in Atlas der Buurtwegen



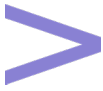
1.13 Verbinding tussen Vijvedreef en Hooiestraat: trage weg die vroeger bestaan heeft (géén buurtweg), terug realiseren, of verplaatsen van zuidelijk gelegen weg met rooilijn in Atlas der Buurtwegen ("Sentier Privé")



1.14 Verbinding Hooiestraat en Barrage: trage weg die vroeger bestaan heeft (géén buurtweg), terug realiseren



1.15 Pad langs Mandel: nieuwe trage weg

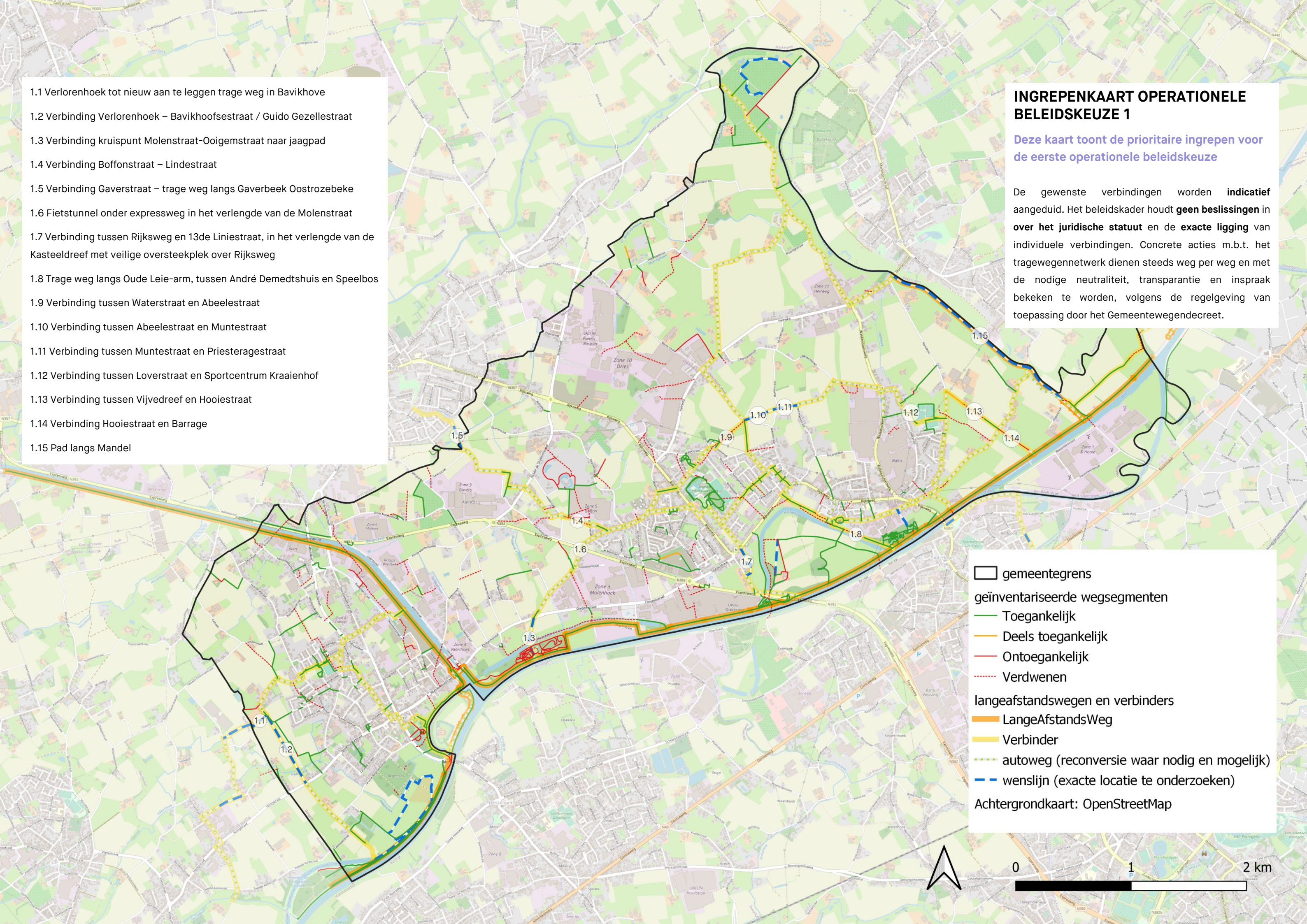


- 1.1 Verlorenhoek tot nieuw aan te leggen trage weg in Bavikhove
- 1.2 Verbinding Verlorenhoek – Bavikhoofsestraat / Guido Gezellestraat
- 1.3 Verbinding kruispunt Molenstraat-Ooigemstraat naar jaagpad
- 1.4 Verbinding Boffonstraat – Lindestraat
- 1.5 Verbinding Gaverstraat – trage weg langs Gaverbeek Oostrozebeke
- 1.6 Fietstunnel onder expressweg in het verlengde van de Molenstraat
- 1.7 Verbinding tussen Rijksweg en 13de Liniestraat, in het verlengde van de Kasteeldreef met veilige oversteekplek over Rijksweg
- 1.8 Trage weg langs Oude Leie-arm, tussen André Demedtshuis en Speelbos
- 1.9 Verbinding tussen Waterstraat en Abeelestraat
- 1.10 Verbinding tussen Abeelestraat en Muntestraat
- 1.11 Verbinding tussen Muntestraat en Priesteragestraat
- 1.12 Verbinding tussen Loverstraat en Sportcentrum Kraaienhof
- 1.13 Verbinding tussen Vijvedreef en Hooiestraat
- 1.14 Verbinding Hooiestraat en Barrage
- 1.15 Pad langs Mandel

INGREPENKAART OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 1

Deze kaart toont de prioritaire ingrepen voor de eerste operationele beleidskeuze

De gewenste verbindingen worden **indicatief** aangeduid. Het beleidskader houdt **geen beslissingen** in over het **juridische statuut** en de **exacte ligging** van individuele verbindingen. Concrete acties m.b.t. het tragewegennetwerk dienen steeds weg per weg en met de nodige neutraliteit, transparantie en inspraak bekeken te worden, volgens de regelgeving van toepassing door het Gemeentewegendecreet.



- gemeentegrens
 - geïventariseerde wegsegmenten
 - Toegankelijk
 - Deels toegankelijk
 - Ontoegankelijk
 - - - Verdwenen
 - langeafstandswegen en verbinders
 - LangeAfstandsWeg
 - Verbinder
 - - - autoweg (reconversie waar nodig en mogelijk)
 - - - wenslijn (exacte locatie te onderzoeken)
- Achtergrondkaart: OpenStreetMap





3.2 Operationele Beleidskeuze 2: Autowegen die deel uitmaken van “verbinders”, uitnodigend maken voor actieve mobiliteit

De trage assen die worden voorgesteld in het Wensbeeld Traag Netwerk, omvatten ook wegen die op vandaag hoofdzakelijk zijn ingericht voor auto's. Op deze wegen is het niet de bedoeling om de auto te weren, maar hier en daar kunnen de wegen wel veiliger en belevingsvoller gemaakt worden voor fietsers en wandelaars.

Wegen met een breed profiel die toegankelijk moeten blijven voor gemotoriseerd verkeer, kunnen eventueel voorzien worden van een goed fietspad. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Molenstraat, waar het fietspad vandaag zeer smal is. Hier zou aan één zijde van de weg een breed fietspad kunnen aangelegd worden.

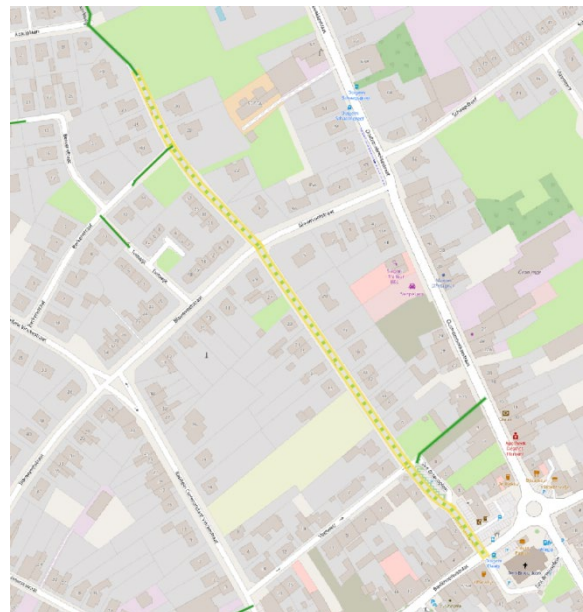
Straten waar ook gewoond wordt, kunnen met een grotere belevingswaarde worden ingericht. Zo wordt de straat niet enkel een verkeersruimte, maar ook een verblijfsruimte. Een smallere rijbaanbreedte zorgt ervoor dat wagens automatisch trager rijden. Daarnaast kunnen op die manier ook kansen ontstaan voor meer onverharde, groene ruimte, zodat meer regenwater kan infiltreren.

VOORGESTELDE INGREPEN OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 2

2.1 Kerkweg en aanzet Kerkweg (Sint-Brixiusplein)

De Kerkweg ligt op de verbinder van de kerk van Ooigem naar het OC en de Sporthal Leieland. Om deze weg te promoten als wandel- en fietsweg, stellen we volgende maatregelen voor:

- 1) Gemotoriseerd verkeer beperken tot het minimum via verkeerskundige maatregelen.
- 2) Herinrichting van de straat: ontharden en vergroenen tot een verblijfsvriendelijke straat



Het gedeelte van het Sint-Brixiusplein vanaf de Bavikhoofsestraat en de Kerkweg zou ook veel aantrekkelijker en groener gemaakt kunnen worden. Deze plek kan op die manier duidelijk maken aan automobilisten dat deze straat voornamelijk een verblijfsstraat is voor bewoners, wandelaars en fietsers.

2.2 Molenstraat (Expresweg – trage weg naar Rijksweg en Hernieuwenstraat) en Bardon Van der Bruggenlaan

Ook deze straten kunnen een pak fiets- en wandelvriendelijker ingericht worden. Ook hier stellen we volgende maatregelen voor:

- 1) Gemotoriseerd verkeer beperken tot het minimum via verkeerskundige maatregelen
- 2) Herinrichting van de straat: ontharden en vergroenen tot een verblijfsvriendelijke straat



Op de volgende pagina's worden twee referenties aangegevens voor de genoemde straten.

Referentie 1: Herinrichting dorpskern Rijmenam, Bonheiden



Foto infopunt publieke ruimte



Foto's ingenieursbureau France



Referentie 2: Jan Olieslagersstraat Deurne



Foto Antwerpen.be



Foto Blauw Groen Vlaanderen

2.3 Molenstraat (Ooigemstraat - Expresweg)

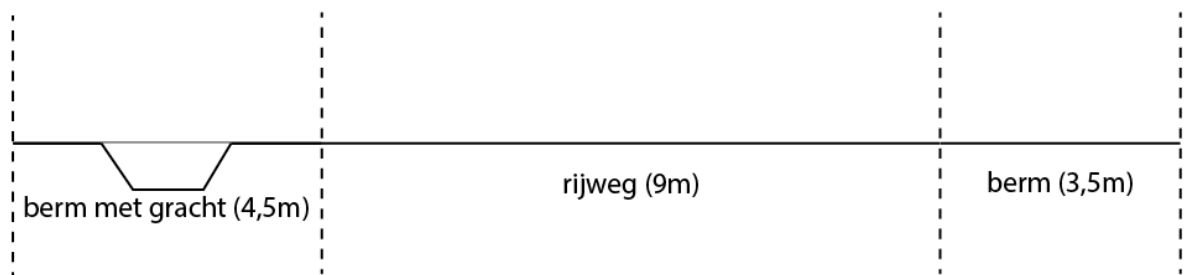
Het gedeelte van de Molenstraat tussen de Ooigemstraat en de Expresweg is op vandaag niet aangenaam voor fietsers. De straat moet uiteraard ook gebruikt kunnen worden door vrachtverkeer, maakt wel deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk. De aanleg van een fietspad kan dus gesubsidieerd worden. Omdat aan de westelijke zijde van dit gedeelte van de Molenstraat slechts één oprit aanwezig is, stellen we voor om aan deze zijde een dubbelzijdig fietspad aan te leggen met een minimale breedte van drie meter.



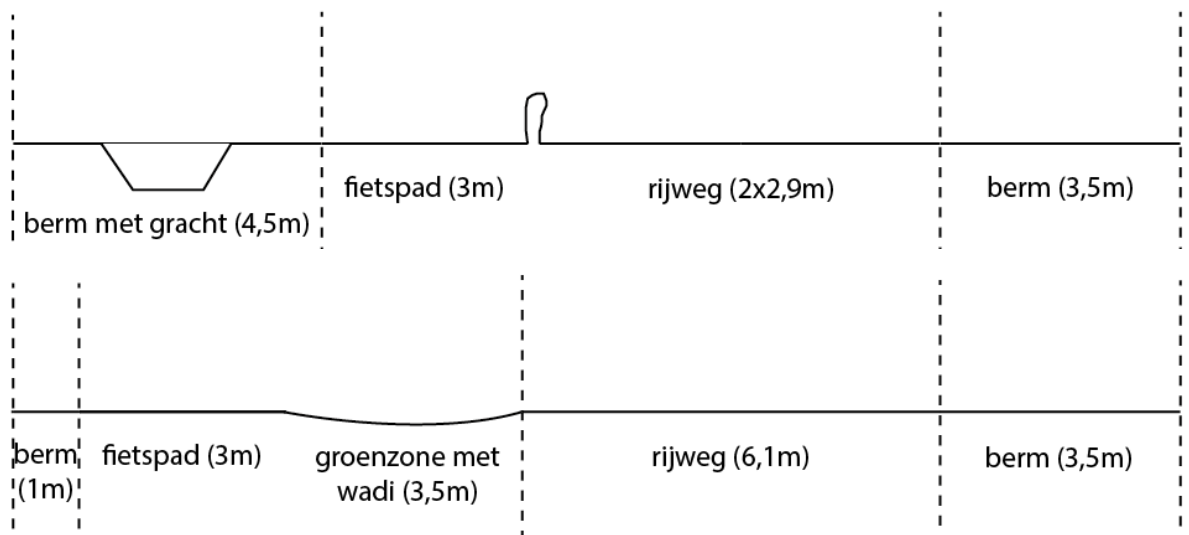
Foto huidige Molenstraat

Door de rijwegbreedte te beperken, kan gekozen worden om een fietspad en een groene strook te voorzien.

Huidig profiel



Voorstellen aangepast profiel



Referentie Molenstraat: Fortstraat Mortsel



Foto's: OKRA Landschapsarchitecten

De smalle, landelijke wegen die op vandaag deel uitmaken van het traject, zijn vaak al fiets- en wandelvriendelijk. De belevingswaarde voor de wandelaar en fietser op deze wegen kan verhoogd worden door deze wegen in de toekomst her aan te leggen als karrespoor (beeld links), omgekeerd karrespoor (beeld midden) of half verhard karrespoor (beeld rechts).



INGREPENKAART OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 2

Deze kaart toont de prioritaire ingrepen voor de tweede operationele beleidskeuze

De gewenste verbindingen worden **indicatief** aangeduid. Het beleidskader houdt **geen beslissingen** in over het **juridische statuut** en de **exacte ligging** van individuele verbindingen. Concrete acties m.b.t. het tragewegennetwerk dienen steeds weg per weg en met de nodige neutraliteit, transparantie en inspraak bekeken te worden, volgens de regelgeving van toepassing door het Gemeentewegendecreet.

- 2.1 Kerkweg en aanzet Kerkweg (Sint-Brixiusplein)
- 2.2 Molenstraat (Expresweg – trage weg naar Rijksweg en Hernieuwenstraat) en Bardon Van der Bruggenlaan
- 2.3 Molenstraat (Ooigemstraat - Expresweg)

- gemeentegrens
- geïnterpreteerde wegsegmenten
 - Toegankelijk
 - Deels toegankelijk
 - Ontoegankelijk
 - Verdwenen
- langeafstandswegen en verbinders
 - LangeAfstandsWeg
 - Verbinder
 - autoweg (reconversie waar nodig en mogelijk)
 - wenslijn (exacte locatie te onderzoeken)
- Achtergrondkaart: OpenStreetMap





3.3 Operationele Beleidskeuze 3: Bestaande "tragewegenoases" bestendigen, versterken en verankeren in het traag netwerk

In Wielsbeke zijn 4 gebieden aanwezig die (nagenoeg) uitsluitend voor trage weggebruikers bedoeld zijn.

1. Het Ooigembos en het Leembos
2. Het groengebied in de noordelijke oksel van het kanaal en de Leie (momenteel niet toegankelijk)
3. Het gebied tussen een oude leiearm en de Leie, ten noorden van de expresweg
4. Schoondalbos (speelbos)
5. Domein Hernieuwenburg

Deze gebieden wil de gemeente bestendigen en waar mogelijk versterken. Daarnaast kunnen de gebieden ook beter verankerd worden in het traag netwerk.

Tot slot is er nog een nieuwe site die bebost zal worden en waar een pad zal aangelegd worden, namelijk het project "Kruip in d' aarde" ter hoogte van de Driekoningenstraat. Ook dit gebied wordt opgenomen in deze operationele beleidskeuze.

VOORGESTELDE INGREPEN OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 3

3.1 Het Ooigembos en het Leembos

Dit gebied maakt deel uit van het inrichtingsplan "Bavikhove-Ooigembos". Dit plan werd opgemaakt door de VLM in opdracht van het Agentschap Natuur en Bos en kadert binnen het luik rivierherstel Leie. In dit inrichtingsplan zijn nieuwe wandelverbindingen voorzien, waardoor ook een plaatselijke wandellus ontstaat.



Kaart Maatregelen
Inrichtingsplan "Bavikhove-
Ooigembos"

- bestaand wandelpad
- nieuw wandelpad

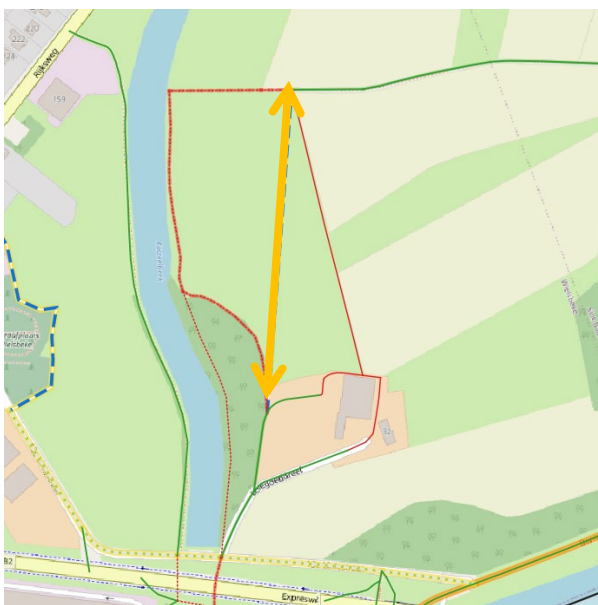
De voorgestelde trage wegen worden integraal overgenomen in onderhavig beleidskader.

3.2 Het groengebied in de noordelijke 'oksel' van het kanaal en de Leie (ook opgenomen in operationele beleidskeuze 1)



De Vlaamse Waterweg is momenteel bezig met een onderzoek voor deze site. Het is wenselijk om deze site op termijn terug doorsteekbaar te maken voor trageweggebruikers. De site zou dan ook beter verankerd kunnen worden in het traag netwerk, met een brug over de Oude Leiearm en een goede aansluiting op de Ooigemstraat en Molenstraat. Deze verbinding zorgt niet alleen voor een ontsluiting van het gebied, maar maakt ook deel uit van een verbinder die van de Molenstraat naar het jaagpad langs de Leie loopt.

3.3 Het gebied tussen een oude leiearm en de Leie, ten noorden van de expresweg



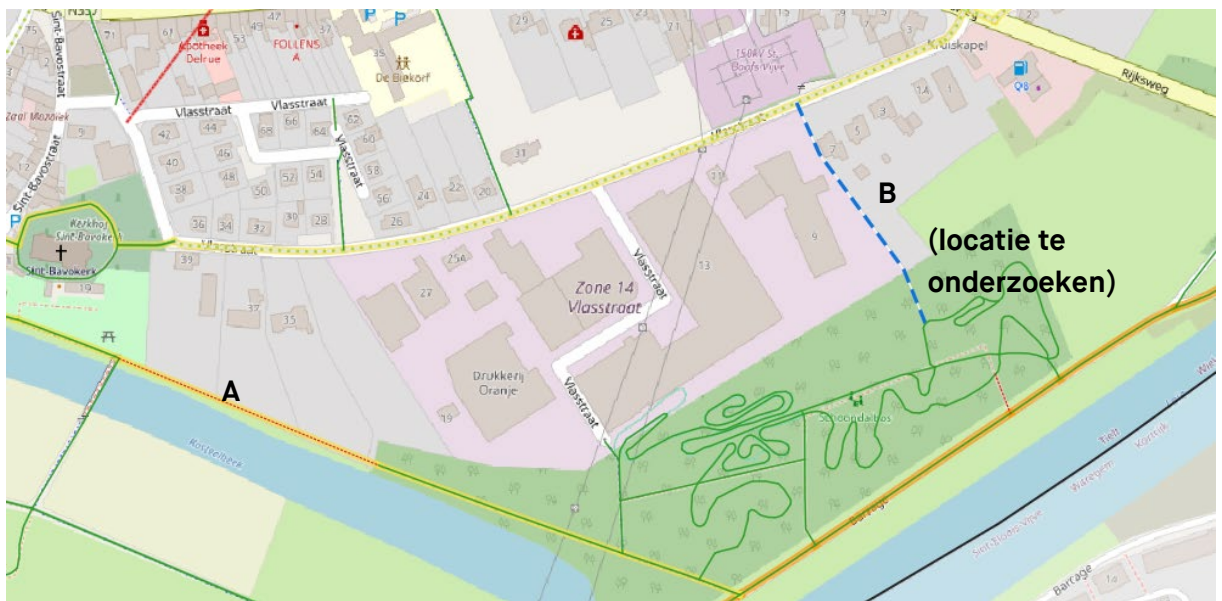
Een aansluiting vanaf de Leiegoeddreef naar de bestaande trage wegen is hier wenselijk. Onderstaande gele pijl is een schematische aanduiding. De verbinding kan op verschillende manieren gerealiseerd worden.

3.4 Schoondalbos (speelbos)

De verbinding tussen het centrum van Sint-Baafs-Vijve en het Schoondalbos is op vandaag niet aangenaam voor wandelaars en fietsers. Trage wegen op twee locaties zouden het gebied beter toegankelijk kunnen maken voor wandelaars en fietsers:

- A. Een trage verbinding tussen het gebied rond de Sint-Bavokerk en het Schoondalbos (ook opgenomen in Operationele Beleidskeuze 1)
- B. Een nieuwe doorsteek voor wandelaars en fietsers vanuit de Vlasstraat naar het Schoondalbos (locatie te onderzoeken)

Daarnaast kan de huidige aftakking van de Vlasstraat naar het Schoondalbos stap- en fietsvriendelijker gemaakt worden.



3.5 Domein Hernieuwenburg

Het domein Hernieuwenburg is op vandaag al een fijne tragewegenoase in het centrum van Wielsbeke. Bij gedeeltelijke herinrichtingen van het domein of bij opportuniteiten in de omgeving, is een goede aanknoping voor actieve weggebruikers met de omliggende straten steeds na te streven.

3.6 Bebossingsproject Kruip in d' aarde

Dit bebossingsproject kan in de toekomst een tragewegenoase worden. De voorgestelde trage wegen in het conceptplan voor dit project worden overgenomen in dit beleidskader. Hier kan nog van afgeweken worden, maar een trage weg in het gebied die goed ontsloten is, lijkt een must.



Conceptplan project "Kruip in d'aarde"

3.1 Het Ooigembos en het Leembos

3.2 Het groengebied in de noordelijke oksel van het kanaal en de Leie

3.3 Het gebied tussen een oude leiearm en de Leie, ten noorden van de expresweg

3.4 Schoondalbos (speelbos)

- A. Een trage verbinding tussen het gebied rond de Sint-Bavokerk en het Schoondalbos (ook opgenomen in Operationele Beleidskeuze 1)
- B. Een nieuwe doorsteek voor wandelaars en fietsers vanuit de Vlasstraat naar het Schoondalbos (locatie te onderzoeken)

3.5 Domein Hernieuwenburg

3.6 Bebossingsproject Kruip in d' aarde

INGREPENKAART OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 3

Deze kaart toont de prioritaire ingrepen voor de derde operationele beleidskeuze

De gewenste verbindingen worden **indicatief** aangeduid. Het beleidskader houdt **geen beslissingen** in over het **juridische statuut** en de **exacte ligging** van individuele verbindingen. Concrete acties m.b.t. het tragewegennetwerk dienen steeds weg per weg en met de nodige neutraliteit, transparantie en inspraak bekeken te worden, volgens de regelgeving van toepassing door het Gemeentewegendecreet.

-  gemeentegrens
-  geïnventariseerde wegsegmenten
-  Toegankelijk
-  Deels toegankelijk
-  Ontoegankelijk
-  Verdwenen
- langeafstandswegen en verbinders
 -  LangeAfstandsWeg
 -  Verbinder
 -  autoweg (reconversie waar nodig en mogelijk)
 -  wenslijn (exacte locatie te onderzoeken)

Achtergrondkaart: OpenStreetMap

0 1 2 km



4. AFWEGINGSKADER

Het afwegingskader geeft een reeks toetsstenen aan die helpen om de te nemen beslissingen af te toetsen aan de langetermijnvisie van de gemeente.

Vooreerst geven we aan welke verschillende voorwerpen van beslissingen kunnen voorkomen: een verzoek, een autonoom gemeentelijk project of een geïntegreerd project in het kader van een omgevingsvergunning.

4.1 Het voorwerp van beslissingen in het kader van trage wegen

4.1.1 Verzoeken

Het GWD bevat een beperkt aantal verzoekschriften die burgers kunnen indienen en laten behandelen door het lokaal bestuur.

- > Bij de gemeenteraad:
 - **erkenning** gemeenteweg door dertigjarig publiek gebruik (art. 13);
 - **opheffing** door dertigjarig niet-gebruik door het publiek (art. 14);
 - vrijwaring / **herwaardering** van een in onbruik geraakte gemeenteweg (art. 35)

Bemerk: het decreet voorziet geen verzoekmogelijkheid m.b.t. het verplaatsen van een gemeenteweg. Enkel verzoeken bij de gemeenteraad kunnen aanleiding geven tot een rooilijnwijziging.

- > Bij het College van Burgemeester en Schepenen:
 - **afpaling** van een gemeenteweg (art. 30) – dit verzoek is niet gericht op een rooilijnwijziging, maar juist om de rooilijn in het veld uit te zetten;
 - opleggen van een **last tot herstel** (art. 42) – dit verzoek is gericht op het herstellen van een weg volgens de oorspronkelijke rooilijn. Het College van Burgemeester en Schepenen kan, na het afwijzen van een dergelijk verzoek eventueel een autonoom gemeentelijk project opstarten ter verplaatsing, wijziging of opheffing

In dit afwegingskader wordt beknopt per verzoek uiteengezet welke stappen het lokaal bestuur onderneemt om deze verzoeken te behandelen.

4.1.1.1 Verzoek tot erkenning van een weg als gemeenteweg

Sinds 1 september 2019 voorziet het GWD de administratieve mogelijkheid om wegen die langdurig openbaar gebruikt worden te erkennen als gemeenteweg, meer bepaald in art. 13:

“§ 1. Grondstroken waarvan met enig middel van recht bewezen wordt dat ze gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek werden gebruikt, kunnen in aanmerking komen als gemeenteweg.

De toegankelijkheid van private wegen, vermeld in artikel 12septies, § 1, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, geldt niet als bewijs van een dertigjarig gebruik door het publiek.

§ 2. De gemeenteraad die op eigen initiatief of op grond van een verzoekschrift vaststelt dat een grondstrook gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek gebruikt werd, belast het college van burgemeester en schepenen met de opmaak van een rooilijnplan, en met de vrijwaring en het beheer van de weg overeenkomstig de in dit decreet opgenomen instrumenten en handhavingsbevoegdheden.

De vaststelling door de gemeenteraad van een dertigjarig gebruik door het publiek heeft van rechtswege de vestiging van een publiek recht van doorgang tot gevolg.

§ 3. Voor de toepassing van paragraaf 2 kan eenieder een verzoekschrift indienen bij de voorzitter van de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen. Dat verzoekschrift wordt schriftelijk ingediend, en bevat een toelichting en de nodige bewijsmiddelen over het dertigjarige gebruik door het publiek.

§ 4. Als het dertigjarige gebruik door het publiek is vastgesteld in een uitvoerbare rechterlijke uitspraak, vloeien de verplichting tot de opmaak van een rooilijnplan en de vestiging van een publiek recht van doorgang rechtstreeks uit die uitspraak voort.

§ 5. Als de gemeente met betrekking tot een grondstrook al dertig jaar bezitshandelingen heeft gesteld waaruit de wil van de gemeente om eigenaar te worden van de wegbedding duidelijk tot uiting komt, dan is de gemeenteraad ertoe gerechtigd om de grondstrook zonder financiële vergoeding op te nemen in het openbaar domein, zonder toepassing van artikel 28.

Voor de toepassing van het eerste lid worden onder meer het aanbrengen van een duurzame wegverharding over het geheel of over een substantieel deel van de weg of het aanbrengen van openbare verlichting als bezitshandelingen beschouwd.”

Het GWD biedt **geen specifieke procedure** voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift voor het erkennen van een weg als gemeenteweg. Het is daarom **raadzaam zelf een procedure te voorzien**, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

(a) **Ontvankelijkheid verzoek**

- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn
- Volgens de Memorie van Toelichting (Parl. Stukken) moet het gaan over een **recent publiek gebruik**.

“Er valt op te merken dat geëist wordt dat het publieke gebruik betrekking heeft op de voorbije dertig jaar: om redenen van rechtszekerheid en bewijsbaarheid is het niet voldoende dat een strook in het verleden ‘ooit eens’ voor dertig jaar publiek werd gebruikt.”

Als een weg wordt afgesloten, nemen we naar analogie met de verjaringstermijn van de bezitsvordering aan dat de gemeente stappen dient te ondernemen **binnen het jaar volgend op de afsluiting van de weg**.

Het publiek gebruik mag niet voortvloeien uit de toegankelijkheid van private wegen, vermeld in artikel 12septies, § 1, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. **Principieel toegankelijke private wegen door bos- of natuurgebieden komen niet in aanmerking voor de procedure.**



(b) **Aangebracht bewijsmateriaal**

- Kaartmateriaal (eenduidige kaartreeks historische kaarten waarvan de jongste 30 jaar tot op heden doorslaggevend zijn);
- Foto's;
- Getuigenissen & verklaringen op eer – deze worden best aangeleverd volgens Gerechtelijk model.
- ...

(c) **Hoorplicht en zorgvuldigheidsbeginsel**

Indien het verzoek ontvankelijk is en het bewijsmateriaal ernstig lijkt, dan zal het lokaal bestuur in het kader van de **hoorplicht** een afzonderlijke kennisgeving verzorgen vóór de start van een te voeren openbaar onderzoek per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden.

In het kader van het **zorgvuldigheidsbeginsel** volgt daarna een **openbaar onderzoek**, waarbij iedereen verdere feiten kan aanbrengen.

(d) **Vorbereiding gemeenteraadsbeslissing**

Deze gemeenteraadsbeslissing wordt gebaseerd op:

1. Doelstellingen en principes Gemeentewegendecreet

2. Beleidskader

- Inpassing in wensbeeld - Voorgesteld verzoek is LAV/Verbinder/Verfijner, opgenomen in wensbeeld;
- Aftoetsing met de toetsstenen uit dit beleidskader
> Zie 4.2.2

4.1.1.2 Verzoek tot opheffing

Sinds 1 september 2019 voorziet GWD de administratieve mogelijkheid om wegen die langdurig niet meer openbaar gebruikt worden op te heffen als gemeenteweg, meer bepaald in art. 14.:

“§ 1. Gemeentewegen kunnen alleen opgeheven worden door een bestuurlijke beslissing ter uitvoering van dit decreet en kunnen niet verdwijnen door niet-gebruik.

§ 2. Eenieder heeft het recht om een verzoekschrift in te dienen bij de gemeente waarin gemotiveerd wordt dat een gemeenteweg, of een deel ervan, getroffen is door een dertigjarig niet-gebruik door het publiek. Het bewijs wordt geleverd door een rechterlijke uitspraak of met alle middelen van recht.

De gemeenteraad die op grond van een verzoekschrift als vermeld in het eerste lid vaststelt dat er sprake is van een dertigjarig niet-gebruik door het publiek, oordeelt over de wenselijkheid van de opheffing van de gemeenteweg of het deel ervan, rekening houdend met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6. Een eventuele opheffingsprocedure verloopt overeenkomstig afdeling 3.

Als de gemeenteraad vaststelt dat er geen sprake is van een dertigjarig niet-gebruik door het publiek, geeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en schepenen de opdracht om de publieke doorgang te vrijwaren overeenkomstig de in dit decreet opgenomen instrumenten en handhavingsbevoegdheden.”

Het GWD biedt geen specifieke procedure voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift voor het erkennen van een weg als gemeenteweg. Het is daarom raadzaam **zelf** in een **procedure te voorzien**, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

(a) **Ontvankelijkheid verzoek**

- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn
- Volgens het Decreet moet het gaan over een **onbruik van minstens 30 jaar**. Indien niet het onbruik niet kan worden aangetoond, dient de gemeenteraad het college van burgemeester en schepenen te attenderen op het herwaarderen van de weg in kwestie.

(b) **Aangebracht bewijsmateriaal**

- Kaartmateriaal (eenduidige kaartreeks historische kaarten waarvan de jongste 30 jaar tot op heden doorslaggevend zijn);

- Foto's;
- Getuigenissen & verklaringen op eer – deze worden best aangeleverd volgens Gerechtelijk model.
- ...

(c) Hoorplicht en zorgvuldigheidsbeginsel

Indien het verzoek ontvankelijk is en het bewijsmateriaal ernstig lijkt, dan zal het lokaal bestuur in het kader van de hoorplicht een afzonderlijke kennisgeving verzorgen vóór de gemeenteraadsbeslissing per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden.

In het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel volgt daarna een openbaar onderzoek, waarbij iedereen verdere feiten kan aanbrengen.

(d) Vorbereiding Gemeenteraadsbeslissing

Uit de Memorie van Toelichting (Parl. Stukken) bij het decreet blijkt dat de Gemeenteraad autonoom de wenselijkheid van een opheffingsprocedure dient te motiveren:

“Wel geldt dat eenieder de gemeenteraad ook kan attenderen (bij verzoekschrift) op een dertigjarig niet-gebruik van een (deel van een) gemeenteweg. De gemeenteraad kan op grond van zo'n verzoekschrift overwegen om een formele opheffingsprocedure op te starten. De gemeenteraad oordeelt hierbij over de wenselijkheid van een eventuele opheffing of verplaatsing, rekening houdende met de doelstellingen en principes van het decreet.”

De gemeenteraadsbeslissing wordt gebaseerd op:

1. Doelstellingen en principes van het GWD
2. Beleidskader
 - Inpassing in wensbeeld: voorgesteld verzoek is een LAV/Verbinder/Verfijner, opgenomen in wensbeeld;
 - Aftoetsing met de toetsstenen uit dit beleidskader
> Zie 4.2.2

4.1.1.3 Verzoek tot herwaardering

Sinds 1 september 2019 voorziet het GWD de administratieve mogelijkheid om wegen die in onbruik zijn geraakt te herwaarderen in art. 35:

“Eenieder heeft het recht om een verzoekschrift tot vrijwaring en herwaardering van een in onbruik geraakte gemeenteweg in te dienen bij de gemeente. Het verzoekschrift is gemotiveerd op grond van de doelstellingen, vermeld in artikel 3, en in voorkomend geval van het gemeentelijk beleidskader, vermeld in artikel 6.

De gemeenteraad oordeelt op welke manier gevolg gegeven wordt aan het verzoekschrift, hetzij door een opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om de publieke doorgang over de volledige breedte van de

gemeenteweg te vrijwaren, hetzij door het college van burgemeester en schepenen te belasten met het opstarten van een procedure tot wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.”

Het GWD biedt geen specifieke procedure voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift voor het erkennen van een weg als gemeenteweg. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

(a) Ontvankelijkheid verzoek

- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn

(b) Aangebrachte motivering

- Inpassing in doelstellingen en principes van het GWD (zie 4.2.1)
- Kaartmateriaal;
- Foto's;
- ...

(c) Hoorplicht en zorgvuldigheidsbeginsel

Indien het verzoek ontvankelijk is en het motivering ernstig en onderbouwd is, dan zal het lokaal bestuur in het kader van de hoorplicht een afzonderlijke kennisgeving verzorgen vóór de gemeenteraadsbeslissing per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden. In het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel volgt daarna een openbaar onderzoek, waarbij iedereen verdere feiten kan aanbrengen.

(d) Vorbereiding Gemeenteraadsbeslissing

Uit de Memorie van Toelichting (Parl. Stukken) bij het decreet blijkt dat de gemeenteraad autonoom de wenselijkheid van de herwaarderingsprocedure dient te motiveren:

“Ten slotte wordt in het voorstel van decreet opgenomen dat burgers of belangengroepen een gemotiveerd verzoekschrift kunnen indienen tot herwaardering of heropening van een ‘verdwenen’ weg, voor zover die niet is opgeheven via een administratieve of gerechtelijke beslissing uit het verleden of op basis van de bepalingen in dit voorstel van decreet. De gemeenteraad geeft na onderzoek – in antwoord op het verzoekschrift – de opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om alle beheer- en handavingsmaatregelen te nemen waarover het krachtens dit decreet beschikt om het gebruik van de gemeenteweg mogelijk te maken en te garanderen. Als de gemeenteraad oordeelt – na afweging van de verschillende argumenten en motieven ten opzichte van de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader, vermeld in artikel 6 – dat de gemeenteweg beter verplaatst of

opgeheven kan worden, belast de gemeenteraad het college met het opstarten van de procedure tot wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg volgens de bepalingen van dit decreet.”

De gemeenteraadsbeslissing wordt gebaseerd op:

1. Doelstellingen en principes van het GWD
2. Beleidskader
 - Inpassing in wensbeeld: voorgesteld verzoek is een LAV/Verbinder/Verfijner, opgenomen in wensbeeld;
 - Aftoetsing met de toetsstenen uit dit beleidskader
> Zie 4.2.2

4.1.1.4 Verzoek tot opleggen last tot herstel

Sinds 1 september 2019 voorziet het GWD de administratieve mogelijkheid tot verzoeken van handhavingsmaatregelen voor die niet kunnen gebruikt worden door een in artikel 38 vermelde inbreuk tegen het gemeentewegendecreet, meer bepaald in art. 42:

“Eenieder die door overtredingen van verbodsbepalingen als vermeld in artikel 38 of van het reglement, vermeld in artikel 36, benadeeld wordt, kan het college van burgemeester en schepenen verzoeken om over te gaan tot het opleggen van een last tot herstel als vermeld in artikel 40, tweede lid.

Het college van burgemeester en schepenen beslist binnen de termijn van dertig dagen over het verzoek.”

Het GWD biedt geen specifieke procedure voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift voor het erkennen van een weg als gemeenteweg. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

(a) **Ontvankelijkheid verzoek**

- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn, deze moet ook een **belang** als verzoeker kunnen aantonen.

GWD: “Eenieder die door overtredingen van verbodsbepalingen als vermeld in artikel 38 of van het reglement, vermeld in artikel 36, benadeeld wordt,…”

(b) **Aangebrachte feiten**

- Wijze van obstakel of gebrek aan de weg waardoor deze niet kan gebruikt worden
- Verantwoordelijke voor het obstakel of het gebrek aan de weg

- Kaartmateriaal;
- Foto's;
- ...

(c) Hoorplicht

Indien het verzoek ontvankelijk is en de aangebrachte feiten zorgvuldige en ernstig, dan zal het College in het kader van de hoorplicht een afzonderlijke kennisgeving verzorgen per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden.

Decretaal is het College gehouden binnen de 30 dagen het verzoek te behandelen.

(d) Vorbereiding collegebeslissing

De collegebeslissing leidt in principe niet tot een aanpassing van de rooilijn, maar tot bestuurlijke herstelmaatregelen indien het verzoek wordt ingewilligd. Indien het verzoek wordt afgewezen, kiest het college op welke wijze er aan de verplichtingen tot beheer van het lokaal bestuur zal worden voldaan.

Dit kan leiden tot een autonoom gemeentelijk project waarbij een rooilijnaanpassing wordt voorzien.

4.1.1.5 Verzoek tot afpaling

Sinds 1 september 2019 voorziet het GWD de administratieve mogelijkheid tot verzoeken om de rooilijn van een gemeenteweg af te palen, meer bepaald in art. 30:

“Het college van burgemeester en schepenen kan op eigen initiatief, of op verzoek van de gemeenteraad of van derden overgaan tot afpaling van de gemeenteweg, met tussenkomst van een landmeter-expert.”

Het GWD biedt hiervoor een specifieke procedure. Een dergelijk verzoek leidt niet tot aanpassingen van de rooilijn.

4.1.2 Autonome gemeentelijke projecten

Het opheffen of aanpassen van de rooilijnen van gemeentewegen verloopt volgens duidelijke procedures in het GWD. Het **voorwerp** van de beslissing is dus een rooilijnaanpassing binnen eigenstandige gemeentelijke projecten, waarbij alleen de wegenis betrokken is. Binnen dit afwegingskader gaat het om specifieke rooilijnaanpassingen aan wegsegmenten van het traag netwerk van de gemeente.

4.1.2.1 Aanleggen van een weg

Het aanleggen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een rooilijnplan volgens art. 16-19 van het GWD.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4.2, Afwegingskader.

4.1.2.2 Verplaatsen van een weg

Art. 2, 11° GWD: “verplaatsing van een gemeenteweg: de vervanging van een af te schaffen gemeenteweg of een gedeelte daarvan door een nieuwe gemeenteweg of een nieuw wegdeel;”

Het verplaatsen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een rooilijnplan volgens art. 16-19 van het GWD. De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4.2, Afwegingskader.

Wijzigen van een weg

Art. 2, 12° GWD: “wijziging van een gemeenteweg: de aanpassing van de breedte van de bedding van een gemeenteweg, met uitsluiting van verfraaiings-, uitrustings- of herstelwerkzaamheden.”

Het verplaatsen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een rooilijnplan volgens art. 16-19 van het GWD.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4.2, Afwegingskader

4.1.2.3 Opheffen van de rooilijnen van een weg

Het opheffen van de rooilijnen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een grafisch plan van opheffing volgens art. 20-23 van het GWD.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4.2, Afwegingskader.

4.1.2.4 Erkennen van een weg

Het erkennen van een weg als gemeenteweg verloopt volgens het art. 13 van het Gemeentewegendecreet. Het Gemeentewegendecreet biedt geen specifieke procedure voor het erkennen van een weg. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

Volgende stappen worden gevolgd door de gemeente:

- (a) **Feitengaring door de gemeentelijke administratie, met het oog op het opmaken van een feitendossier**

In deze stap kan ook een publieke oproep naar getuigenverklaringen passen, best opgesteld naar gerechtelijk model.

- Kaartmateriaal (eenduidige kaartreeks historische kaarten waarvan de jongste 30 jaar tot op heden doorslaggevend zijn);
- Foto's;
- Getuigenissen & verklaringen op eer – deze worden best aangeleverd volgens Gerechtelijk model.
- ...

(b) Openbaar onderzoek dossier

Afzonderlijke kennisgeving vóór de start van het openbaar onderzoek per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden. Eventueel met afzonderlijke termijn om opmerkingen/reacties te geven.

- Termijn van 30 dagen
- Op de website
- Ter plaatse

Sluiting openbaar onderzoek;

Samenvatting openbaar onderzoek en beoordeling argumenten daaruit.

(c) Vorbereiding beslissing Gemeenteraad

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4.2, Afwegingskader.

Kennisgeving van deze beslissing aan alle eigenaars/aangelanden; eveneens aan alle indieners van een opmerking/bezwaar.

4.1.3 Aanvragen van omgevingsvergunningen

Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden kan eveneens wijzigingen van rooilijnen van gemeentewegen bevatten. Het **voorwerp** van de afweging is dus een motivering over een rooilijnplan (bij aanleggen, verplaatsen of wijzigen van een weg) of een grafisch plan tot opheffing (bij opheffen van de weg), die in het aanvraagdossier van de vergunning zit.

4.1.3.1 De aanvraag betreft een eigen gemeentelijk project waarin ook wegen betrokken zijn

Het gaat meestal om grotere projecten, waarbij wegenis wordt aangelegd, gewijzigd of opgeheven. Het basisidee van dit afwegingskader is dat bij dergelijke projecten de inpassing ervan in het traag netwerk mee bepalend is voor de ontwikkeling van deze projecten. Op deze wijze zal elk gemeentelijk project waarin wegen betrokken zijn, bijdragen aan de uitbouw van het traag netwerk.

De gemeenteraad spreekt zich na het openbaar onderzoek over de omgevingsvergunning eerst uit over de 'zaak van de wegen'² in deze dossiers. Vooraleer de vergunningverlener (afhankelijk van het project is dat het College, de Deputatie of de Vlaamse Overheid) in eerste aanleg kan beslissen, moet de gemeenteraad dus steeds oordelen over het rooilijnplan of het grafisch plan tot opheffing in het dossier.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4.2, Afwegingskader.

4.1.3.2 De aanvraag betreft een project van een particulier of van een andere rechtspersoon waarin ook wegen betrokken zijn

Ook voor dergelijke projecten is het belangrijk dat de aanvragers duidelijk worden geïnformeerd over het bestaan van het beleidskader Traag Netwerk van de gemeente. Zo kunnen architecten of ontwerpers hun plannen inpassen in of rekening houden met de beleidsvoornemens van het lokaal bestuur.

In de fase van het **vooroverleg** zullen de gemeentelijke diensten de kandidaat-aanvragers goed informeren over de basis waarop de gemeenteraad rooilijnaanpassingen of -opheffingen beoordeelt.

De gemeenteraad spreekt zich na het openbaar onderzoek over de omgevingsvergunning eerst uit over de 'zaak van de wegen'³ in deze dossiers. Vooraleer de vergunningverlener afhankelijk van het project is dat het College, de Deputatie of de Vlaamse Overheid) in eerste aanleg kan beslissen, moet de gemeenteraad dus steeds oordelen over het rooilijnplan of het grafisch plan tot opheffing in het dossier.

De gemeenteraad kan zich niet uitspreken over de stedenbouwkundige aspecten van het aanvraagdossier, tenzij de vormvereiste "in het kader van de realisatie van de planologische bestemming van de gronden" niet gerespecteerd zou zijn. In dat geval kunnen volgens het Gemeentewegendecreet art. 12 §2 de rooilijnaanpassingen niet worden geïntegreerd in de omgevingsvergunning.

"§ 2. In afwijking van artikel 11 kan de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg met overeenkomstige toepassing van artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning opgenomen worden in een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, voor zover die wijziging past in het kader van de realisatie van de bestemming van de gronden. Die mogelijkheid geldt voor zover het aanvraagdossier een ontwerp van rooilijnplan bevat dat voldoet aan de bij en krachtens dit decreet gestelde eisen op het vlak

² Deze beslissing stond bekend onder de noemer 'zaak van de wegen', maar heet vandaag voluit 'beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg'. Voor het gemak behouden we de term 'zaak van de wegen'.

³ Cf. voetnoot 1.

van de vorm en inhoud van gemeentelijke rooilijnplannen of voor zover het een grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn bevat.”

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in hoofdstuk 4.2, Afwegingskader.

De goedkeuringsbeslissing van de gemeenteraad wordt voorwaardelijk genomen. Gemeenteraden nemen deze voorwaarden dan ook best op in hun beslissingen:

1. De beslissing is nietig wanneer geen vergunning wordt verleend voor het project zelf;
2. De beslissing is nietig tot zolang het vergunde project zelf niet gerealiseerd is.

4.2 Afwegingskader

4.2.1 Algemene doelstellingen en principes uit het gemeentewegendecreet

Algemeen

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van wegen die deel uitmaken van het traag netwerk wordt rekening gehouden met de doelstellingen vermeld in het GWD, art. 3:

- 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;
- 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van wegen die deel uitmaken van het traag netwerk wordt rekening gehouden met de doelstellingen vermeld in het GWD, art. 4:

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
- 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderings-maatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
- 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrens-overschrijdend perspectief;
- 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Beleidskader

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing – en bij uitbreiding over beheer, onderhoud en inrichting – van wegen die deel uitmaken van het traag netwerk wordt rekening gehouden met het globale beleidskader trage wegen dat bovengenoemde algemene doelstellingen en principes verfijnt, concretiseert en aanvult:

- Opportuniteiten vanuit het opgemaakte wensbeeld;
- Opportuniteiten vanuit de ingrepen die vooropgesteld worden in de operationele keuzes om het wensbeeld te realiseren.

4.2.2 Aanvulling en verfijning van de doelstellingen en principes uit het Gemeentewegendecreet

Toetssteen 1 - Behoud van trage wegen

De trage wegen die op het terrein aanwezig zijn worden steeds behouden. Bij uitzondering kan een trage weg worden verplaatst, op voorwaarde dat de verbinding die deze weg maakt tussen het begin- en eindpunt van de weg wordt behouden.

Om de trage wegen in de toekomst sterker in te zetten als netwerk voor voetgangers en fietsers moeten de bestaande trage wegen **in eerste instantie goed beheerd en in stand gehouden** te worden. Dit veronderstelt:

- een efficiënt wegbeheerschap (garanderen van onderhoud, veiligheid e.d.),
- een gedegen handhavingsbeleid (bv. optreden tegen onrechtmatige inname of afsluiting van openbare doorgangen)
- een secuur administratief protocol (bv. vrijwaren van trage verbindingen bij het afleveren van omgevingsvergunningen).

Toetssteen 2 - Verdichting van het traag netwerk

Het lokaal bestuur zet expliciet in op de uitbreiding van het traag netwerk. In **onbruik geraakte** trage wegen worden opnieuw geactiveerd. Daarnaast breidt het traag netwerk uit door de ontwikkeling van **nieuwe** wegtracés. Bij nieuwe projecten is het belangrijk autovrije of verkeersluwe verbindingen op te nemen. Ten slotte wordt het traag netwerk aangevuld door het bestendigen van **tijdelijke** tracés die de bewegingsvrijheid van wandelaars en fietsers vergroten.

1) Herstel & herwaardering van in onbruik geraakte wegen

Het traag netwerk op het terrein wordt uitgebreid (in termen van aantal toegankelijke kilometers wegtracés). Heel wat ontoegankelijke verbindingen kunnen vandaag opnieuw geactiveerd worden. In veel gevallen is de weg niet langer toegankelijk of zichtbaar op het terrein, maar is het openbaar **recht van doorgang als dusdanig niet opgeheven**.

Door herstel of herwaardering krijgen deze 'vergeten' tracés een hedendaagse invulling. De mogelijke aanpak of werkwijze m.b.t. afgesloten, ingenomen of slecht onderhouden trage wegen hangt vaak sterk samen met de lokale context zoals het actueel grondgebruik en eigendomssituaties.

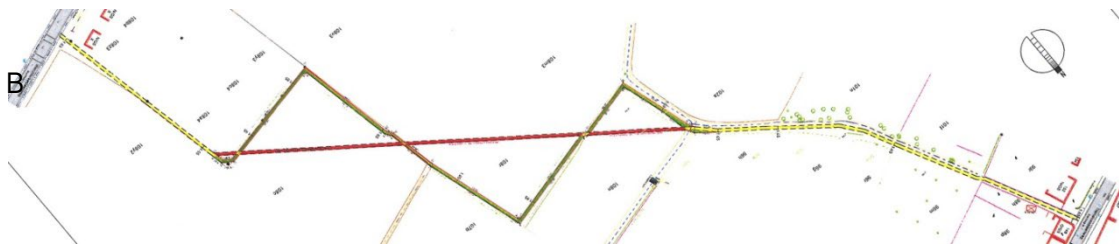
Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- Wanneer de lokale situatie het toelaat, heeft herwaardering op de **oorspronkelijke locatie de voorkeur**. Zo kan het tracé van de weg (grotendeels) nog zichtbaar zijn en enkel een degelijke onderhoudsbeurt nodig hebben. Of komt het traject

overeen met de perceelgrenzen zonder dat de weg drastisch ingenomen werd. Of misschien is de bedding van de weg in eigendom van bv. de gemeente zelf.

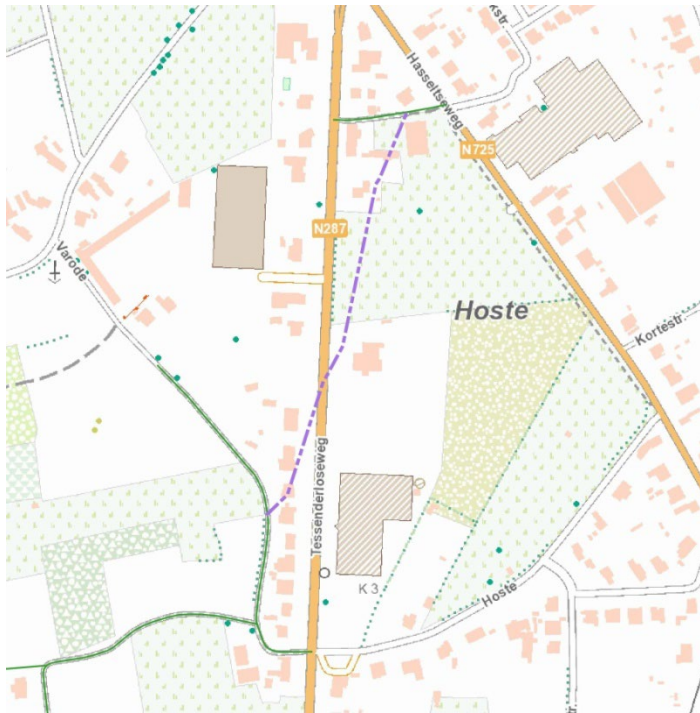


- >
- Wanneer de eerste optie niet haalbaar is, kan een **verplaatsing van het tracé** in overweging genomen worden. Er wordt bij een verplaatsing gestreefd naar een traject dat niet van eigenaar verandert (in vele gevallen is de bedding van een trage weg in eigendom van een of meer particulieren). Dat vermijdt complexiteit zoals bijkomende onderhandelingen of een gewichtiger dossier.



Bovenstaand voorbeeld toont een oplossing langs de perceelgrenzen voor een voetweg die voordien schuin door een aantal percelen liep. Tegelijk merken we wel op dat de omrijfactor een beetje vergroot. En afhankelijk van de beoogde gebruikersgroep kunnen (scherpe) hoeken een traject bemoeilijken (bv. voor fietsers).

- In sommige gevallen is het omwille van de lokale situatie weinig realistisch – of zelfs niet wenselijk – om een trage weg te herstellen. Zo kunnen wegen al langere tijd ingenomen zijn door tuinen of bebouwing terwijl er weinig tot geen mogelijkheden zijn tot verplaatsing. In andere gevallen kunnen trajecten ondertussen vervangen zijn door kwalitatieve alternatieven in de onmiddellijke omgeving. Ook een combinatie is uiteraard mogelijk. De gemeente streeft steeds naar een **alternatief op een nabijgelegen locatie**.



Voorbeeld van een voetweg die officieel **nooit volledig afgeschaft** werd, maar al in de 19de eeuw 'vervangen' door een nieuwe weg.

Bovendien zijn delen van de voetweg overbouwd, zijn er geen mogelijkheden tot billijke verplaatsing en is er voor wandelaars en fietsers een alternatief.

In dit geval kan gekozen worden om een voetweg niet te herstellen / op te heffen.

Achtergrond:
Cartoweb © NGI

2) Aanleg & ontwikkeling nieuwe wegtracés

Daarnaast zal het traag netwerk ook uitgebreid worden door de ontwikkeling en aanleg van nieuwe wegtracés. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten of bij aanpassingen van bestaande situaties is het belangrijk verkeersvrije of verkeersluwe wegen in het programma op te nemen. De gemeente tracht dit te bekomen in de **eigen projecten** en stimuleert deze visie in vooroverleg met **bouwheren en projectontwikkelaars**. Op die manier kunnen belangrijke *missing links* gerealiseerd worden. Denk aan een ontbrekende schakel in een recreatieve route of een alternatief voor een druk kruispunt op een schoolroute.

Ten slotte kan het traag netwerk aangevuld worden met diverse **hybride of tijdelijke tracés** die de bewegingsvrijheid van wandelaars en fietsers vergroten: olifantenpaadjes of spontaan ontstane sporen, restruimten die fungeren als passageruimten, infrastructuurbermen die ingezet worden als trage verbindingen, enz.



Inwandeling van het laarzenpad tussen de gemeente Hove en Lint op Dag van de Trage Weg 2015.

De nieuwe verbinding kwam er door de samenwerking tussen 2 gemeentebesturen, provincie Antwerpen (inhoudelijke ondersteuning en brugje over waterloop), Trage Wegen (inhoudelijke uitwerking), OCMW's (verkoop van gronden), Agentschap voor Natuur en Bos (beheer) en particulieren.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- De gemeente realiseert nieuwe trage wegen op het moment dat zich bepaalde **opportunities** voordoen: ruimtelijke ontwikkelingen zoals woonuitbreiding, een nieuwe verkaveling, reconversie van bestemmingen/terreinen, valoriseren van eigendommen van de gemeente, OCMW,...
- Naast de inpassing van het beleidskader in het vooroverleg, onderzoekt de gemeente ook de invoering van een **stedenbouwkundige last** als een nuttig instrument om trage wegen te realiseren door voorwaarden te stellen bij vergunning.

3) Samenhangend & fijnmazig

De samenhang en fijnmazigheid van het netwerk wordt vergroot of blijft minstens gewaarborgd. Wijzigingen mogen niet leiden tot onderbroken trajecten, grotere maaswijdtes en onnodige omwegen, die voor voetgangers en fietsers zwaar doorwegen. Het streefdoel is een netwerk dat direct, dicht en verbonden is, zowel voor functioneel als recreatief gebruik.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- een optimale **bereikbaarheid** van bestemmingen en voorzieningen gerealiseerd wordt te voet of met de fiets via een fijnmazig en samenhangend netwerk;
- de gemeente streeft ernaar dat alle bestemmingen **nabij** zijn;
- **omwegfactoren** minimaal zijn;
- **barrières** weggewerkt zijn (door bruggen, tunnels, passages onder of door gebouwen, ...);
- voetgangers en fietsers **voorrang** krijgen op andere vervoersnetwerken of dat ten minste de wachttijden beperkt zijn;
- er gezocht wordt naar afstemming met of **aansluiting op bestaande netwerken** en concepten (zoals functionele netwerken voor fietsers of recreatieve wandelnetwerken).

Toetssteen 3 – Conversie naar trage(re) wegen

Het traag netwerk in de gemeente verwijst naar een betekenis- en kwaliteitsvol geheel van openbare wegen en zones die uitnodigend zijn voor actieve mobiliteit.

Het autoverkeer is er ofwel afwezig, ofwel ondergeschikt aan actieve verplaatsingen. Het maken van een samenhangend netwerk is niet mogelijk met louter trage wegen. Daarom



Een voorbeeld van een tragere weg: het heraanleggen van de Lange Ridderstraat als tuinstraat in Antwerpen.

zet de gemeente ook in op het **trager maken van bestaande lokale autowegen**.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- Bij **langere segmenten** van het traag netwerk voor voetgangers of fietsers wordt gestreefd naar een maximale invulling via trage wegen: trajecten die een eigen bedding hebben.
- Waar geen eigen bedding mogelijk is, wordt aangetakt op wegen waarbij het autoverkeer zoveel mogelijk **gescheiden** is van fietsers en voetgangers (bv. door bomenrijen of hagen).
- Verder wordt er gestreefd naar een **minimaal aantal kruisingen** en zwarte kruispunten.
- Binnen de bebouwde kom wordt naast trage wegen ook gebruik gemaakt van **woonerven** of **fietsvoorrangswegen** zoals fietsstraten.
- Een beleidsprioriteit is het realiseren van **veilige schoolomgevingen**, dus bovenstaande afwegingen gelden des te meer voor functionele schoolverbindingen.
- Planmatig wordt gekeken naar het omvormen van lokale autowegen naar trage wegen door het invoeren van **circulatiemaatregelen, verkeersfiltering of ontharding**.

Toetssteen 4 – Streven naar een multifunctioneel & belevingsvol netwerk

De multifunctionaliteit en belevingskwaliteit van het netwerk verhoogt of komt minstens niet in het gedrang. Wijzigingen mogen niet leiden tot verlies van mobiliteit of beleving voor de verschillende gebruikers (zowel functioneel als recreatief) of van verbonden maatschappelijke, ecologische diensten of cultuur-historische winsten (bv. door inrichting of ligging)..

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- Wijzigingen aan het tracé van een weg zijn soms nodig om de mobiliteit en de multifunctionaliteit te verhogen. Voorbeelden zijn: het verbreden van een wegbedding zodat verschillende gebruikers elkaar veilig kunnen kruisen of het afstemmen van de breedte van een veldweg aan de dimensies van landbouwvoertuigen.
- Bij onverharde verbindingen die functioneel intensief gebruikt worden (bv. in een schooltraject) kan gekozen worden voor een opwaardering van de wegbedding met een halfverharding en inrichting met verlichting. Daarbij wordt als reflex gekozen voor duurzame, ecologische halfverhardingen.



Halfverhardingen in
Park Cerckel en Park
Jan Heylen (Diest)

- In bossen en natuurgebieden wordt gestreefd naar half- of onverharde wegbeddingen omwille van de ecologische en / of historische waarde. Dergelijke wegen vereisen een specifiek beheer.
- Trage wegen kunnen de dragers zijn in belevingsvolle groenblauwe netwerken. Om dit netwerk te versterken, verdient de uitbouw en herstel van trage wegen langs waterlopen en groene infrastructures de aandacht in de gemeente. Om dit aspect te versterken, wordt bij alle ingrepen gekeken naar kansen voor ecologie, biodiversiteit, klimaatmitigatie en waterberging op en langs het netwerk.

Toetssteen 5 – Het traag netwerk is herkenbaar en toegankelijk voor iedereen

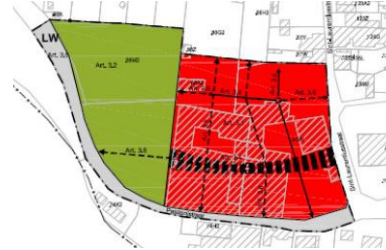
Een kwaliteitsvol traag netwerk fysiek toegankelijk én **herkenbaar op het terrein**. Als een wandelaar of een fietser in één oogopslag kan zien dat een weg een openbaar karakter heeft, zal die weg veel meer gebruikt worden. Veel passanten die de buurt niet kennen zullen de verbinding anders niet durven gebruiken.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- In dorpskernen en verstedelijkt gebied, op specifieke domeinen zoals woonzorgcentra en ziekenhuizen of in schoolomgevingen is het aangewezen om voetpaden en trage wegen zo in te richten dat ze optimaal bruikbaar zijn voor mensen met **een rolstoel of een kinderwagen**.
- **Bewegwijzering** zorgt voor zichtbaarheid en leesbaarheid op het terrein (bv. signalisatie recreatieve en thematische routes of infoborden onderweg).
- De gemeente voorziet stelselmatig alle trage wegen die niet goed herkenbaar zijn als openbare wegen van een **naambordje of een andere aanduiding**.
- Het netwerk wordt **bekendgemaakt** bij de bevolking aan de hand van kaarten, activiteiten, publicaties, online tools enz. Duidelijkheid is een belangrijk aandachtspunt.

Toetssteen 6 – Een grensoverschrijdend traag netwerk

Als geheel doorkruist het traag netwerk grenzen (territoriaal, administratief), schaalniveaus (geografisch, functioneel), bestuursniveaus (*multigovernance*), eigendomsregimes (privaat-publiek) en sectorale doelstellingen of belangen. Het traag netwerk is dus grensoverschrijdend maar moet tezelfdertijd zorgen voor verbinding, integratie en coherentie.



Schaalniveau fietssnelweg versus doorsteek voorzien in een RUP.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- Wijzigingen aan het traag netwerk worden beoordeeld of uitgewerkt in een **gemeentegrensoverschrijdend** perspectief. Denk aan ingrepen op het eigen grondgebied die gevolgen hebben voor de bovenlokale verbindingen.
- Het belang van het traag netwerk op de verschillende **schaalniveaus** vergroot of blijft minstens bestaan. Wijzigingen moeten bijdragen aan de (hiërarchische) uitbouw van het tragewegennetwerk en mogen niet leiden tot *missing links*.

Toetssteen 7 – Ruimte voor context & dynamiek

Het traag netwerk past bij de sociaal-ruimtelijke karakteristieken en eigenheid van de plekken waar het is ingebed. De ontwikkeling van het traag netwerk is **afgestemd op de omgeving** en op de andere netwerken die er liggen, zoals vervoersnetwerken, groenstructuur, e.d. De inrichting van het netwerk past binnen de draagkracht van de leefomgeving en het ecologisch systeem.

Een traag netwerk is niet statisch en **evolueert doorheen de tijd**. De gemeente kiest ervoor het netwerk toekomstgericht te ontwikkelen (als antwoord op actuele uitdagingen) en het te laten mee-evolueren met ruimtelijke mutaties, wijzigende noden, ecologische randvoorwaarden, nieuwe verplaatsingspatronen, enz. Bij de uitbouw, beheer en inrichting houdt de gemeente rekening met het 'levend' karakter van een traag netwerk.



Deze collage toont duidelijk het dynamische of 'levende' karakter van één en dezelfde trage weg (Dilbeek).

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- Voor bepaalde trage wegen kunnen tijdelijk of periodiek **gebruiksbeperkingen** ingesteld worden. Dat kan omwille van kwetsbare natuur (bv. broedseizoen), beheerwerken, brandgevaar, richtlijnen bermdecreet⁴ of de aard van de bedding (bv. natte zones op onverharde paden in de winter). Idealiter wordt een 'trage omleiding' voorgesteld aan de weggebruikers. Een afgestemd beheer, degelijke inrichting en signalisatie sluiten hier bij aan. Zo kan de gemeente de nodige infoborden plaatsen of een (kort) knuppelpad voorzien in heel natte zones.
- Een wegbedding kan doorheen de jaren op een organische manier **verschuiven** ten opzichte van de oorspronkelijke locatie. Dit hoeft geen probleem te zijn, maar in sommige gevallen wordt best de **rooilijn aangepast** overeenkomstig de actuele gebruikstoestand om discussie in de toekomst te vermijden.



Voorbeelden van toegankelijkheidsborden van Natuurpunt (links) en Agentschap voor Natuur en Bos (rechts).



⁴ Bermen mogen pas gemaaid worden vanaf 15 juni volgens het Bermbesluit (27.6.1984)

Dendermondsesteenweg 50 BE 0478580281
9000 Gent (zetel) vzw - RPR Gent
09/331 59 20 Afdeling Gent

www.tragewegen.be
info@tragewegen.be

