

gemeenteraad

Besluit

GOEDGEKEURD

zitting van 28 november 2022
Wonen en ondernemen - Milieu en
Groen

**10 2022_GR_00206 Definitieve vaststelling van het beleidskader trage
wegen en goedkeuring van het actieplan**

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Erwin Jennes, voorzitter; de heer Christophe De Graef, burgemeester; de heer Geert Cluckers, eerste schepen; de heer Bart Stals, derde schepen; de heer Maurits Vande Reyde, vierde schepen; de heer Jean-Henri Brans, vijfde schepen; mevrouw Monique De Dobbeleer, zesde schepen; mevrouw Danielle Bosmans-Gheyskens; de heer Murat Celik; de heer Jos Uyttebroek; de heer Joeri Buttiens; mevrouw Irène Gijbels; mevrouw Lydia Mertens; de heer Frederik Boone; de heer Mario Versavel; mevrouw Sabine Meyssen; mevrouw Anja Verbeek; mevrouw Marina Lambrechts; de heer Willy Goos; mevrouw Carina Jankowski; mevrouw Miet Dirix; mevrouw Kim Zeelmaekers; de heer Albert Volders; de heer Jos Claes; de heer David Celis; mevrouw Els Van Attenhoven; mevrouw Myriam Parys, algemeen directeur

Verontschuldigd:

mevrouw Pascale Vanaudenhove, tweede schepen

Beschrijving

Gekoppeld(e) besluit(en)

2021_SC_01639 - Principiële goedkeuring van het afwegingskader en van het kaartmateriaal van het actieplan trage wegen 2016_SC_00051 - Samenaankoop 2016 naambordjes trage wegen
2021_SC_00739 - Goedkeuring van de vraag tot verlenging van de subsidietermijn voor het tragewegenplan aan de provincie Vlaams-Brabant 2021_SC_01430 - Goedkeuring van de deelname aan de samenaankoop naambordjes trage wegen 2022_GR_00010 - Voorlopige vaststelling van het beleidskader en actieplan trage wegen en goedkeuring participatietraject trage wegen
2020_SC_00029 - Goedkeuring kompasnota trage wegen 2021_GR_00203 - Goedkeuring van de deelname aan de samenaankoop naambordjes trage wegen 2018_SC_01896 - IB/EVH/2018-13 - Opmaak tragewegenplan - Goedkeuring gunning - Goedkeuren 2020_SC_01098 - Goedkeuring opmaak beleidskader trage wegen conform het nieuwe Gemeentewegendecreet 2022_GR_00114 - Goedkeuring van de deelname aan de samenaankoop naambordjes trage wegen

Aanleiding, context en argumentatie

Gemeenten kunnen hun visie op gemeentewegen en zachte mobiliteit vastleggen in een beleidskader trage wegen en concrete actieplannen opstellen voor de uitvoering ervan. Het beleidskader draagt bij tot een grotere bewustwording rond het belang van trage wegen en helpt in de afweging bij wijzigingen aan het lokale wegennet en de trage wegen.

De beleidsvisie trage wegen past binnen de verfijning van de doelstellingen en principes voor beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentelijke wegen zoals

vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019.

De stad Diest werkt samen met de provincie Vlaams-Brabant, vzw Trage Wegen en Interleuven aan een realistisch toekomstplan voor onze trage wegen. Op basis van de input uit een eerste participatiemoment op 1 oktober 2019 werd een kompasnota opgemaakt. Daarna werden er ook een afwegingskader en operationele beleidskeuzes uitgewerkt. De kompasnota, operationele beleidskeuzes en afwegingskader vormen samen het beleidskader. Dit beleidskader werd voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad op 24 januari 2022. Een openbaar onderzoek werd gedurende 30 dagen gevoerd. Op 16 februari 2022 ging een openbaar onderzoek van start gedurende 30 dagen. Een bijhorend online publieksmoment vond plaats op dinsdag 8 maart 2022. Het ontwerpbeleidskader werd voor advies doorgestuurd naar de deputatie en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Voor het actieplan werd advies gevraagd aan de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening, overeenkomstig artikel 7 van het Decreet Gemeentewegen.

In de definitieve versie van het beleidskader worden de gedurende het openbaar onderzoek ontvangen reacties, opmerkingen en/of bezwaren verwerkt door de interne werkgroep trage wegen. Reacties, opmerkingen en/of bezwaren aangaande specifieke verbindingen in het actieplan werden per wegnummer behandeld door de interne werkgroep trage wegen.

De voornaamste verduidelijking is dat het beleidskader een beleidsdocument is waarbij het kaartmateriaal of actieplan indicatief is en geenszins het juridisch statuut van grondstroken wijzigt. De voorgestelde acties weerspiegelen een wensbeeld op korte (2021-2025), middellange (2026-2030) en langere termijn (2031-2050). Elke opening, verplaatsing of opheffing van een trage weg zal aan een apart openbaar onderzoek worden onderworpen waarbij de aangelanden persoonlijk worden gecontacteerd volgens de regelgeving van toepassing door het Gemeentewegendecreet. In dat opzicht zijn de gemelde bezwaren die betrekking hebben op individuele wegen hier in principe nog niet aan de orde.

Juridische grond

De gemeenteraadsbeslissing van 30 maart 2015 over de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst inzake het participatietraject voor de opmaak van een trage wegenplan in Diest

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 5 oktober 2016 over de samenaankoop 2016 naambordjes trage wegen

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 12 oktober 2018 over opmaak tragewegenplan - goedkeuring gunning - goedkeuren

Het decreet van 1 september 2019 houdende de gemeentewegen

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 13 januari 2020 over de goedkeuring van de kompasnota trage wegen

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 13 juli 2020 over de goedkeuring opmaak beleidskader trage wegen conform het nieuwe Gemeentewegendecreet

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 3 mei 2021 over de goedkeuring van de vraag tot verlenging van de subsidietermijn voor het tragewegenplan aan de provincie Vlaams-Brabant

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 30 september 2021 over de goedkeuring van de deelname aan de samenaankoop naambordjes trage wegen

De beslissing van de gemeenteraad van 27 september 2021 over de goedkeuring van de deelname aan de samenaankoop naambordjes trage wegen

De beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 27 september 2021 over de principiële goedkeuring van het afwegingskader en van het kaartmateriaal van het actieplan trage wegen

De beslissing van de gemeenteraad van 24 januari 2022 over de voorlopige vaststelling van het beleidskader en actieplan trage wegen en goedkeuring participatietraject trage wegen

De beslissing van de gemeenteraad van 20 juni 2022 over de goedkeuring van de deelname aan de samenaankoop naambordjes trage wegen

Regelgeving: bevoegdheid

De gemeenteraad is bevoegd op basis van artikel 40-41 van het decreet lokaal bestuur

Financiële en beleidsinformatie

Financiële informatie

Voor de uitvoering van het actieplan worden de nodige budgetten voorzien in het meerjarenplan. De kosten voor de opmaak van rooilijnplannen en opmetingen worden geraamd op 56.000 euro per jaar (MJP002289); de kosten voor het onderhoud en werken op het terrein worden geraamd op 39.000 euro per jaar (MJP001539).

Beleidsinformatie

BD000002 Diest is een vlot en duurzaam mobiliteitsknooppunt voor alle weggebruikers 2020-2025

AP000005 -- We maken Diest nog beter toegankelijk voor voetgangers en fietsers 2020-2025

AC000027 We verbeteren het netwerk van trage wegen

Advies

Ruimtelijke ordening

Gunstig advies

Mobiliteit

Gunstig advies

Vastgoed en bouwprojecten

Gunstig advies

Openbaar domein

Gunstig advies

Stemming op het besluit

Goedgekeurd door de gemeenteraad met unanimiteit

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad neemt kennis van de tijdens het openbaar onderzoek ingediende opmerkingen en bezwaren.

Artikel 2

De gemeenteraad gaat akkoord met de geformuleerde antwoorden op de bezwaarschriften.

Artikel 3

De gemeenteraad gaat akkoord met het trage wegenplan van de stad Diest, bestaande uit het beleidskader en actieplan, waarin de visie op trage wegen is vastgelegd.

Artikel 4

De gemeenteraad stelt het beleidskader trage wegen, bestaande uit de kompasnota, het afwegingskader en de operationele beleidskeuzes, definitief vast.

Artikel 5

De gemeenteraad neemt kennis van het verslag van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening van 16 maart 2022 over het actieplan.

Artikel 6

De gemeenteraad keurt het actieplan trage wegen van de stad Diest goed.

Artikel 7

Voorliggend vaststellingsbesluit wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en via de stedelijke website.

Bijlagen

1. trage_wegen_Diest_actieplan_timing.pdf
2. trage_wegen_Diest_actieplan_kaart definitieve vaststelling.pdf
3. Operationele_keuzes_afwegingskader_TW_Diest_zonder track changes.pdf

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de gemeenteraad

NUMMER	TIMING
43	2021-2025
72	2031-2050
109	2021-2025
137	2021-2025
180	2021-2025
219	2031-2050
275	2026-2030
286	2021-2025
295	2021-2025
340	2021-2025
346	2021-2025
370	2021-2025
380	2021-2025
391	2026-2030
397	2021-2025
434	2026-2030
440	2021-2025
597	2021-2025
642	2021-2025
659	2021-2025
669	2031-2050
703	2021-2025
709	2031-2050
714	2021-2025
742	2021-2025
743	2021-2025
748	2021-2025
750	2031-2050
751	2026-2030
752	2021-2025
753	2026-2030
754	2031-2050
755	2021-2025
756	2021-2025
757	2021-2025
759	2026-2030
760	2021-2025
761	2026-2030
762	2021-2025
763	2021-2025
764	2021-2025
765	2031-2050
766	2031-2050
767	2021-2025
768	2021-2025
770	2026-2030
772	2026-2030
773	2026-2030
774	2021-2025

775	2031-2050
776	2026-2030
777	2021-2025
778	2021-2025
779	2021-2025
780	2021-2025
781	2021-2025
782	2031-2050
783	2021-2025
784	2031-2050
785	2031-2050
787	2021-2025
788	2021-2025
789	2021-2025
791	2031-2050
792	2031-2050
793	2031-2050
794	2021-2025
797	2026-2030
798	2026-2030
799	2021-2025
800	2021-2025
801	2021-2025
803	2021-2025
804	2031-2050
805	2031-2050
808	2021-2025
809	2026-2030
810	2026-2030
816	2031-2050
817	2031-2050
818	2021-2025
821	2021-2025
822	2021-2025
824	2021-2025
825	2031-2050
826	2026-2030
827	2031-2050
828	2021-2025
829	2021-2025
830	2021-2025
833	2031-2050
834	2031-2050
835	2021-2025
836	2021-2025
837	2026-2030
838	2026-2030
839	2021-2025
840	2021-2025
841	2021-2025

842	2031-2050
843	2026-2030
845	2021-2025
846	2021-2025
849	2031-2050
850	2031-2050
851	2031-2050
852	2031-2050
853	2021-2025
854	2021-2025
855	2021-2025
857	2026-2030
858	2021-2025
859	2021-2025
860	2021-2025
861	2021-2025
862	2031-2050
863	2021-2025
864	2021-2025
865	2031-2050
869	2031-2050
870	2031-2050
871	2031-2050
872	2031-2050
873	2021-2025
874	2031-2050
876	2021-2025
877	2021-2025
878	2031-2050
879	2031-2050
880	2031-2050
882	2021-2025
883	2021-2025
884	2031-2050
885	2031-2050
886	2021-2025
887	2026-2030
888	2031-2050
890	2031-2050
891	2021-2025
892	2021-2025
893	2031-2050
894	2031-2050
895	2026-2030
896	2021-2025
900	2021-2025
901	2021-2025
902	2031-2050
906	2021-2025
907	2021-2025

908	2021-2025
909	2021-2025
910	2026-2030
911	2026-2030
912	2021-2025
913	2021-2025
915	2021-2025
917	2031-2050
918	2031-2050
921	2021-2025
941	2021-2025
948	2021-2025
969	2021-2025
1058	2021-2025
1060	2021-2025
1068	2021-2025
1091	2031-2050
1236	2026-2030
1356	2031-2050
1371	2031-2050
1372	2021-2025
1373	2026-2030
1374	2021-2025
1376	2021-2025
1377	2021-2025
1379	2026-2030
1381	2021-2025
1382	2021-2025
1384	2021-2025
1390	2021-2025
1391	2021-2025
1392	2026-2030
1395	2031-2050
1397	2026-2030
1398	2021-2025
1399	2021-2025
1403	2031-2050
1404	2031-2050
1405	2031-2050
1406	2031-2050
1422	2021-2025
1427	2031-2050
1461	2026-2030
1474	2021-2025
1487	2021-2025
1493	2021-2025
1496	2021-2025
1498	2021-2025
1511	2026-2030
1513	2021-2025

1514	2021-2025
1516	2021-2025
1527	2021-2025
1532	2021-2025
1533	2021-2025
1535	2026-2030
1539	2021-2025
1541	2021-2025
1653	2021-2025
1655	2026-2030
1656	2021-2025
1661	2021-2025
1667	2021-2025
1669	2021-2025
1670	2021-2025
1672	2021-2025
1698	2021-2025
1791	2021-2025
1792	2021-2025
1803	2021-2025
1817	2021-2025
1819	2021-2025
1821	2031-2050
1826	2021-2025
1828	2021-2025
1837	2021-2025
1856	2021-2025
1873	2021-2025
1876	2026-2030
1886	2031-2050
1931	2026-2030
1932	2021-2025
1941	2026-2030
1942	2026-2030
1946	2031-2050
1949	2031-2050
1951	2026-2030
1952	2026-2030
1953	2021-2025
1962	2026-2030

regulier onderhoud => doorlopend

TRAGE WEGEN DIEST

buurtwegen (Atlas Buurtwegen)

LEGENDE ACTIES*

- regulier onderhoud onverharde wegen
- regulier onderhoud halfverharde wegen
- regulier onderhoud verharde wegen
- heropenen / herstellen
- erkennen als gemeenteweg
- te verplaatsen - tracé verleggen
- gemeenteweg aanleggen
- opheffen
- aanleg knuppel- of vlonderpad
- nvt, o.a. zone ANB of Natuurpunt
- geen ingrepen

Deze kaart werd opgemaakt i.h.k.v. het tragewegenproject Diest en heeft geen juridische waarde. Ze vormt een momentopname en is gebaseerd op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt. Achtergrond: Cartoweb © NGI

* De acties in dit plan weerspiegelen een wensbeleid zowel op kortere als middellange en langere termijn. De inschatting van de timing voor bepaalde acties kan je terugvinden in het bijhorende tabeloverzicht.

Acties m.b.t. onderhoud zijn van toepassing indien het gebruik dit vereist en volgens de bevoegdheden van stad Diest conform het Decreet Gemeentewegen.

0 1 2 km

diest mijn stad

VLAAMS-BRABANT
kruispunt van vele werelden

TRAGE WEGEN

INTERLEUVEN
OVERHEIDEN EN ONDERSTUUNING

TRAGE WEGEN DIEST OPERATIONELE KEUZES & AFWEGINGSKADER

OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw
Kasteellaan 349A
9000 Gent
www.tragewegen.be

Interleuven
Brouwersstraat 6
3000 Leuven
www.interleuven.be

IN OPDRACHT VAN:

Stad Diest
Grote Markt
3290 Diest
www.diest.be

MET STEUN VAN:

Provincie Vlaams-Brabant
www.vlaams-brabant.be



TRAGE
WEGEN
V



CONTACTPERSONEN:

Zowie Vangeel, Trage Wegen
zowie.vangeel@tragewegen.be
016 23 09 04
Emma De Proft, Interleuven
emma.de.proft@interleuven.be
016 28 42 78

OMSCHRIJVING:

Operationele keuzes & afwegingskader m.b.t. de uitbouw en versterking van het tragewegennetwerk en wijzigingen aan het netwerk.

DATUM:



27 oktober 2022

Inhoud

INTRO	3
1. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES	3
2. BESLISSINGEN NEMEN INZAKE (TRAGE) GEMEENTEWEGEN	7
2.1 Algemene doelstellingen en principes	7
2.2 Beleidskader	7
2.3 Actieplan	7
3. AFWEGINGSKADER	7
3.1 Maximaal behoud van trage wegen	8
3.2 Verdichting van het tragewegennetwerk	8
3.2.1 Herstel & herwaardering	8
3.2.3. Wegen en paden waarvan rooilijn niet werd vastgelegd	10
3.2.2 Aanleg & ontwikkeling nieuwe wegtracés	11
3.3 Netwerkkwaliteiten	11
3.3.1 Samenhangend & fijnmazig	11
3.3.2 Multifunctioneel & belevingsvol	11
3.3.3 Verkeersveilig	13
3.3.4 Ontsloten	13
3.3.5 Grensoverschrijdend	14
3.3.6 Contextueel maar dynamisch	15



INTRO

In een eerste deel beschrijft deze nota de operationele keuzes in het tragewegenproject. Daarna volgt een inleidend deel over beslissingen nemen inzake (trage) gemeentewegen. In het derde deel volgt het afwegingskader.

1. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES

Operationele beleidskeuzes zijn strategieën om de visie m.b.t. de gewenste structuur van het tragewegennetwerk te realiseren / operationeel te maken. De visie wordt omschreven in de kompasnota.

Alle trage wegen uit de tragewegeninventaris werden ‘gescoord’ o.b.v. de wenslijnen, verzamelde noden & behoeften (deel van functionele / recreatieve route), het juridisch statuut en het actuele gebruik. Hoe hoger de score, hoe belangrijker het wegsegment. Op basis van de score zijn de trage wegen in categorieën ingedeeld die een idee geven naar prioriteit (hoog – medium – laag). Het puntensysteem en de daaruit voortgekomen categorieën zijn een leidraad m.b.t. de uitwerking van een actieplan incl. timing (zie verder).

In het actieplan ligt enerzijds de focus op maximale herwaardering van voormalige voet- en buurtwegen. De buurtwegen uit de Atlas der Buurtwegen van 1840 vormen immers nog steeds de (juridische) basis van het huidige wegennet en zijn een belangrijk onderdeel van het tragewegennetwerk.

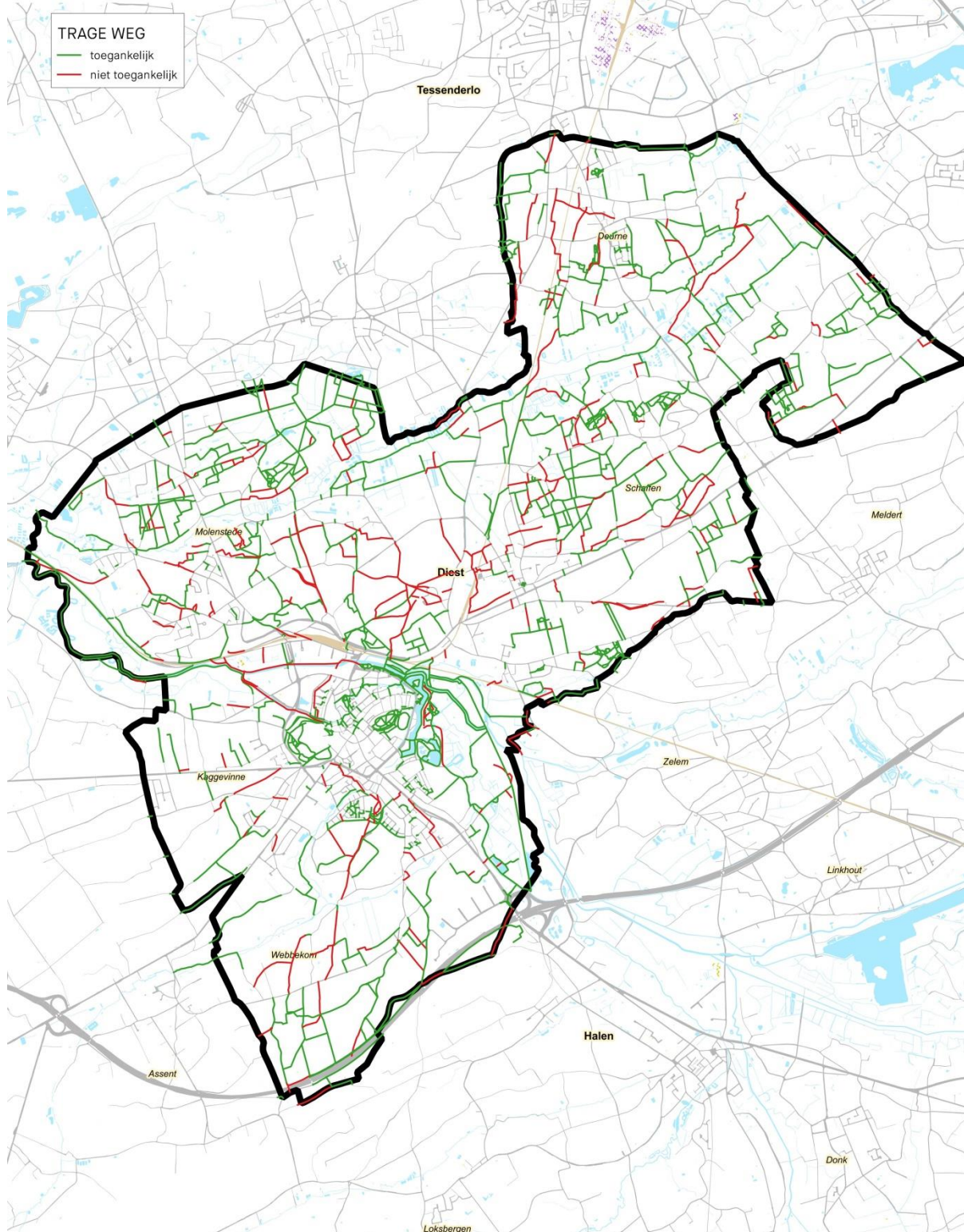
Anderzijds ligt de focus ook op het (her)inschakelen van publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang. Dit zijn paden en wegen, niet vermeld in de Atlas, die door langdurig openbaar gebruik een publiek statuut hebben verkregen.

Op de volgende pagina's tonen we deze overzichtskaarten:

- toegankelijkheidskaart van de inventaris trage wegen;
- weergave van het resultaat puntensysteem en categorieën;
- kaart met visualisatie van alle voormalige buurtwegen.



OVERZICHTSKAART INVENTARISATIE TRAGE WEGEN



Deze kaart werd opgemaakt i.h.k.v. het tragewegenproject en heeft geen juridische waarde.
Ze vormt een momentopname en is gebaseerd op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt.
Achtergrond: GRB © AIV

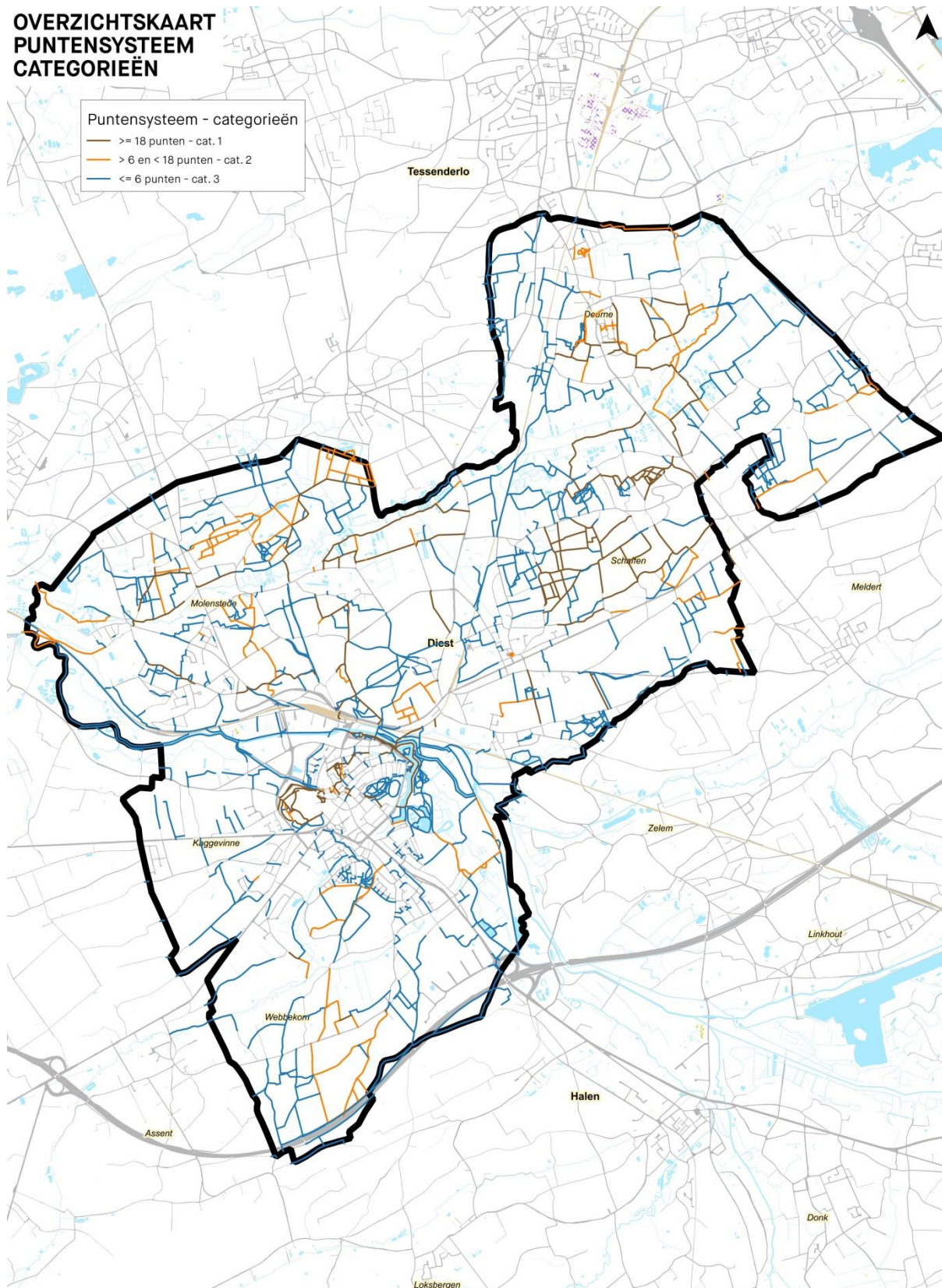
diest mijn stad

VLAAMS-BRABANT

TRAGE WEGEN INTERLEUVEN

0 1.000 m

OVERZICHTSKAART PUNTENSISTEEM CATEGORIEËN



Deze kaart werd opgemaakt i.h.k.v. het tragewegenproject en heeft geen juridische waarde.
Ze vormt een momentopname en is gebaseerd op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt.
Achtergrond: GRB © AIV

diest mijn stad

VLAAMS-BRABANT

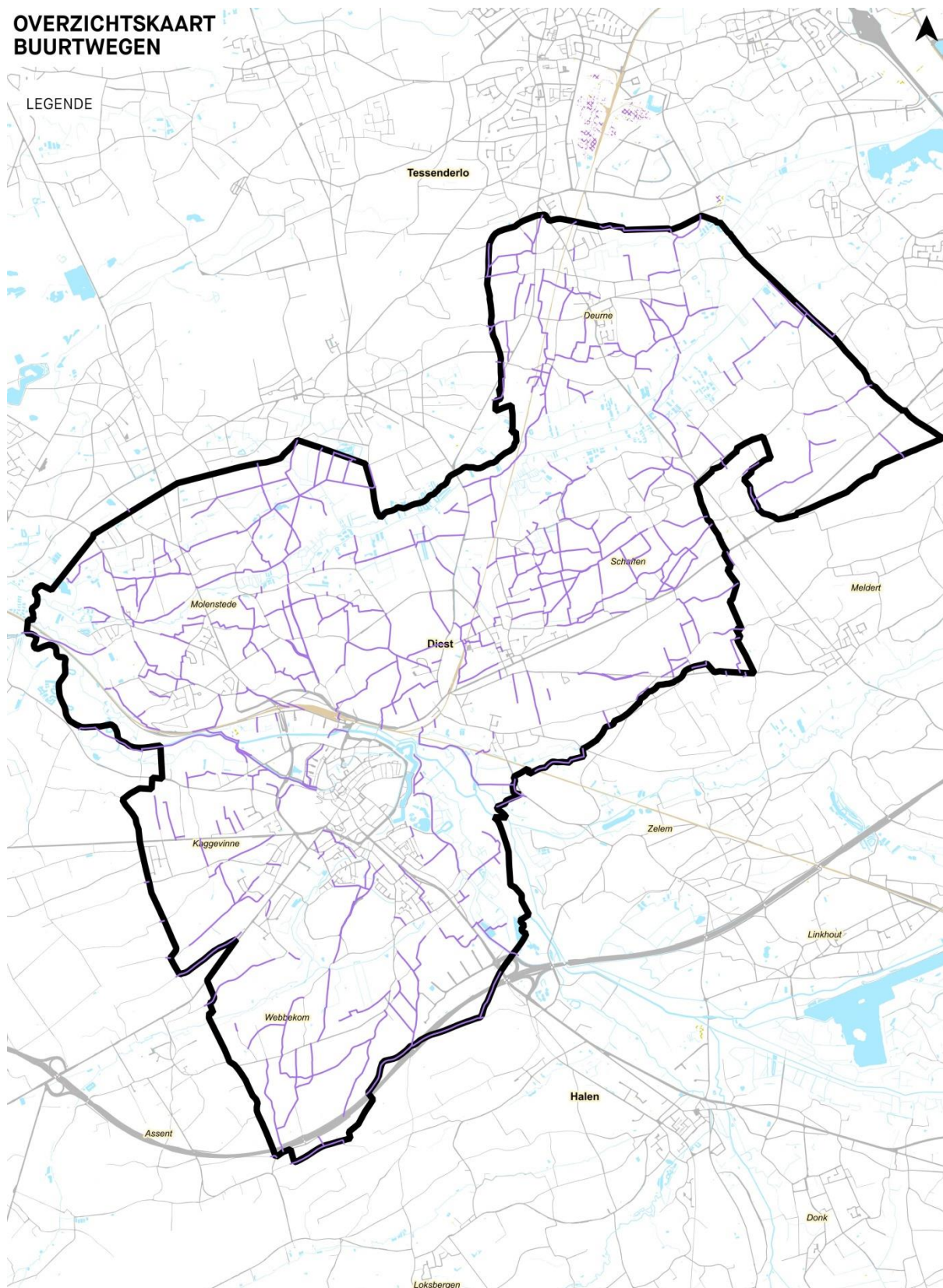
TRAGE WEGEN

INTERLEUVEN

0 1.000 m

OVERZICHTSKAART BUURTWEGEN

LEGENDE



Deze kaart werd opgemaakt i.h.k.v. het trage wegenproject en heeft geen juridische waarde.
Ze vormt een momentopname en is gebaseerd op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt.
Achtergrond: GRB © AIV

diest mijn stad

VLAAMS-BRABANT
Provincie van Vlaams-Brabant

TRAGE
WEGEN

INTERLEUVEN
Provincie van Interleuven

0 1.000 m



2. BESLISSINGEN NEMEN INZAKE (TRAGE) GEMEENTEWEGEN

Een integraal beleid rond trage wegen vereist doordachte en gefundeerde beslissingen m.b.t. het tragewegennetwerk. Hieronder volgen een aantal algemene doelstellingen en principes, samen met de koppeling met het beleidskader en actieplan.

2.1 Algemene doelstellingen en principes

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van wegen die deel uitmaken van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met de doelstellingen vermeld in artikel 3 van het Gemeentewegendecreet:

- 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 tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met de principes vermeld in artikel 4 van het Gemeentewegendecreet:

- 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 uitzonderingsmaatregel 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.

2.2 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 tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met het globale beleidskader trage wegen dat bovengenoemde algemene doelstellingen en principes verfijnt, concretiseert en aanvult:

- de opgemaakte kompasnota: visie vanuit de stad + noden, behoeften, bezorgdheden en aandachtspunten die voortkwamen uit het publieke startmoment;
- de eerder vernoemde operationele keuzes;
- het afwegingskader.

2.3 Actieplan

Het actieplan dat het beleidskader verder operationaliseert, neemt de vorm aan van (GIS)tabellen + ondersteunend kaartmateriaal met concrete en generieke acties voor alle wegsegmenten uit de tragewegeninventaris incl. een timing. Het actieplan is een streefbeeld dat natuurlijk de logica uit het afwegingskader reflecteert en elke legislatuur zal worden geëvalueerd en zo nodig kan worden bijgestuurd.

3. AFWEGINGSKADER

Dit deel behandelt concrete reflexen en toetsstenen bij beslissingen m.b.t. de uitbouw / versterking van het tragewegennetwerk en toekomstige wijzigingen aan het netwerk.

3.1 Maximaal behoud van trage wegen

Om de trage wegen in de toekomst sterker in te zetten als netwerk voor voetgangers en fietsers moeten de bestaande / toegankelijke trage wegen in eerste instantie goed in stand gehouden en beheerd 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) en een secuur administratief protocol (bv. vrijwaren van trage verbindingen bij het afleveren van omgevingsvergunningen).



Schaluinstraat ter hoogte van brugje over de Demer

3.2 Verdichting van het tragewegennetwerk

Het tragewegennetwerk verdichten kan door herstel en herwaardering of door aanleg en ontwikkeling van nieuwe van wegen en paden.

3.2.1 Herstel & herwaardering

Het traag netwerk zal uitgebreid worden (in termen van aantal toegankelijke kilometers wegtracés). Heel wat in onbruik geraakte trage wegen waarvan de rooilijn in het verleden werd vastgelegd, 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 of verbindingen een hedendaagse invulling.

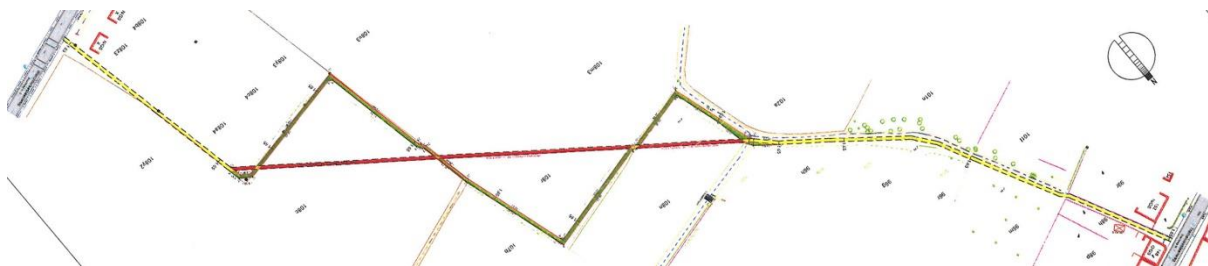
De mogelijke aanpak of werkwijze m.b.t. afgesloten, ingenomen of slecht onderhouden / verwilderde trage wegen hangt vaak sterk samen met de lokale context zoals het actueel grondgebruik en eigendomssituaties. Meestal kan hier al een goed beeld van gevormd worden door een blik te werpen op de luchtfoto, het kadaster, historisch kaartmateriaal en / of door het screenen van info en eventuele knelpunten die tijdens de inventarisatie werden opgetekend. In bepaalde situaties kan bijkomend onderzoek nodig zijn om een weg al dan niet te herwaarderen / op te heffen (bv. terreinbezoek, overleg aangelanden / eigenaars).

A. Wanneer de lokale situatie het toelaat, heeft herwaardering op de huidige / oorspronkelijke locatie de voorkeur. Zo kan het tracé van de weg grotendeels nog zichtbaar zijn en enkel een degelijke onderhoudsbeurt nodig hebben. Of volgt het traject de actuele perceelgrenzen zonder dat de weg drastisch ingenomen werd. Of misschien gaat het om een relatief eenvoudige eigendomssituatie (bv. de bedding is in eigendom van de stad zelf of van een beperkt aantal particulieren). We kunnen in deze gevallen spreken over ‘quick wins’: resultaten op het terrein zijn snel en haalbaar met beperkte inspanningen / middelen.



Situatie voor en na bij de realisatie van een quick win door uitvoering van een degelijke onderhoudsbeurt. (gemeente Voeren)

B. 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. (gemeente Begijnendijk)

C. 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, doorsneden zijn door een spoorweg of zelfs overbouwd zijn terwijl er weinig tot geen mogelijkheden zijn tot verplaatsing. Of bepaalde trajecten kunnen ondertussen vervangen zijn door kwalitatieve alternatieven in de onmiddellijke omgeving. Ook een combinatie is uiteraard mogelijk. In dergelijke situaties kan gekozen worden om een weg niet te herstellen / op te heffen.

Voor wegen en paden waarvan de rooilijn niet beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen (de rooilijn is dan de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen) is het niet altijd eenvoudig om het statuut eenduidig vast te stellen. Specifiek m.b.t. herstel van publiekrechtelijke erfdienstbaarheden

van doorgang en / of erkenning van gemeentewegen op grond van dertigjarig publiek gebruik schuift dit kader volgende afwegingen naar voor.

Het gebruik van de weg voldoet aan volgende voorwaarden:

- **Publiek / openbaar:** Er wordt voldoende gebruik aangetoond door voetgangers en / of fietsers dus niet alleen de aangelanden en bv. enkele eigenaars van achterliggende percelen of enkel de aangrenzende bureu.
- **Niet-dubbelzinnig:** Het gebruik is / was van die aard dat er een wegbedding bestaat / bestond of in stand wordt / werd gehouden.
- **Onafgebroken:** De gebruiksdruk moet / moest voldoende hoog (geweest) zijn. Dit is een feitenkwestie: dus niet één keer per jaar passeren met 20 mensen van 1 wandelclub of één persoon die dagelijks passeert, maar voldoende regelmatige passage van verschillende mensen.
- **Langdurig:** Al deze voorwaarden moeten gedurende 30 jaar vervuld (geweest) zijn.

De 30-jarige aanwezigheid van een weg kan worden vastgesteld op historisch kaartmateriaal en luchtfoto's (tot op heden) en het publiek gebruik door getuigenverklaringen van inwoners en burgers die de weg de afgelopen 30 jaar hebben gebruikt. Andere 'bewijzen' die in aanmerking komen om het publiek gebruik aan te tonen:

- opname van de weg in voor het publiek toegankelijke parcours zoals mountainbike, wandel- en fietsnetwerken;
- fotomateriaal waaruit de voor het publiek toegankelijke staat van de weg blijkt;
- opname van de weg in administratieve documenten zoals plannen, vergunningen, aktes, opmeting in het GRB enz.;
- recent publiek gebruik kan worden vastgesteld door de aanwezigheid van publieke tracks van joggers en/of mountainbikers op de heatmap van bv. Strava of OpenStreetMap.



Screenshot Strava heatmap

3.2.2. Wegen en paden waarvan de rooilijn niet werd vastgelegd

Voor wegen en paden waarvan de rooilijn niet beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen of niet op een andere wijze werd vastgelegd (de rooilijn is dan de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen) is het niet altijd eenvoudig om het statuut eenduidig vast te stellen. De stad wenst deze

situaties uit te klaren en maximaal rechtszekerheid te verschaffen voor gebruikers en eigenaars. Specifiek m.b.t. het vaststellen van publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang en/of erkenning van gemeentewegen op grond van dertigjarig publiek gebruik schuift dit kader volgende afwegingen naar voor.

3.2.3. Aanleg & ontwikkeling nieuwe wegtracés

Daarnaast kan het tragewegennetwerk ook uitgebreid worden door de ontwikkeling en aanleg van nieuwe wegtracés. Bij nieuwe projecten of bij aanpassingen van bestaande situaties is het belangrijk verkeersvrije of verkeersluwe wegen in het programma op te nemen. Op die manier kunnen belangrijke missing links gerealiseerd worden bv. ontbrekende schakel in een recreatieve route of een alternatief voor een druk kruispunt op een schoolroute. Tenslotte 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.

Nieuwe trage wegen realiseren kan o.a. op het moment dat zich bepaalde opportuniteiten voordoen: ruimtelijke ontwikkelingen zoals woonuitbreiding, een nieuwe verkaveling, reconversie van bestemmingen / terreinen, valoriseren van eigendommen van de stad, OCMW,... Een stedenbouwkundige last is een nuttig instrument om trage wegen te realiseren door voorwaarden te stellen bij vergunning. Een dergelijke stedenbouwkundige last kan opgelegd worden conform de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Bij de aanleg & ontwikkeling van nieuwe wegtracés kan de stad verder met de eigenaars van percelen een overeenkomst afsluiten om grondstroken permanent of tijdelijk als gemeenteweg te bestemmen, en dit voor een periode van maximaal negenentwintig jaar, waarna zij hun statuut als gemeenteweg verliezen.

3.3 Netwerkkwaliteiten

Bij beslissingen m.b.t. de uitbouw en versterking van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met een aantal belangrijke criteria voor de kwaliteit van het netwerk voor actieve weggebruikers.

3.3.1 Samenhangend & fijnmazig

Er wordt gestreefd naar een vergroting van de samenhang en fijnmazigheid van het tragewegennetwerk. 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. Samenhangend en fijnmazig houden dus in dat:

- een optimale bereikbaarheid van bestemmingen en voorzieningen gerealiseerd wordt te voet of met de fiets via een fijnmazig en samenhangend netwerk;
- bestemmingen nabij zijn;
- omwegfactoren minimaal zijn (streefwaarde: omrijfactor t.o.v. het kortste alternatief is minder dan 1,5);
- barrières weggewerkt zijn door bruggen, tunnels, passages onder of door gebouwen,...;
- er gezocht wordt naar afstemming met of aansluiting op bestaande netwerken en concepten zoals functionele netwerken voor fietsers of recreatieve wandel-netwerken.

3.3.2 Multifunctioneel & belevingsvol

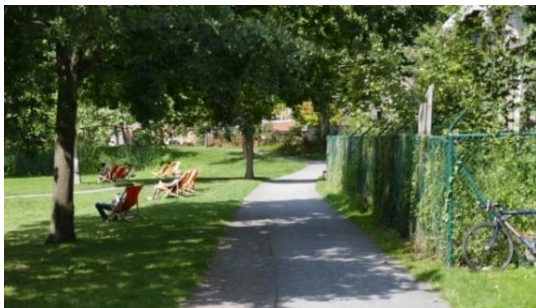
Er wordt gestreefd naar een verhoging van de multifunctionaliteit en belevingskwaliteit van het tragewegennetwerk waarbij inrichting en het (beoogde) gebruik zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Wijzigingen mogen niet leiden tot verlies van mobiliteit of beleving voor de verschillende

gebruikers – zowel functioneel als recreatief – of van verbonden maatschappelijke, ecologische diensten of cultuur-historische winsten (bv. door inrichting of ligging). Hieronder volgen een aantal voorbeelden.

Wijzigingen aan het tracé van een weg zijn soms nodig om de mobiliteit / multifunctionaliteit te verhogen bv. het verbreden van een wegbedding zodat verschillende gebruikers elkaar kunnen kruisen of het afstemmen van de breedte van een veldweg aan de dimensies van landbouwvoertuigen.

De berm van de weg is zeer belangrijk naar beleving toe. Wanneer de rooilijn te smal is, zal er weinig tot geen plaats zijn voor groen of een gracht. Wanneer de breedte beschikbaar is, is het aangewezen om naast ruimte voor de rijbaan zelf ook ruimte voor een aangename berm te voorzien. Op die manier kunnen trage wegen bv. als kwalitatieve verbindingen door verkavelingen of woonblokken maar ook als belevingsvolle verblijfsfunctie ingericht worden.

Bij onverharde verbindingen die functioneel intensief gebruikt worden (bv. woon-werkverkeer of in een schooltraject) kan gekozen worden voor een opwaardering van de wegbedding met een halfverharding, inrichting met verlichting én vaak een grotere breedte.



Halfverhardingen in Park Cerckel en Park Jan Heylen

In bossen, natuurgebieden en holle wegen is verharding dan weer sterk af te raden omwille van de ecologische en / of historische waarde. Dergelijke wegen vereisen meestal ook een specifiek beheer en in vele gevallen volstaat voor de gebruiker een relatief smal pad.



Dassenaarde (bron: site Natuurpunt) Holle weg Mierenberg Wandeling

Trage wegen kunnen de dragers zijn in belevingsvolle groenblauwe netwerken. Om dit netwerk te versterken, is de uitbouw en herstel van trage wegen langs waterlopen een belangrijke prioriteit.



beeld: jaagpad Demer

3.3.3 Verkeersveilig

Trage wegen zijn autovrij of autoluw en scoren dus goed op vlak van verkeersveiligheid. Maar het komt er op neer dat de rooilijnkeuze de richtlijnen inzake verkeersveiligheid volgt. Bij langere tracés voor voetgangers of fietsers wordt gestreefd naar een maximale invulling via trage wegen (trajecten in eigen bedding). Waar geen eigen bedding mogelijk is, wordt aangetakt op wegen waarbij het autoverkeer zoveel mogelijk gescheiden is van de trageweggebruiker bv. door bomenrijen of hagen. Verder wordt er gestreefd naar een minimaal aantal kruisingen en ‘zwarte kruispunten’ en naar een rooilijn die voldoende breed voorzien wordt. Binnen de bebouwde kom wordt naast trage wegen ook gebruik gemaakt van woonerven, doorlopende straten en fietsvoorrangswegen zoals fietsstraten. Specifiek voor fietsers is er extra aandacht voor veilige aansluitingen op andere wegen en worden scherpe hoeken vermeden. De vademecums voetgangers- en fietsvoorzieningen vanuit de Vlaamse overheid bieden een ondersteunend referentiekader voor de aanleg van verkeersveilige infrastructuur op maat van de zachte weggebruiker. Een prioriteit is het realiseren van veilige schoolomgevingen, dus bovenstaande geldt des te meer voor functionele schoolverbindingen.



Landbouwwegen, fietsstraten, woonerven en doorlopende straten hebben een autovrij of autoluw karakter en zijn veilig voor voetgangers en fietsers

3.3.4 Ontsloten

Een kwaliteitsvol tragewegennetwerk is fysiek toegankelijk maar ook zichtbaar op het terrein; het is uitnodigend voor al dan niet toevallige passanten.

Fysiek toegankelijk betekent meer dan geschikt voor voetgangers en fietsers. In meer stedelijke context, op specifieke domeinen zoals woonzorgcentra en ziekenhuizen of in schoolomgevingen is het aangewezen om trage wegen goed toegankelijk te maken of in te richten voor kinderwagens en rolstoelen.

Routeinformatie en bewegwijzering zorgen voor zichtbaarheid en leesbaarheid op het terrein zoals signalisatie recreatieve en thematische routes of infoborden onderweg. Dit is des te meer het geval wanneer de zichtbaarheid en ligging van de rooilijn adequaat wordt ingeplant bv. als deze de zichtlijnen volgt.



Naambordje buurtweg Molenstede



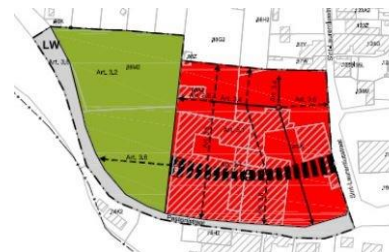
Signalisatie langeafstandsroutes

3.3.5 Grensoverschrijdend

Als geheel doorkruist het tragewegennetwerk grenzen (territoriaal, administratief), schaalniveaus (geografisch, functioneel), bestuursniveaus (multigovernance), eigendomsregimes (privaat/publiek) en sectorale doelstellingen of belangen. Het tragewegennetwerk is dus 'grensoverschrijdend' maar moet tegelijkertijd zorgen voor verbinding, integratie en coherentie. Hieronder volgen een aantal voorbeelden.

Wijzigingen aan het tragewegennetwerk worden zo nodig beoordeeld of uitgewerkt in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief bv. intergemeentelijke verbindingen die een bovenlokaal karakter kunnen hebben. Door samen te werken met buurgemeenten kunnen kansen opduiken die op het eerste zicht niet naar boven zouden komen.

De betekenis van het netwerk op verschillende schaalniveaus vergroot of blijft minstens bestaan. Wijzigingen moeten bijdragen aan de hiërarchische opbouw van het tragewegennetwerk en mogen niet leiden tot missing links.



Schaalniveau fietssnelweg versus doorsteek voorzien in een RUP (gemeente Begijnendijk)

Om het tragewegennetwerk te kunnen verbeteren, optimaal te beheren, onderhouden en inrichten, moet er een duidelijk overzicht zijn m.b.t. bepaalde eigendommen en het huidige beheer. Herstel en herwaardering kan bv. prioritair gebeuren daar waar trage wegen gelegen zijn op eigendom van de stad of het OCMW. M.b.t. beheer en onderhoud moet de vraag gesteld worden welke trage wegen nu al beheerd of onderhouden worden door de stad? Welke door de provincie, Natuurpunt of Agentschap voor Natuur en Bos? Welk specifiek beheer of onderhoud (bv. holle wegen) wordt uitbesteed of gebeurt misschien door particulieren? Deze oefening komt voor eens en voor altijd een bod bij de opmaak van het actieplan. Pas wanneer dit in kaart is gebracht, kan er gekeken worden of het beheer en onderhoud geoptimaliseerd moet worden en wie beheer, inrichting en onderhoud van te herwaarderen – of eventueel nieuwe – trage wegen op zich zal nemen.



Dag van de Trage Weg 2016 en 2019 in Molenstede met Natuurpunt, Landelijk Gilde en Heemkring



Inwandeling van het 'laarzenpad' tussen de gemeente Hove en Lint op Dag van de Trage Weg 2015. De nieuwe verbinding kwam tot stand door een brede samenwerking: 2 gemeentebesturen, provincie Antwerpen (inhoudelijke ondersteuning en brugje over waterloop), Trage Wegen (inhoudelijke uitwerking), OCMW's (verkoop van gronden), Agentschap voor Natuur en Bos (afspraken beheer) en particulieren.

3.3.6 Contextueel maar dynamisch

Het tragewegennetwerk wordt zo goed mogelijk ontwikkeld in overeenstemming met de eigenheid van een locatie en binnen de draagkracht van de omgeving. Dit hangt sterk samen met de eerder benoemde multifunctionaliteit en beleevingskwaliteit.

Maar het netwerk is niet statisch en kan evolueren doorheen de tijd (en dus ook de bijhorende rooilijnen). Het wordt best toekomstgericht ontwikkeld als antwoord op actuele uitdagingen en kan adaptief meevolueren met ruimtelijke mutaties, wijzigende noden, ecologische randvoorwaarden, nieuwe verplaatsingspatronen, enz. Bij de uitbouw, beheer en inrichting moet dus rekening gehouden worden met het 'levend' karakter van een tragewegennetwerk. Hieronder volgen een aantal voorbeelden.



Toegankelijkheidsborden Natuurpunt en Agentschap voor Natuur en Bos

Voor bepaalde trage wegen kunnen (periodiek) gebruikersbeperkingen ingesteld of verwacht worden o.a. omwille van kwetsbare natuur (bv. broedseizoen), beheerwerken, brandgevaar, richtlijnen bermdecreet (bermen mogen pas gemaaid worden vanaf 15 juni) of aard van de bedding (zoals natte zones op onverharde paden in de winter). Indien mogelijk wordt best een alternatieve omleiding gezocht. Dit is bv. het geval in het Webbekoms Broek. Een afgestemd beheer, degelijke inrichting en signalisatie sluiten hier bij aan (bv. de nodige infoborden plaatsen of het voorzien van een knuppelpad in heel natte zones).

Soms kan het zijn dat een wegbedding doorheen de jaren op een organische manier verschoven is ten opzichte van de oorspronkelijke locatie. Dit hoeft geen probleem te zijn maar in sommige gevallen wordt de rooilijn best aangepast overeenkomstig de actuele gebruikstoestand om discussie in de toekomst te vermijden.



Info afgesloten wandelpad en opening brug in het Webbekoms Broek



Deze beelden tonen duidelijk het dynamische of levende karakter van een trage weg (gemeente Dilbeek)

Kasteellaan 349 A
9000 Gent
09/331 59 20

Tiensesteenweg 63
3000 Leuven
016/23 09 04

algemeen directeur
Myriam Parys

voorzitter
Erwin Jennes