

BELEIDSKADER
TRAAG NETWERK
KORTENBERG



IN OPDRACHT VAN:

Gemeentebestuur
Kortenberg
Dr. V. De Walsplein 30 3980
Kortenberg
www.Kortenberg.be

OPGEMAAKT DOOR:

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



Interleuven
Brouwersstraat 6 3000
Leuven
www.interleuven.be

**TRAGE
WEGEN** >
V

CONTACTPERSONEN:

Dries Elst, Trage Wegen vzw
Dries.elst@tragewegen.be

Griet Valkenaers, Interleuven
Griet.valkenaers@interleuven.be

DATUM:

9 augustus 2023

Inhoud

0. INLEIDING	4
1. INVENTARIS	5
1.1	Opmaak werkkaart 5
1.2	Terreininventarisatie 6
1.3	Resultaat inventarisatie 6
2. VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 'TRAAG NETWERK'	10
2.1	Analyse lokale situatie 10
2.2	Beleids- en planningscontext 10
2.3	Workshops gemeentediensten 15
2.4	Wensbeeld 'traag netwerk' 16
3. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES/THEMATISCHE UITDIEPING	19
3.1	Operationele beleidskeuze: 'Veilige schoolverbindingen' 19
3.2	Thematische uitdiepingen: "Dwarsliggers en blinde vlekken". 21
4. AFWEGINGSKADER	23

003/024

0. INLEIDING

Begin 2020 engageert de gemeente zich tot het uitwerken van een tragewegenproject. Op dat moment zijn niet alle trage wegen op het grondgebied gekend of zijn ze gedeeltelijk in slechte of onbruikbare staat. Daardoor blijven hun **troeven onderbenut**, terwijl er op het vlak van **actieve mobiliteit** naar de toekomst toe **heel wat kansen** zijn. Ook op dat moment wordt het **Vlaams decreet houdende de gemeentewegen** (verder: Gemeentewegendecreet / GWD) van kracht, een decreet dat heel wat bepalingen rond trage wegen inhoud én dat het zwaartepunt van de **bevoegdheden en verantwoordelijkheden rond trage wegen bij de gemeente** legt.

In opvolging van hoofdstuk 2 van het GWD stelde het gemeentebestuur in samenwerking met Trage Wegen vzw en Interleuven een **beleidskader "traag netwerk"** op voor het grondgebied van de gemeente Kortenberg.

Op 24 april 2023 werd dit beleidskader voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad. Een openbaar onderzoek werd gevoerd met ingang op 04 mei 2023 tot en met 21 juni 2023. Een bijhorende informatievergadering voor de inwoners vond plaats op woensdag 03 mei 2023. Er werd een raadscommissie georganiseerd op woensdag 14 juni 2023.



wegen.

Met het Gemeentewegendecreet is er een nieuw reglementair kader m.b.t. gemeentewegen. Het decreet heeft als doelstelling om de **structuur**, de **samenhang** en de **toegankelijkheid** van de gemeentewegen te vrijwaren en verbeteren én is gericht op de **herwaardering** en **bescherming** van een fijnmazig netwerk van trage

Het beleidskader bestaat uit volgende onderdelen:

- (1) inventaris
- (2) een strategische visie op de gewenste ruimtelijke structuur of wensbeeld voor het 'traag netwerk';
- (3) de rangschikking van een reeks ingrepen / maatregelen in operationele beleidskeuzes en één of meer thematische uitdiepingen
- (4) een afwegingskader voor toekomstige wijzigingen aan het 'traag netwerk'.



004/024

1. INVENTARIS

Een gedetailleerde inventaris geeft een **actueel beeld van het tragewegennetwerk** en brengt duidelijkheid over welke paden of wegen er nog zijn, in welke toestand ze zijn en welke er in de loop van de jaren in onbruik raakten of verdwenen zijn. Een inventaris van de trage wegen is noodzakelijk om **knelpunten** in kaart te kunnen brengen, maar ook om **kansen** te detecteren die het tragewegennetwerk in de toekomst kunnen verbeteren en versterken.

1.1 Opmaak werkkaart

Eerst werd aan de hand van kaartanalyse een werkkaart opgemaakt voor het hele grondgebied van de gemeente (voorjaar 2020). Het theoretische en potentiële tragewegennetwerk werd opgetekend op basis van volgende bronnen:

- **Wegenregister** van het Agentschap Informatie Vlaanderen. Dit register vormt de basis van de werkkaart. Via een filter werd een selectie gemaakt van (potentiële) trage wegen op basis van verharding, klasse en type weg.

- **Topografische kaartenreeks van het NGI.** Zowel de meest recente (waarop het wegenregister gebaseerd is) als oudere uitgaves geven een waarheidsgetrouwe momentopname en laten toe om een evolutie in de tijd te karteren.
- **Atlas der Buurtwegen** (incl. wijzigingen). Dit ‘kadaster van de wegen’ uit 1841 legt de rooilijnen vast van de buurt- en voetwegen, en vormde de basis van de Buurtwegenwet. Sinds het GWD zijn deze wegen gecategoriseerd als ‘gemeentewegen waarvan de rooilijn beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen’.
- **OpenStreetMap** (OSM) is een zeer goede aanvullende bron, omdat dit een open source kaarttoepassing is die continu wordt bijgewerkt. Steeds meer (ook professionele) gebruikers houden zich bezig met het verrijken van deze OSM-database.
- **Strava** is een online platform waarop buitensporters (wandelaars, fietsers, lopers, ruiters,...) hun activiteiten kunnen registreren. Via de Global Heatmap kan ingeschat worden welke tracés populair zijn of welke minder bekende tracés nog onder de radar blijven.
- Ook **luchtfoto’s** zijn de laatste jaren een steeds nauwkeurigere bron. Zeker bij controle of twijfel van de ligging van een tracé bieden ze vaak uitsluitsel.

Op deze inventarisatiekaart (zie *bijlage 1 – inventarisatiekaart*) zie je van elke weg (of wegsegment) of het in de atlas der buurtwegen staat of niet, én of deze weg (of wegsegment) waarschijnlijk verdwenen is of niet volgens de geraadpleegde bronnen.



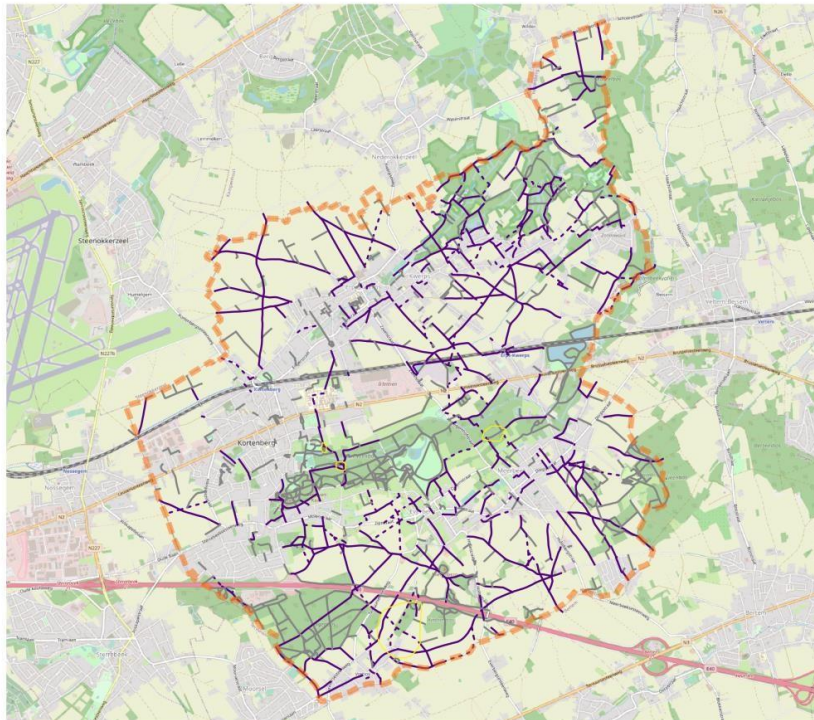
Belangrijke bronnen bij de analyse (v.l.n.r.): wegenregister, Atlas Buurtwegen, topokaart NGI, OpenStreetMap

005/024

1.2 Terreininventarisatie

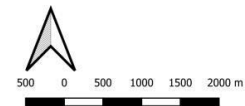
Voor de terreininventarisatie werd een opleidingsmoment ingepland waarop alle inwoners van de gemeente welkom waren. Ze zouden zich dan kunnen engageren om aan de hand van een inventarisatie-app gebaseerd op de werkkaart (zie onder) de **terreingegevens** van de trage wegen te verzamelen (toestand, verharding, breedte, knelpunten, foto’s).

Omwille van de Covid-19 pandemie werd uiteindelijk besloten het infomoment te schrappen en de inventarisatie door een beperkte groep mensen te laten uitvoeren.



Inventarisatie Trage Wegen Kortenberg

-  fusiegemeente
- Trage Wegen Kortenberg
-  buurtweg
-  buurtweg, verdwenen?
-  feitelijke weg
-  feitelijke weg, verdwenen?



Overzichtsk kaart met alle te bezoeken potentiële trage wegen

Na een grondige controle en verwerking van de terreinventarisatie kreeg de werkkaart een update tot een **evaluatie- of toegankelijkheidskaart**. Hieronder wordt een kaartuitsnede getoond; voor de volledige toegankelijkheidskaart zie **bijlage 2**.



De evaluatiekaart toont de wegsegmenten naar toegankelijkheid. Ze is gebaseerd op terreininventarisatie, (historische) kaartanalyse en op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt. Ze vormt een **momentopname** en heeft **geen juridische waarde**. Deze kaart, en met **uitbreiding dit beleidsplan, wijzigt in geen geval het juridisch statuut van de opgenomen wegsegmenten**. Het betekent niet omdat een wegsegment op de kaart als toegankelijk is aangeduid, dat er ook op het wegsegment, met uitbreiding de volledige weg, een recht van doorgang aanwezig is. Het geeft alleen aan dat het wegsegment op moment van de inventarisatie toegankelijk was. De weg kan wel een opportuniteit zijn om het wensbeeld van de gemeente te realiseren. **Het wijzigen van het juridisch statuut van een weg kan enkel en alleen door de juiste procedure van het GWD te volgen.**

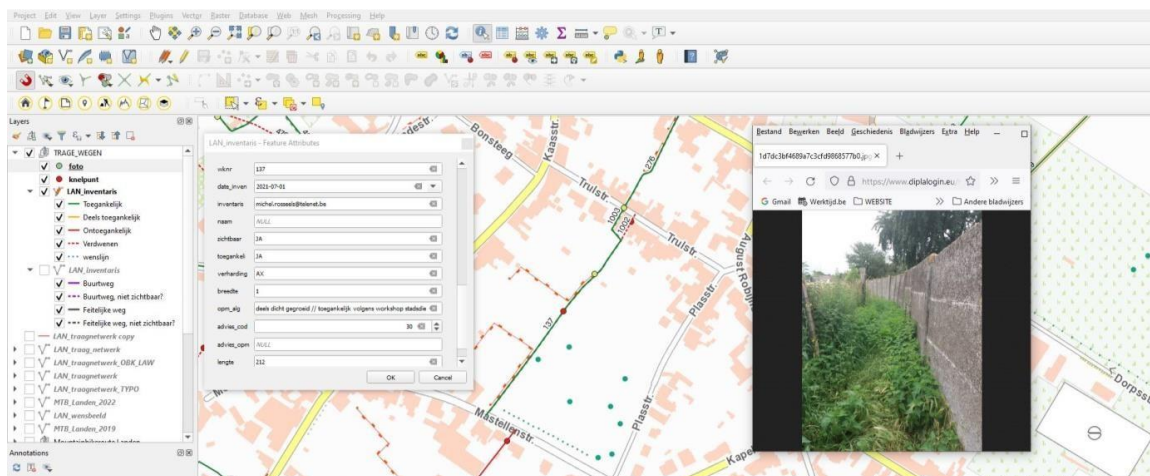
Ook voor het **opheffen** van trage wegen dient steeds de juiste **procedure** van het GWD gevolgd te worden.

Door de inventarisatie krijgen we een zicht op de bijzondere **diversiteit** van het tragewegenpatrimonium. Die diversiteit is zowel een kwaliteit als een uitdaging. Een kwaliteit omwille van de uiteenlopende belevingen die gebruikers op de trage wegen kunnen opdoen, een potentieel recreatief uithangbord voor Kortenberg. Anderzijds is het niet altijd eenvoudig om de wegen te vinden op het terrein (wayfinding is niet optimaal).



Dankzij de hulp van de **inventariseerders** werden ongeveer **1400 wegsegmenten** in kaart gebracht en bijna **2000 foto's** geregistreerd. Het totale netwerk is bijna **180 km** lang waarvan ruim **100km** rooilijnen bevatten die opgenomen zijn in de Atlas der Buurtwegen. Het statuut van de overige wegsegmenten is niet zo eenduidig te bepalen. Het kan gaan over **feitelijke trage wegen**: trage wegen op openbaar domein, publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang, voormalige treinbeddingen en andere wegen en paden in feitelijke toestand van openbare weg. Maar evengoed kunnen ook **private wegsegmenten** in kaart gebracht zijn. De inventaris wijzigt zoals hoger vermeld op geen enkele wijze het juridische statuut van de wegsegmenten. Bijna 75% van de wegsegmenten werd op het moment van de inventaris als **toegankelijk** geïnventariseerd.

De bijbehorende (GIS)-databank kan door de verschillende gemeentediensten als instrument gebruikt worden om informatie m.b.t. de trage wegen te **raadplegen, visualiseren en bewerken**. De tragewegeninventaris vormt de basis van waaruit een visie of beleidskader stapsgewijs wordt opgebouwd.



Screenshot van een databank trage wegen in het geografisch informatiesysteem (GIS)

2. VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR ‘TRAAG NETWERK’

De visie op de gewenste ruimtelijke structuur voor het traag netwerk omvat de ontwikkeling van een **streef- of wensbeeld op lange termijn** met de inventaris van de wegsegmenten als vertrekbasis.

2.1 Analyse lokale situatie

Eerst is het belangrijk om de **lokale situatie** m.b.t. het thema trage wegen te analyseren om een basisidee te krijgen van: fysisch-geografische structuur, ruimtelijke dynamiek, bewegingsstromen, knooppunten en polen, infrastructuur, groenstructuur, speelweefsel, enz.

Stap voor stap werd voor het grondgebied een **GIS-project** opgebouwd. In dit project werden een reeks nuttige lagen verzameld (zowel raster als vector) voor de uitwerking van het wensbeeld. Deze kaartlagen bestaan o.a. uit de biologische waarderingskaart en boskartering om waardevolle groengebieden zichtbaar te maken. De beekvalleien en overstromingsgevoelige gebieden vormen eveneens een belangrijke onderlegger. En uiteraard is het belangrijk om te kijken hoe de inventaris zich verhoudt met bestaande wandel-, fiets- en ruiternetwerken, -lussen of -routes.

2.2 Beleids- en planningscontext

De bestaande **beleids- en planningscontext** bevat verschillende – soms rechtstreekse – aanknopingspunten voor het beleidskader. Hieronder volgt een beknopt overzicht van relevante passages in diverse plannen en documenten.

-- Omgevingsanalyse (2015)

De voorstellen in deze omgevingsanalyse zijn zeer waardevol omdat ze voor een zeer sterke verweving van het netwerk binnen vooral **dichtbevolkte gebieden** kunnen zorgen. Net zoals geldt voor het hele wensbeeld zijn de verbindingen indicatief en moeten ze niet op perceelsniveau geïnterpreteerd worden.

De omgevingsanalyse werd mee gebaseerd op een **inspraakwandeling en een inspiratiemarkt** en focust op kernversterking, strategische groene zones en strategische sites. Binnen de thema's worden wensbeelden uitgewerkt waarbij er nieuwe trage wegen worden voorgesteld of bestaande trage wegen opnieuw in gebruik worden genomen.

○ **Kernversterking: Kern**

Kortenberg

“Het binnengebied Beekstraat – Kiewitstraat – Brouwerijstraat is een groot bouwblok waarbinnen nog een aantal ontwikkelingsmogelijkheden zitten. Er kan een gevel worden gemaakt naar de publieke ruimte rond de kerk en het ontmoetingscentrum. Zo wordt deze parking ook meer onderdeel van het centrum. Het is noodzakelijk dat het groene karakter van het bouwblok vandaag en in de toekomst bewaard blijft. Dit groene karakter kan tegelijk de drager zijn van een zachte doorsteek.”

Deze gewenste doorsteek wordt meegenomen als wenslijn.

“Het binnengebied Brouwerijstraat – Karterstraat – Leuvensesteenweg ligt op een zeer strategische locatie. De site kan bijdragen aan het netwerk van zachte doorsteken doorheen het centrum van

Kortenberg. Ook kan er onderzocht worden of het mogelijk is om binnen dit bouwblok bijkomende oppervlakte te realiseren voor de handel langsheen de Leuvensesteenweg en de Brouwerijstraat. Net zoals in andere binnengebieden is het behoud van het groene karakter bij een toekomstige ontwikkeling

010/024

belangrijk. Het onderbrengen van extra parkeermogelijkheden hier is niet wenselijk. Indien dit toch gebeurt, is het noodzakelijk om op een kwalitatieve manier om te springen met parkeren, met voorkeur ondergronds of bebouwd”.

Deze gewenste verbindingen worden meegenomen als wenslijn. Deze verbindingen kunnen naast de ontsluiting van de groenere binnengebieden eveneens een waardevol traject vormen voor de stappers en trappers van de basisschool. Het is belangrijk dat de aansluitingen op de Brouwerijstraat visueel duidelijk zijn en dat de oversteek veilig aangelegd wordt.

Kern Meerbeek

“We houden rekening met een mogelijke lange termijn verdichting van het bouwblok tussen de Alfons Dewitstraat, de Constant Cludtsstraat, de Dorpsstraat en de Sint-Antoniussstraat. Twee kavels maken de ontsluiting van dit binnenbouwblok mogelijk: de kavel van de school die verlaten zal worden aan de Dorpsstraat en een leegstaande kavel aan de Alfons Dewitstraat. Er kunnen twee nieuwe doorsteken voor zacht verkeer gemaakt worden. Een mogelijke ontwikkeling moet wel rekening houden met het behoud van het groene karakter van dit binnenbouwblok”

De twee gewenste wegen binnen het bouwblok worden meegenomen als wenslijnen.

“De nieuwe ontwikkeling op de site Vannetelbosch vormt een gevel naar de groene doorsteek en zorgt voor een passende afwerking op de hoek naar het dorpsplein toe. Het is belangrijk dat het reliëf en andere landschapskwaliteiten op een gepaste manier worden opgevangen in het ontwerp. De ontsluiting en het parkeren dienen geïntegreerd te worden in de aangegeven bouwzone, zodat de groene doorsteek naar de vallei zo open mogelijk kan blijven en enkel toegankelijk is voor zacht verkeer. De ontwikkeling heeft geen achterkanten naar de beekvallei toe.”

De gewenste weg wordt meegenomen als wenslijn.

Kern Everberg

“We zien de nabijheid van het Kasteel de Merode en de Prinsendreef als een kwaliteit voor het centrum van Everberg. Door middel van het versterken van de trage verbinding trachten we de bereikbaarheid tussen het kasteeldomein en het centrum te vergroten.”

Deze bestaande trage verbinding vormt een verbinder binnen het netwerk, en er wordt een wenslijn meegegeven om het potentieel van deze verbinder te versterken.

In de kernen van Erps en Kwerps worden in de omgevingsanalyse geen potentiële of bestaande trage wegen aangehaald.

○ Strategische groene zones

De groene verweving

We streven zoveel mogelijk naar de continuïteit van de open ruimte en zachte verbindingen. Zo kan de open ruimte werken als ecologische corridor en kunnen de zachte verbindingen een volwaardig en veilig alternatief bieden voor de autostraten. We verbinden het Plantsoenbos met de agrarische open ruimte in het westen. We verbinden de agrarische open ruimte in het noorden via de site Fietsen Ludo, over de Leuvensesteenweg, helemaal tot Armendaal in het zuiden.

We nemen deze verbindingen mee als wenslijnen. De verbinding langs Elzenbroek is een beter alternatief voor de langsegelegen verbinder.

De groene Bipool Erps-Kwerps

Een bijkomende mogelijkheid om een directere ontsluiting tussen de Paddestraat en Ter Brugge te maken is via een zachte verbinding op de kavelrand van het Hof Ter Brugge. Door het terugbrengen van deze voormalige voetweg ontstaat er een bijna rechte verbinding tussen de Paddestraat en de centrale as van Ter Brugge.

011/024

Deze verbinding is mee opgenomen als wenslijn en maakt deel uit van een verbinder.

Het binnengebied ter hoogte van de paddenstraat dient gevrijwaard te blijven van bebouwing. Een nieuwe zachte verbinding langsheen de beek kan de verbinding maken tussen de Oudebaan en de Dekenijstraat.

Deze verbinding is mee opgenomen als wenslijn en zou een beter alternatief zijn voor de langsegelegen verbinder.

De grote tuin van het rust- en verzorgingstehuis zorgt voor een grote groene ruimte rondom de beekvallei. Vandaag is deze tuin echter volledig privaat, en wordt ze gebruikt door het rusthuis. Wij denken dat het mogelijk moet zijn om deze tuin gedeeltelijk publiek toegankelijk te maken. Dit leidt tot een enorme meerwaarde voor de kern van Erps en voor de school aan de Engerstraat. Er zou bijvoorbeeld een zachte verbinding langsheen de beek kunnen worden voorzien en het gebied ten zuiden van deze verbinding zou publiek kunnen worden gemaakt. Door verschillende doorsteken dwars op de vallei te voorzien en versterken, vergroten we het contact met de Weesbeekvallei.

Deze verbindingen zijn mee opgenomen als wenslijn en maken deel uit van een verbinder.

○ Strategische sites Site

Vranckx

Er wordt een zachte doorsteek doorheen de site voorzien, tussen de Leuvensesteenweg en de Hofstraat. De aansluiting in de Hofstraat gebeurt met een groen accent in de straat.

Deze verbinding is meegenomen als wenslijn

Site Fietsen Ludo

De zachte verbinding tussen de Leuvensesteenweg en het landschap behouden we. Deze sluit op grotere schaal ook aan op het netwerk van zachte verbindingen. Langsheen deze zachte verbinding voorzien we een groenstrook die vanaf het landschap recht doorheen de wijk tot aan de Leuvensesteenweg trekt. Daar mondt deze uit in een groene plek waarin het bestaande kapelletje wordt geïntegreerd.

Deze verbinding is meegenomen als wenslijn.

Woonzorgzone Minneveldpark

De open kavels naar de Leuvensesteenweg en de Minneveldstraat laten we zoveel mogelijk onbebouwd en kunnen dienen als ontsluiting voor zacht verkeer.

De belangrijkste doorsteek wordt meegenomen als wenslijn.

-- **Bermbeheerplan (2022)**

Het bermbeheerplan heeft op zich geen relatie met het wensbeeld, maar bij het realiseren van het wensbeeld kunnen er wel wisselwerkingen zijn met het bermbeheerplan.

012/024

-- **RUP's (2020)**

Volgende RUP's waren relevant voor de studie, waar mogelijk zijn aangegeven trage verbindingen opgenomen als wenslijnen:

_RUP Guldendelle

_RUP Groene Schicht

_RUP Sportinfrastructuur

-- Mobiliteitsplan (in opmaak)

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van Kortenberg werd goedgekeurd in 1999. Een eerste herziening van het plan gebeurde in 2008 en werd goedgekeurd in 2012.

Op dit moment is de tweede herziening van het mobiliteitsplan in opmaak. De herziening werd opgestart in 2018. De verkenningsnota werd goedgekeurd door de projectstuurgroep op 20 oktober 2022. Momenteel zit de uitwerkingsnota in de eindfase¹.

In de herziening van het mobiliteitsplan wordt er gewerkt rond vier thema's:

- fietsroutenetwerk;
- sluisverkeer;
- veilige schoolomgevingen en schoolroutes; ○ communicatie.

In kader van de herziening werd een algemene bevraging onder de inwoners georganiseerd over de vier thema's en tijdens de verkenningsfase werd op 05 mei 2022 een workshop georganiseerd in kader van het participatietraject. Tijdens deze workshop werd aangehaald door de werkgroep dat er meer gebruik moet worden gemaakt van de trage wegen wanneer het gaat over het lokale fietsroutenetwerk en het aanleggen van veilige schoolroutes.

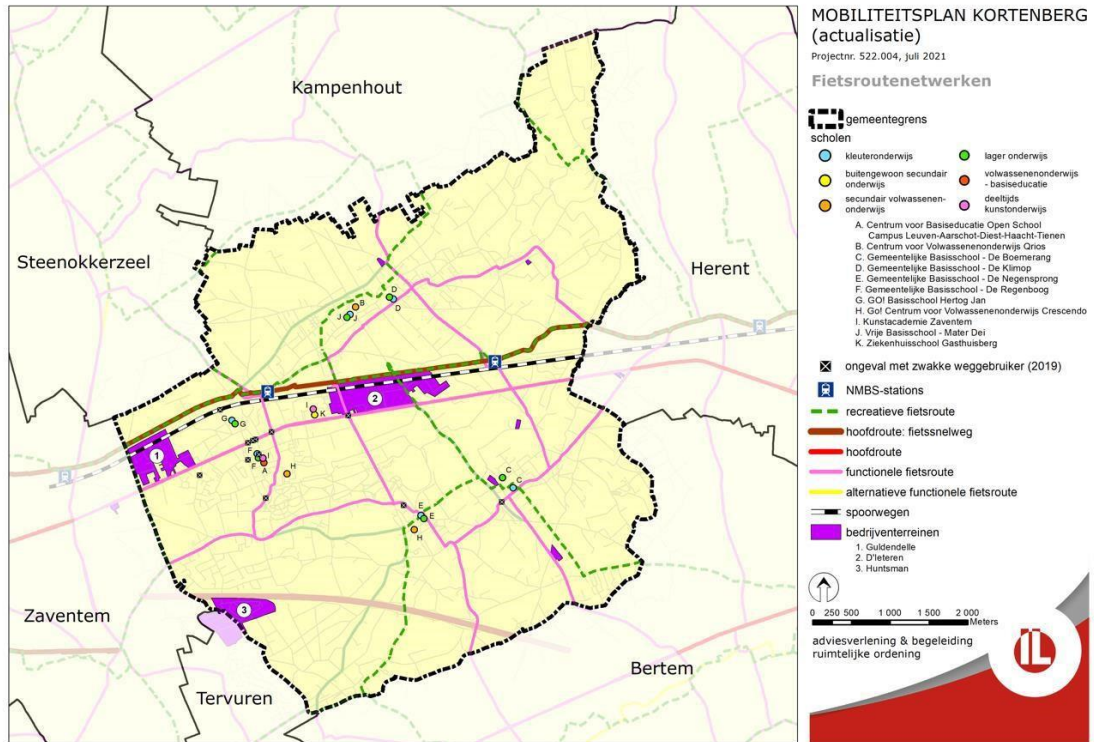
Momenteel is er in Kortenberg één fietssnelweg, namelijk de F3 tussen Leuven en Brussel. Deze loopt in Kortenberg evenwijdig met de spoorlijn tussen Leuven en Brussel.

Verder bestaat het fietsroutenetwerk uit:

- bovenfunctioneel fietsroutenetwerk; ○ recreatief fietsroutenetwerk;
- lokaal fietsroutenetwerk.

Trage wegen die voldoende uitgerust zijn, kunnen het fietsnetwerk verder aanvullen. Zij kunnen ingeschakeld worden om missing links in te vullen of als veiliger alternatief voor een drukke weg of voor recreatieve doeleinden

¹ Het mobiliteitsplan zit momenteel in de laatste fase en zal eind augustus in openbaar onderzoek gaan. (stand van zaken: 09/08/2023)



Kaart uit de verkenningsnota van het mobiliteitsplan met betrekking tot het fietsroutenetwerk.

2.3 Workshops gemeentediensten

Na de eerste analyse van de beleids- en planningscontext werd een reeks workshops georganiseerd met de verschillende gemeentediensten waarbij door elke dienst de raakvlakken met trage wegen en de relevante beleidsplannen doorsproken werden. Ook werden hier de eerste langeafstandswegen en verbinders aangeduid.

De volgende topics kwamen tijdens de workshops het sterkst naar voor:

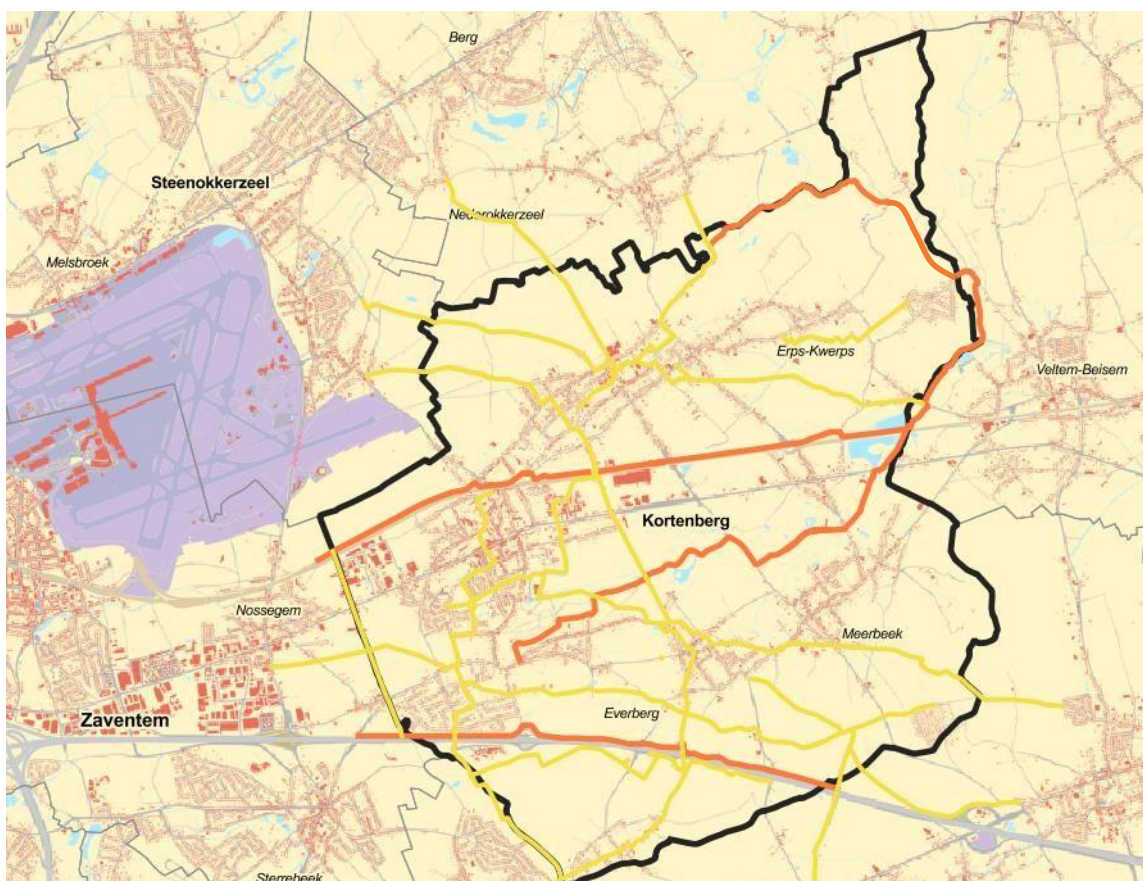
- Trage wegen die voldoende uitgerust zijn, kunnen het (lokale) fietsroutenetwerk verder aanvullen, dienen als veiliger alternatief voor een drukke weg (in het bijzonder voor scholieren) of ingeschakeld worden voor allerlei recreatieve doeleinden. Deze topic spoort samen met de herziening van het **mobiliteitsplan** en de **fietsprioriteitennota** en kwam uit de participatierondes van het mobiliteitsplan ook naar voor.
- Problematiek rond (voet)wegen die akkers dwarsen, het al dan niet inploegen van die “dwarsliggers” alsook het steeds breder worden van landbouwvoertuigen die gebruik maken van de (trage) wegen. Deze topic is ook gelinkt aan het **zwaarvervoerplan** van de gemeente.
- Trage wegen als drager van een netwerk voor lokaal en bovenlokaal (wandeling)toerisme. Missing links in het **(digitaal) wandelnetwerk** kunnen verder uitgewerkt worden met waar nodig heropening en/of verleggingen van trage wegen. In de natte gebieden is het vaak moeilijk wandelen door modder of kapotte infrastructuur.
- “Blinde vlekken” in het netwerk. Het **Warandebos** is in eigendom van de prins, en de toegankelijkheid berust voor een groot deel op een gedoogbeleid van de prins. Nergens zijn aan- of afspraken op papier vastgelegd. De **Huntsman-site** is ook slecht ontsloten, hoewel hier vele wegen met potentieel liggen. Verkoop van deze sites kan in de toekomst zorgen voor kansen, de gemeente wenst zich hier graag op voor te bereiden.
- De trage wegen, en in het bijzonder de langsliggende bermen en houtkanten, zijn belangrijk voor heel wat (beschermde) planten en dieren in de gemeente. In 2022 keurde de gemeente een **nieuw bermbeheerplan** goed. Hierin werden de bermen geïventariseerd, waaruit bleek dat een reeks voorheen bestaande bermen gedeeltelijk of volledig ingeplogd werden. Deze topic is ook gelinkt aan bovenstaande problematiek van de “dwarsliggers”.
- De (trage) mobiliteit in de gemeente wordt in grote mate bepaald door twee **harde barrières**: de autostrade en de spoorlijn. In mindere mate kunnen we hier ook nog de N2 bij tellen.
Deze barrières zijn allemaal oost-west gericht, en beschikken over een beperkt aantal “doorsteken” die niet allemaal even vriendelijk zijn voor de trage weggebruiker. Hierdoor forceren ze op het trage wegennet een gelijkaardige oriëntatie: er zijn duidelijk meer en betere verbindingen in de oost-westrichting dan in de noord-zuidrichting.

2.4 Wensbeeld 'traag netwerk'

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 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 gemeentebreed 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.

De opbouw van het wensbeeld integreert de aanknopingspunten en de inzichten uit de **inventarisatie** (zie 1.3) en de **analyse van de lokale situatie** (zie 2.1) in combinatie met de output van een reeks **workshops of werksessies** waarbij verschillende gemeentendiensten (Mobiliteit, Omgeving, Toerisme, Landbouw, Jeugd, Milieu, Sport en infrastructuur) betrokken werden. Deze werksessies vonden plaats op 23 en 29 maart 2022. Naast input voor het wensbeeld, kwamen hier ook enkele thema's naar voor die verder uitgediept of praktisch uitgewerkt kunnen worden.



Globaal zicht op het wensbeeld met langeafstandswegen (groen) en verbinders (geel). In het detailbeeld worden alle andere trage wegen meegegeven als zgn. verfijners.

016/024

Het **wensbeeld** voor het **traag netwerk** (zie **bijlage 3 – wensbeeld overzicht** en **bijlage 4 - wensbeeld detail**) kunnen we (hiërarchisch) visualiseren o.b.v. typologieën die elk een betekenis op een

welbepaald schaalniveau representeren. De kaartvoorstelling geeft ook aan of het wegsegment samenvalt met een trage weg (al dan niet toegankelijk op dit moment), een straat of een wenslijn.

Langeafstandsweg: bovenlokale en ononderbroken verbinding langs herkenbare groenblauwe structuren, lijninfrastructuur of bovenlokale historische verbindingen. Ze vormen samen het uithangbord van het netwerk.



Fietstrajecten (links) en verbindingen langs beken of rivieren (rechts).

Verbinder: lokale weg die het netwerk tussen de langeafstandswegen en kernen verdicht op gemeentelijk niveau. Ze fungeren als wegwijzers voor actieve weggebruikers. Ook autoluwe, wandel- en fietsvriendelijke straten situeren zich hoofdzakelijk binnen deze typologie.

Verfijner: wegsegmenten die dienst doen als doorsteek en / of verblijfsfunctie. Enerzijds gaat het om paden op wijk- of buurtniveau die het netwerk verfijnen door of tussen bebouwing, binnengebieden en terreinen. Deze worden zowel functioneel als recreatief gebruikt of als ontsluiting. Anderzijds gaat het over paden in de open of groene ruimte en waar beleving en (wandel)recreatie centraal staan. Ze zijn vooral bekend bij de lokale bewoners, maar kunnen ook ingeschakeld worden bij wandel-, ruiters- of fietsnetwerken. Algemeen kunnen we stellen dat alle wegsegmenten die niet tot één van de twee voorgaande categorieën behoort, een verfijner zal zijn.



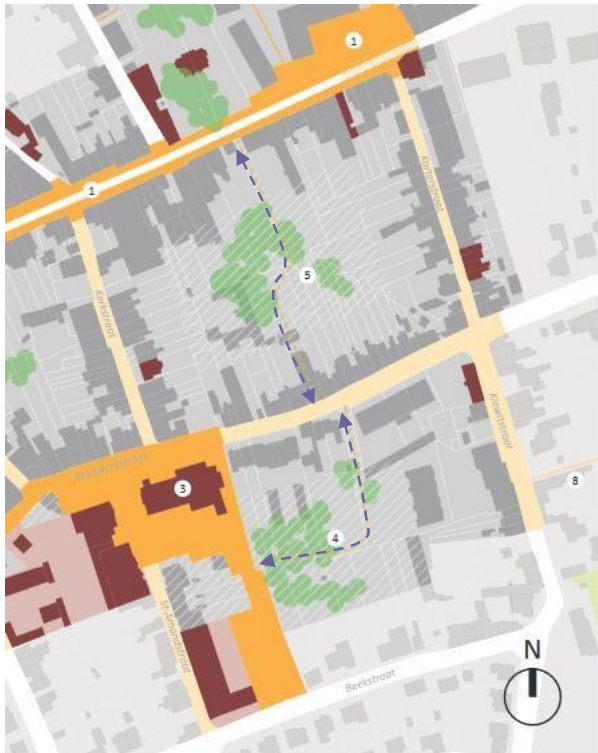
Bij deze typologie gaat het over fijnmazigheid en keuzemogelijkheid, tot diep in de wijk of groenpool.

Wenslijnen: hier loopt noch juridisch, noch in de feiten een trage weg. Toch is het belangrijk om hier in de toekomst een verbinding te realiseren. Wenslijnen kunnen deel uitmaken van een langeafstandsweg of een verbinder, maar kunnen ook op zichzelf staande verfijners zijn.

Vaak komen wenslijnen voort uit andere plan- of beleidsdocumenten zoals RUP's, omgevingsanalyses, mobiliteitsplannen,.... Maar ook de

workshops of de analyse van het bestaande netwerk kunnen leiden tot het toevoegen van wenslijnen.

De opname van bepaalde wenslijnen in dit beleidskader betekent slechts dat die verbindingen onderzocht worden. Door de aanduiding van een wenslijn wordt het juridisch statuut van de betreffende grondstrook niet gewijzigd.



Uitsnede structuurschets kern Kortenberg uit Omgevingsanalyse (BRUT ism LAND, 2015). In vergelijking met de rest van de gemeente is deze omgeving arm aan trage verbindingen en onmiddellijke toegang tot groene ruimte. Voorgestelde verbindingen (4) en (5) in de omgevingsanalyse zouden de toestand verbeteren. Deze verbindingen zijn mee opgenomen als wenslijnen.

3. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES/THEMATISCHE UITDIEPING

Het ontwikkelde wensbeeld voor het traag netwerk vormt de basis voor ingrepen en maatregelen die passen binnen weloverwogen keuzes om die visie te realiseren. Aan de hand van een of meerdere **gebiedsgerichte of thematische invalshoeken** kan stapsgewijs gewerkt worden aan de realisatie van (delen van) het wensbeeld op **korte en middellange termijn**.

Op basis van de zaken die in de workshop naar voren geschoven werden, is samen met de betrokken diensten gekozen voor **“veilige schoolverbindingen”** als operationele beleidskeuze.

Er lijken eveneens kansen in het combineren van de **problematiek van de “dwarsliggers” en die van de bermen**, die kansen zullen verder onderzocht worden in een thematische uitdieping. Verder zal ook een aanzet gegeven worden voor de (potentiele) toekomstige **ontsluiting van de site van Huntsman en omgeving**.

3.1 Operationele beleidskeuze: ‘Veilige schoolverbindingen’

De operationele beleidskeuze onderzoekt de **veilige schoolroutes**. Deze operationele beleidskeuze hangt nauw samen met het thema ‘Veilige schoolomgeving en schoolroutes’ in het mobiliteitsplan dat momenteel wordt herzien, en gaat over veilige schoolroutes, die zoveel mogelijk gebruik maken van het netwerk van trage wegen.

- **Werkwijze:**

Tijdens de **herziening van het mobiliteitsplan** werd tijdens een **algemene bevraging** bij de inwoners van Kortenberg gevraagd naar de schoolroutes die zij gebruiken. Aan de hand hiervan werden de routes in kaart gebracht. Deze kaart werd bovenop de inventarisatiekaart van de trage wegen gelegd.

Vervolgens werd nagegaan waar er een dichte bebouwing is en welke wegsegmenten, al dan niet toegankelijk, deze gebieden met de scholen verbinden en op deze manier een veiliger alternatief kunnen bieden voor een schoolroute langs een drukke baan.

Aan ieder wegsegment werden **één of meerdere acties** gekoppeld, die best worden uitgevoerd om de alternatieve route toegankelijk te maken of te houden. De acties werden onder meer bepaalde aan de hand van de foto’s die tijdens de opmaak van de inventaris werden gemaakt.

- **Het resultaat:**

Het resultaat is een kaart met alternatieve en veiligere schoolroutes en een overzicht van de te ondernemen acties.

Aan de hand hiervan kan de gemeente Kortenberg in samenwerking met de scholen zelf een veilig schoolroute-plan uitwerken en verspreiden naar de ouders om op deze manier meer kinderen te voet of met de fiets naar school te laten komen.

Het is natuurlijk niet mogelijk om voor alle schoolroutes een alternatief te vinden. Sommige schoolroutes of delen van schoolroutes lopen nog steeds langs wegen voor gemotoriseerd verkeer. Voor deze delen kan de gemeente nagaan wat er mogelijk is om de route of dit deel van de route veiliger te maken voor jonge fietsers en voetgangers, vb.

019/024

fietsstraten, snelheidsbeperking, ... Maar dit maakt geen deel uit van het beleidsplan rond trage wegen.

Uit het onderzoek is gebleken dat het vooral in **Erps-Kwerps, Everberg en Meerbeek** mogelijk is om **waardige alternatieve routes** samen te stellen. In deze deelgemeenten zijn veel buurt- en voetwegen

aanwezig. Veel van deze wegen zijn toegankelijk en goed onderhouden. Deze wegen zijn goed herkenbaar door middel van een straatnaambordje.

Voor Kortenberg zelf is het moeilijker om waardige alternatieve routes te vinden. De meeste buurt- en voetwegen die gekend zijn in de atlas der buurtwegen, zijn in de loop der tijd omgevormd tot wegen voor gemotoriseerd verkeer. Een aantal buurt- en voetwegen zijn ontoegankelijk geworden door bebouwing of werden reeds afgeschaft door procedures. Als gevolg hiervan ontbreekt het in Kortenberg aan een waardig alternatief langs het trage wegennetwerk en moet er eerder gekeken worden naar de maatregelen die in de schoolomgevingen en daarbuiten, kunnen genomen worden om de straten veiliger te maken voor (jonge) fietsers en voetgangers.

In de **omgevingsanalyse uit 2015** werden voor de kern van Kortenberg een paar **nieuwe trage wegen** voorgesteld. Er zouden doorsteken ontwikkeld worden binnen nieuwe woonprojecten, die bepaalde straten met elkaar kunnen verbinden. Deze gewenste verbindingen worden meegenomen als wenslijn in dit beleidsplan. Indien deze wenslijnen kunnen gerealiseerd worden, kunnen deze ingeschakeld worden om te dienen als een veilig alternatief voor schoolroutes. Ze kunnen een waardevol traject vormen voor de voetgangers en fietsers van de basisschool, met de nodige aandacht voor veilige oversteekplaatsen.

In de omgeving van de **wijk Vrebos** zijn verschillende trage wegen, onder meer in Hagenbos, terug te vinden. Toch is het niet gemakkelijk om hier een alternatieve schoolroute te vinden naar één van de gemeentescholen. Het grootste probleem hierbij is de E40. Het creëren van een aparte ondergrondse oversteek voor fietsers en voetgangers met een aanvaardbare helling zou een oplossing kunnen bieden voor dit probleem.

De Huntmansite wordt aangehaald als een slecht ontsloten site met vele wegen met potentieel. Een mogelijke verkoop van deze site in de toekomst biedt kansen om te zorgen voor ontsluiting en een verbinding te maken met de kern van Kortenberg. (zie ook bijlage 6 – Thematische verdieping Huntsman)

In de hele gemeente is het ontbreken van noord – zuid verbindingen een groot obstakel voor het trage wegennetwerk. De noord-zuid assen worden onderbroken door:

- E40;
- Leuvensesteenweg;
- spoorlijn tussen Leuven en Brussel.

Dit verklaart waarom de alternatieve schoolroutes bijna altijd oost-west georiënteerd zijn en binnen dezelfde deelgemeente blijven. Enkel de routes in Meerbeek en Everberg kunnen gecombineerd worden.

Een alternatieve schoolroute betekent vaak een langere route. Hier moet de afweging gemaakt worden tussen een minder veiligere route langs wegen met gemotoriseerd verkeer en een veiligere route langs trage wegen met veel minder of soms zelfs geen gemotoriseerd verkeer. Als de trage wegen goed toegankelijk zijn, kan de extra reistijd beperkt zijn, omdat er minder of geen rekening gehouden moet worden met het gemotoriseerd verkeer. Kinderen kunnen er veiliger fietsen of wandelen.

020/024

- Acties:

Een veel voorkomende actie is het onderhoud van de bestaande wegjes. Het onderhoud kan bestaan uit het maaien van graskanten en onkruid, het snoeien van overhangende takken en hagen, ... Maar het is verkeerd om te denken dat het onderhouden en openhouden van trage wegen enkel een verantwoordelijkheid zou zijn van de gemeente. Onderhoud van de trage wegen kan ook door het aanschrijven van de aanpalende eigenaars met de vraag om tijdig hagen te snoeien, zodat de betrokken wegjes niet overwoekeren en onbruikbaar worden.

Het is raadzaam dat de gemeente Kortenberg een verordening zou opstellen waarin het onderhoud van aangrenzende hagen, graskanten en bomen door aanpalende eigenaars wordt vastgelegd (ter vervanging van het “provinciaal reglement op de trage wegen, dat met de inwerkingtreding van het decreet op de gemeentewegen, afgeschaft is).

Verschiedende routes lopen gedeeltelijk langs of tussen huizen en tuinen. Voor deze delen spreekt het voor zich dat er wordt toegezien op het storend gebruik. De hinder dient voor de omgeving beperkt te blijven.

Wanneer de actie ‘veiligheid verbeteren’ is toegewezen, is de trage weg vaak in een bos gelegen. Om de veiligheid hier te verbeteren, kan er nagedacht worden om verlichting te plaatsen die rekening houdt met de natuurlijke omgeving, maar de zichtbaarheid van de weg en het veiligheidsgevoel van de gebruiker vergroot wanneer het donker is buiten. **Om de natuur niet te verstoren, is gidsverlichting (verlichting met sensor, eventueel dicht tegen de grond) langs het pad de beste optie. Op deze manier wordt de gebruiker de weg getoond, zonder de nachtdieren in de omgeving te schaden. Dit soort van verlichting wordt ook vaak gebruikt langs de fietssnelwegen.**

Een aantal andere acties zijn nog:

- het vullen van putten,
- het ontharden van een trage weg;
- het vergroten van de herkenning van een weg.

De kaart en acties met betrekking tot deze OBK worden gevisualiseerd in **bijlage 5 – OBK scholenroutes**.

3.2 Thematische uitdiepingen: “Dwarsliggers en blinde vlekken”.

- Dwarsliggers

Een bezorgdheid die vanuit verschillende beleidsdomeinen naar voren kwam, was die omtrent de voet- en buurtwegen die landbouw(gebruiks)percelen dwarsen. **Deze voet- en buurtwegen worden in het beleidsplan dwarsliggers genoemd.**

Voor de landbouwers bemoeilijken deze dwarsliggers vaak de bedrijfsuitvoering. Aan de andere kant moet de gemeente zorgen voor naleving van het bermdecreet en heeft Agentschap Natuur en Bos al per brief te kennen gegeven dat ze strengere terreincontroles plannen.

Al de opmerkingen in de workshops in overweging genomen, lijkt het aangewezen om de binnen dit thema een voorzet uit te werken voor een werkwijze waarbij aan de ene kant (in de mate waarin mogelijk) de ligging en hoeveelheid (voet)wegen aangepast kunnen worden aan de bedrijfsvoering van de landbouwers en aan de andere kant bepaalde wegbermen beschermd of zelfs verbreed kunnen worden. Typische ingrepen hierbij

kunnen zijn: afpalen van rooilijnen, verleggen van rooilijnen, verbreden van rooilijnen, afschaffen van rooilijnen.

Dit plan van aanpak zou, is samenspraak met de betrokken sectoren, toegepast worden over de volledige gemeente en moet resulteren in een win-win situatie voor de exploitatie van de velden en het versterken van de ecologische bermen in de open ruimte ten behoeve van het algemeen belang. Belangrijk is wel te melden dat realisaties op terrein enkel mogelijk zijn als de effectief resulteert in een win-win situatie, en dat de gemeente vervolgens ook de bestaande officiële breedte van de verlegde

021/024

én bestaande wegen (inclusief de bermen) wil laten respecteren. Ook hier moeten duidelijke afspraken rond gemaakt worden.

We stellen volgende uitgangspunten en randvoorwaarden als houvast voor het proces:

1. Bestaande wegen met een duidelijke bedding worden maximaal behouden.
 - Verlegging wel mogelijk als impact op bedrijfsuitvoering onredelijk groot is. (hoe te kwantificeren?)
 - De bedding wordt vrijgehouden op de wettelijke breedte
 - Waar nodig of wenselijk kan de rooilijn afgepaald worden
 - Waar nodig voor landbouw kan de weg verbreed worden

2. Voetwegen die (landbouwgebruiks)percelen dwarsen worden maximaal verlegd, bij voorkeur op de grenzen van die gebruikspcelen, of zo nodig op grenzen van kadastrale percelen.
 - Eventueel ook buurtwegen. Als de bedding nog privaat is, wordt deze na de verlegging verworven door de gemeente. Alle percelen moeten nog wel, via publieke of private erfdienstbaarheden/uitwegen, bereikbaar blijven. De wegen worden vervolgens ook van een nieuwe berm voorzien.
 - Ook opheffing van voetwegen is mogelijk, mits deze in het algemeen belang gemotiveerd kunnen (zie ook hoger voor de vereiste winwin).
 - Verder zal er voldoende aandacht besteed moeten worden aan de exploitatie van de percelen op terrein. Vaak liggen de trage wegen wel op kadastrale perceelgrenzen, maar zijn deze kadastrale percelen samengenomen tot één gebruikspcel. Niet alleen kunnen zo'n gebruikspcelen door de landbouwer in de tijd geroteerd worden, soms kunnen ook stukken ingewisseld worden met percelen van andere pachters. De soms complexe verwevenheid tussen deze actoren kan enkel duidelijk gemaakt worden door de grondgebruikers zelf.

- **Blinde vlekken**

Een tweede punt van aandacht voor de gemeente zijn de blinde vlekken in het bestaande trage netwerk.

De meest frappante blinde vlek op de kaart is het prinselijk domein. Het overgrote deel van de wegen die op het domein liggen zijn geen gemeentewegen, en het gebruik hiervan wordt slechts gedoogd.

022/024

Hoewel kleiner in oppervlakte, is ook de Huntsman site een blinde vlek. Door de teloorgang van een reeks gemeentewegen en de plaatsing van een groot hekwerk is de connectiviteit van het netwerk hier sterk onderbroken.

De kansen en knelpunten met betrekking tot deze blinde vlek worden uitgewerkt en gevisualiseerd in **bijlage 6 – Thematische verdieping Huntsman**.

4. AFWEGINGSKADER

Het afwegingskader is enerzijds een procedureel kader conform het GWD. Anderzijds bestaat het uit een reeks toetsstenen die de gemeente helpen bij het nemen van beslissingen met een impact op het traag netwerk.

In het **eerste deel** van het afwegingskader wordt toegelicht over welke soort beslissingen het gaat. Welke situaties kunnen aanleiding zijn van een te nemen gemeentelijke beslissing?

Het **tweede deel** geeft een overzicht van de afwegingsgronden voor beslissingen. Deze afwegingsgronden zijn gebaseerd op de doelstellingen en principes uit het GWD, op de gewenste structuur van het traag netwerk en worden aangevuld met een aantal concrete toetsstenen in dit afwegingskader.

Een **derde deel** bevat als annex een overzicht van voorbeelddocumenten.

Het afwegingskader hoort als **bijlage 7** bij het beleidskader.

Dendermondsesteenweg50

20

9000159

09

www.tragewegen.be
info@tragewegen.be

024/024