



BELEIDSKADER
TRAAG NETWERK
TERNAT



VOORBEREID DOOR:

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

DATUM: 3 MAART 2023

CONTACTPERSOON:

Vincent Van Heghe, Trage Wegen
Vincent.vanheghe@tragewegen.be
09 331 59 26





Inhoud

1. CONTEXT & VOORGESCHIEDENIS	3
1.1 Begeleidingstraject 2020 - 2022	3
1.2 Procedurele stappen voorliggend beleidskader trage wegen	3
2. INVENTARISATIE TERREINSITUATIE	5
2.1 Opmaken werkkaart	5
2.2 Terreincontrole	6
2.3 Evaluatiekaart	7
3. BELEIDSKADER TRAAG NETWERK	8
3.1 Visie gewenste ruimtelijke structuur 'traag netwerk'	9
3.1.1 Analyseren lokale situatie	9
3.1.2 GIS-project en gegevenslagen	9
3.1.3 Concepten	10
3.1.4 'Traag netwerk'	10
3.2 Operationele beleidskeuzes	14
3.3 Afwegingskader voor wijzigingen aan de rooilijnen van gemeentewegen	16
4. OVERZICHT VAN BIJLAGEN	17





1. CONTEXT & VOORGESCHIEDENIS

1.1 Begeleidingstraject 2020 - 2022

In 2020 engageert de gemeente Ternat zich een beleidskader trage wegen op te maken, dat voldoet aan de bepalingen van het Vlaams decreet houdende de gemeentewegen (verder: Gemeentewegendecreet/GWD) van 3.5.2019, en om verder te werken op de prioriteiten met het oog op terreinrealisaties. Om tot een beleidskader te komen werd hiertoe een begeleidingstraject ondersteund door Trage Wegen vzw opgezet, goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen op 11 juni 2020.

In de loop van het traject werden alle gemeentediensten betrokken, en kon de gemeente rekenen op de hulp van een heel aantal geëngageerde inwoners en vrijwilligers. Het traject omvatte 3 fases.

FASE 1 – TERREININVENTARIS: De eerste fase liep van de zomer van 2020 tot en met maart 2021 en omvatte een uitgebreid onderzoek van de terreinsituatie. De gehanteerde methodologie wordt verder toegelicht onder Hoofdstuk 2.

FASE 2 – EVALUATIE / OPMAAK BELEIDSKADER: deze fase liep van april 2021 tot en met mei 2022. Met betrekking tot de wegsegmenten uit de inventaris werd input verzameld voor de opmaak van een beleidskader. De inhoud hiervan wordt besproken onder Hoofdstuk 3.

FASE 3 – FOCUS OP TERREIN: Reeds in 2021 werden stappen gezet tot het open maken van een verbinding langsheen de Bellebeek tuissen de Hierbaan en de Neeralfenevijver. Een selectie aan prioriteiten werd gemaakt in kader van het nemen van verdere stappen richting (mogelijke) herstelmaatregelen of terreiningrepen. Deze voorgenomen ingrepen werden gebundeld op de ingrepenkaarten in bijlage aan het huidige beleidskader.

1.2 Procedurele stappen voorliggend beleidskader trage wegen

Op 29 september 2022 werd dit beleidskader voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad. Een openbaar onderzoek werd gevoerd met ingang op 1 november 2022 tot 8 januari 2023. Een bijhorende informatievergadering vond plaats op maandag 24 oktober 2022. Zowel het openbaar onderzoek als de infovergadering werden aan het publiek ruim kenbaar gemaakt via de gemeentelijke informatiekkanalen.

De Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant leverde geen advies af.

De gemeente ontving gedurende het openbaar onderzoek reacties, opmerkingen en/of bezwaarschriften. Deze stukken werden gebundeld en als onderdeel van de definitieve goedkeuringsprocedure voorgelegd aan de gemeenteraad.

In de definitieve versie van het beleidskader worden de gedurende het openbaar onderzoek ontvangen reacties, opmerkingen en/of bezwaren als volgt verwerkt:

- **Opmerkingen inzake inhoud en vormgeving:** Er is geen specifiek decretaal kader dat bepaalt wat er wel en niet in een gemeentelijk beleidskader kan worden opgenomen. Om tegemoet te komen aan de voornaamste vormelijke opmerkingen werd de





beleidsvisie verduidelijkt en overzichtelijker gemaakt zonder iets te wijzigen aan de inhoudelijke essentie van het beleidskader. Omwille van de leesbaarheid werden de ingrepenkaarten op A0 vervangen door kaartatlassen per kilometerhok, waarbij steeds ook de ingrepen met de opmerkingen worden verduidelijkt.

- Overige reacties, opmerkingen en/of bezwaren aangaande specifieke verbindingen: Het voorliggende beleidskader houdt geen beslissingen in over het juridische statuut van individuele verbindingen, maar vormt een visie en leidraad voor de gemeenteraad om gericht beslissingen te kunnen nemen in kader van de uitbouw van een volwaardig netwerk aan trage wegen. Concreter gesteld houdt de aanduiding van een bepaalde historisch teruggevonden verbinding in voorliggend plan geen juridische bepalingen in voor de betreffende verbinding. Een onderzoek aangaande het specifieke statuut van een wegenis (m.n. de vraag of een bepaalde (historische) verbinding mogelijks een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang uitmaakt, en de eventuele aanmerking als (trage) gemeenteweg) dient (los van voorliggend beleidskader) weg per weg te gebeuren, met de nodige neutraliteit, transparantie en inspraak, volgens de regelgeving van toepassing door het Gemeentewegendecreet.

- Reacties, opmerkingen en/of bezwaren aangaande 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. Gelet op de ongerustheid hieromtrent wordt dit in het beleidskader duidelijker geëxpliciteerd.





2. INVENTARISATIE TERREINSITUATIE

2.1 Opmaken werkkaart

De terreininventarisatie ging van start met het opmaken van een werkkaart: het theoretische en potentiële tragewegennetwerk werd opgetekend door kaartanalyse. Dit gebeurde aan de hand van volgende bronnen:

- Wegenregister van Agentschap Informatie Vlaanderen. Dit vormt de basis van de werkkaart. Een van de doelstellingen van de opmaak van het beleidskader is om het officiële wegenregister aan te rijken met het 'tragewegenregister'. Daarom is het belangrijk dat beide lagen op dezelfde manier zijn opgebouwd en gestructureerd en dat de trage wegen 'geënt zijn' (door *snapping*) op de gemeentewegen. Aan de hand van een koppeling met de wegverharding (via `ws_oidn`) kunnen we al een eerste selectie van potentiële trage wegen maken op basis van verharding, klasse en type weg.
- Topografische kaartenreeks van NGI. We bekijken zowel de meest recente (waarop het wegenregister gebaseerd is) als de oudere uitgaves van 1989 en 1969. Eigen aan de topokaart is dat ze een zeer waarheidsgetrouwe momentopname geven, voor ons relevant qua wegenis. De uniforme reeks laat toe om 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 vormt de basis van de Buurtwegenwet. Sinds het GWD zijn deze wegen gecategoriseerd als 'gemeentewegen waarvan de rooilijn beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen'.
- Ruilverkavelingsplannen. In Ternat werd in het kader van de ruilverkaveling twee keer een zogenaamd plan "artikel 70" aangenomen (in 1982 en 1988), waarbij vooral in het zuidoosten van de gemeente een volledig nieuwe wegenstructuur tot stand kwam. De ingescande plannen werden gedigitaliseerd en gegeorefeerd. De wegen die in de ruilverkaveling werd gecreëerd of behouden werden opgenomen op de werkkaart, de wegen die werden opgeheven werden geschrapt uit deze werkkaart. Een overzicht van de door de Ruilverkaveling opgeheven wegen is terug te vinden in **Bijlage 4**. In een aantal gevallen werden wegen officieel opgeheven door de ruilverkaveling, maar zijn deze tot op heden nog steeds in gebruik. Deze wegen werden wel op het terrein geïnventariseerd.
- OpenStreetMap is een zeer goede aanvullende bron, omdat dit een online kaart is die door iederéén kan bijgewerkt worden. Dat maakt dat er veel onderlinge controle is, en foutjes snel opgespoord en gecorrigeerd kunnen worden. Het is bovendien *open source*, waardoor het een geliefd instrument is voor GPS-ontwikkelaars om hun routeringsalgoritmen op te draaien. Dit werkt als een 'brandversneller' waarbij steeds meer (ook professionele) cartografen zich bezighouden met het verrijken van de *osm*-database. Ruimtelijke UitvoeringsPlannen werden gescreend op nieuwe, geplande wegenis.
- Strava is een online platform waarop buitensporters (wandelaars, fietsers, lopers, ruiters,...) hun activiteiten kunnen registreren. Op basis van de *Global Heatmap* kunnen we vervolgens zien welke tracés populair zijn. Soms lichten er ook wegen op die we in geen van de andere bronnen terugvinden. Luchtfoto's zijn ondertussen ook al jaren een steeds nauwkeurigere bron, en werden ook





uitvoerig geconsulteerd. Zeker bij controle of twijfel van de exacte ligging van het tracé bieden ze vaak uitsluitel.

Al deze bronnen resulteren uiteindelijk in een werkkaart van maar liefst 1126 wegsegmenten, goed voor een totale lengte van ruim 156 km.

2.2 Terreincontrole

Om deze stuk voor stuk te inventariseren, rekenen we dus ook op lokale vrijwilligers. Deze vrijwilligers werden geronseld via infoblad en wandelclubs en tijdens een infomoment en workshop (begin juli 2020) leerden we hen deze inventarisatie zo objectief en volledig mogelijk te doen via de DIPLA tragewegen-app.

In de daaropvolgende maanden werden al deze (potentiële) trage wegen in kaart gebracht op vlak van toegankelijkheid, breedte, ondergrond,... Ook knelpunten werden gedefinieerd en alles werd uitvoerig gedocumenteerd met foto's. De inventarisatie werd afgerond in februari 2021.

Onderstaande tabel toont alle geïnventariseerde trage wegen, zowel in aantal als in kilometer, opgedeeld op basis van:

- Statuut:
 - o Gemeentewegen, waarvan de rooilijn staat opgetekend in de Atlas der Buurtwegen of op deruilverkavelingsplannen ('artikel 70');
 - o feitelijke wegen waarvan een rooilijnplan niet aanwezig of niet gekend is. Hieronder vallen ook de wegen die in de ruilverkavelingen afgeschaft werden, deze worden in een aparte rij uitgelicht.
- Toegankelijkheid:
 - o Alle wegen die onbetwist 'toegankelijk' zijn op het moment van inventarisatie
 - o Alle wegen die 'deels' of 'niet' toegankelijk zijn, of zelfs 'verdwenen' (d.w.z. niet zichtbaar waren) ten tijde van de inventarisatie. Merk op dat enkele in afgeschafte wegen, tóch nog steeds toegankelijk zijn.

TRAGE WEGEN	toegankelijk		niet/deels toegankelijk		TOTAAL	
	aantal	lengte (km)	aantal	lengte (km)	aantal	lengte (km)
gemeentewegen met rooilijnplan (atlas/ruilverkaveling)	303	41,2	206	33,1	509	74,3
feitelijke wegen waarvan afgeschaft in RVK:	364	35,0	253	47,1	617	82,2
	12	0,9	53	13,2	65	14,1
TOTAAL	667	76,2	459	80,2	1126	156,5

De laatste fase van het inventarisatietraject bestond uit een online enquête die we verspreidden via de gemeentelijke website, en een online interactieve kaart waarop iedereen per wegje nog concrete adviezen kon formuleren. (zie:





<https://www.ternat.be/tragewegen>). Deze input hielp bij het opbouwen en verfijnen van de visie op de gewenste traag netwerk.

2.3 Evaluatiekaart

Uit de terreininventarisatie volgde de **evaluatiekaart (zie Bijlage 1)**, waarop alle trage wegen werden opgenomen volgens hun status (toegankelijkheid / zichtbaarheid) en statuut. De weergave van een wegsegment op deze kaart betreft dus een momentopname van de feitelijke toestand zoals deze werd vastgesteld op het terrein. De opname van een weg in de evaluatiekaart houdt hoegenaamd geen enkele wijziging in op juridisch vlak, noch de erkenning van een wegsegment als gemeenteweg.

De evaluatiekaart is een werkinstrument dat mee de basis vormde tot de opmaak van het beleidskader. Deze evaluatiekaart werd ook digitaal openbaar ontsloten via het geoloket van de Provincie Vlaams-Brabant¹, en op de website van Trage Wegen vzw².

¹ <https://geo.vlaamsbrabant.be/tragewegen/>

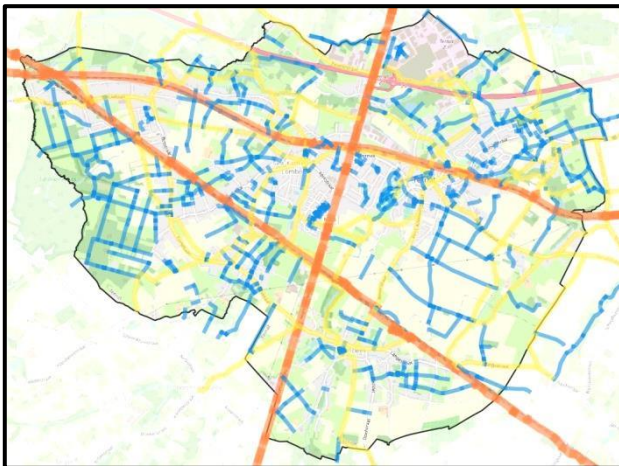
² <https://www.tragewegen.be/trage-wegen-kaart>



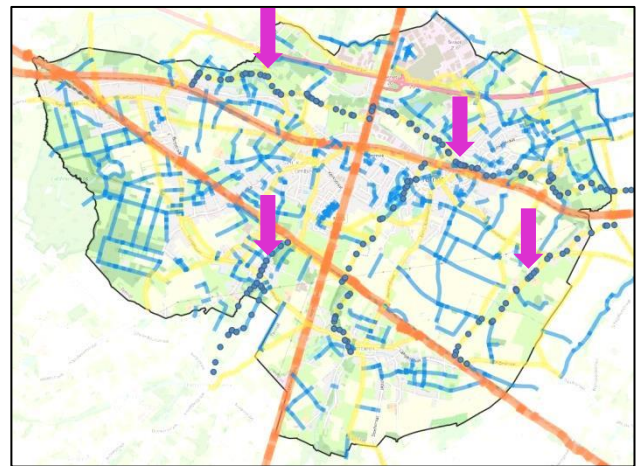
3. BELEIDSKADER TRAG NETWERK

Het eigenlijke beleidskader bestaat uit volgende onderdelen:

- (1) een strategische visie op de gewenste ruimtelijke structuur van het 'traag netwerk', ook wel 'wensbeeld' genoemd;
- (2) de rangschikking van ingrepen / maatregelen in operationele beleidskeuzes;(3) een afwegingskader voor toekomstige wijzigingen aan het 'traag netwerk'



(1) WENSBEELD



(2) OPERATIONELE BELEIDSKEUZES



(3) AFWEGINGSKADER
voor wijzigingen aan
het traag netwerk



3.1 Visie gewenste ruimtelijke structuur 'traag netwerk'

De visie voor de gewenste ruimtelijke structuur van het traag netwerk wordt stapsgewijs opgebouwd. Al het kaartmateriaal hoort als bijlage bij deze nota.

3.1.1 Analyseren 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: 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 geeft enerzijds een beeld van de bestaande ruimtelijke structuur. Maar ook een beeld van de gewenste structuur > 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 mobiliteitsplan geeft knelpunten en doelstellingen aan m.b.t. zachte weggebruikers, bevat interessant kaartmateriaal en aanknopingspunten voor het gewenste fietsnetwerk.

3.1.2 GIS-project en gegevenslagen

Stapsgewijs wordt een GIS-project opgebouwd. In dit project worden de nuttige lagen verzameld (zowel raster als vector) voor de uitwerking van het traag netwerk. Enerzijds gaat het om open data bv. OpenStreetMap en anderzijds om het integreren van de relevante informatie uit de analyse van de lokale situatie:

- de belangrijkste bestemmingen op het grondgebied (puntlocaties zoals buurthuizen, scholen, en sportvoorzieningen of zones zoals woonkernen, bos en natuur) --- bron: open data + GRS;
- de inventaris van de trage wegen;
- de functionele en recreatieve fietsroutes --- bron: gemeente, functioneel fietsnetwerk, recreatief fietsroutenetwerk en MTB-routes;
- de lokale en bovenlokale wandelroutes --- bron: gemeente, provinciale wandelnetwerken en wandellussen;
- de gewenste wegencategorisering (o.a. categorie 'zachte wegen') --- bron: mobiliteitsplan;
- straten en wegen met sluipverkeer (lokaal, bovenlokaal en vrachtverkeer) --- bron: mobiliteitsplan;
- straten en wegen waar de situatie voor fietsers te verbeteren is en plekken met onveilige kruispunten --- bron: mobiliteitsplan;
- straten en wegen met verkeersbeperkingen (fietsstraten – of mogelijke fietsstraten – en 'geknipte' straten) --- bron: mobiliteitsplan;
- eigendommen gemeente en OCMW --- bron: gemeente;





- Inrichtingsplannen (o.a. Alfenemeersen) --- bron: gemeente.

3.1.3 Concepten

Aan de hand van de verzamelde informatie en gegevenslagen zijn een aantal interessante concepten ontwikkeld waarin trage wegen (bij uitbreiding het traag netwerk) een structurerende rol kunnen spelen:

- herwaardering buurtwegen: focus op maximaal herstel van voormalige buurtwegen / gemeentewegen;
- interne samenhang: trage doorsteken zorgen voor aangename, korte en functionele trajecten in het centrum, in buurten en wijken;
- medegebruik waterloopbeddingen: onderzoeken of bepaalde (delen) van waterloopbeddingen / ruimingsstroken ingezet kunnen worden voor (recreatief) medegebruik;
- verbinding dorpskernen / doorwaardbare open (landbouw)ruimte: trage wegen kunnen bijdragen aan het 'openbreken' van zones met grootschalige landbouw of fruitteelt ter bevordering van doorlaatbaarheid en landschapsopenheid.

3.1.4 '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 trage weggebruikers. Het traag netwerk is een streef- of wensbeeld op lange termijn als leidraad voor de ontwikkeling en versterking van de lokale trage wegen.

De stapsgewijze opbouw van het traag netwerk integreert zo goed mogelijk de aanknopingspunten en de inzichten bij de inventarisatie en de analyse van de lokale situatie, bouwt verder op de verzamelde gegevenslagen en houdt rekening met de ontwikkelde concepten.





3.1.4.1 WENSBEELD TRAAG NETWERK

Het hierna geschetste wensbeeld voor het traag netwerk betreft een richtinggevende visie voor het faciliteren van beslissingen m.b.t. (een deel van) de gemeentewegen. De opgebouwde visie is zowel conceptueel als dynamisch: deze kan altijd wijzigen in functie van realisaties en opportuniteiten.

Het **traag netwerk** (zie bijlage 2) kunnen we (hiërarchisch) visualiseren o.b.v. typologieën die elk een betekenis op een welbepaald schaalniveau en / of een beoogd (hoofd)gebruik representeren. De legende op de kaartvoorstelling geeft ook aan of het wegsegment een trage weg is (al dan niet toegankelijk op dit moment), een straat of een wenslijn. De typologieën worden hieronder toegelicht.

Langeafstandsweg: Bovenlokale, ononderbroken en veelal uniforme verbinding langs groenblauwe structuren of lijninfrastructuur. In Ternat gaat het over de voorziene fietssnelwegen langs de spoorwegen: F2 (Gent-Brussel) en F209 (Denderleeuw-Brussel). Ook de Assesteenweg, waarlangs zich kleinhandelszaken, grootschalige kleinhandel en kleine bedrijvigheid is gevestigd, werd aangeduid als een langeafstandsweg.



Verbinder: Lokale, voornamelijk functionele weg die het netwerk tussen de langeafstandswegen en kernen verdicht op gemeentelijk niveau. De autoluwe, wandel- en fietsvriendelijke straten situeren zich hoofdzakelijk binnen deze typologie. De Muilemlaan is een goed voorbeeld, maar ook Potgieter vanuit Wambeek en het pad langs de Terlindenbeek (wknr 361) vallen onder deze categorie.





Verfijner: trage wegen die dienst doen als doorsteken of verblijfswegen. In het eerste geval gaat het om paden op wijk- of buurniveau die het netwerk verfijnen door of tussen bebouwing, binnengebieden en terreinen. Deze kunnen zowel functioneel als recreatief gebruikt worden en soms dienstdoen als ontsluiting. Onder de tweede categorie vinden we paden die het netwerk verfijnen in de open of groene ruimte en waar beleving en (wandel)recreatie centraal staan.





Schakel: Een schakel koppelt het netwerk op kruisingen van langeafstandswegen en / of verbinders met barrières (water, spoorweg, autowegen). Deze duiden de 'zwakke' punten aan in het netwerk (kruising steenwegen, spoorwegen, waterwegen) en benadrukken het belang om spoorwegovergangen te behouden.





3.2 Operationele beleidskeuzes

De visie op de gewenste ruimtelijke structuur van het 'traag netwerk' vormt de basis voor ingrepen en maatregelen die passen binnen keuzes om die visie te realiseren. Aan de hand van een of meerdere operationele keuzes kan een gemeente stapsgewijs werken aan de realisatie van het wensbeeld / de langetermijnvisie.

De ingrepenkaarten zijn de grafische voorstellingen van ingrepen opgedeeld naar operationele keuze: een reeks van ingrepen om de komende jaren stapsgewijs het wensbeeld / de langetermijnvisie te realiseren. Het zijn beleidskaarten en ze fungeren als een voorstel van werkingsprogramma. Voor het herstel van de officiële gemeentewegen wordt gewerkt op basis van de inventaris opgenomen in de Atlas der Buurtwegen en eventueel navolgende officieel geregistreerde wijzigingen. De operationele beleidskeuzes voor Ternat zijn:

- Belevingsvolle (routes langs) beekvalleien;
- Herstel van doorwaadbaarheid in open ruimte.

3.2.1.1 BELEVINGSVOLLE (ROUTES LANGS) BEEKVALLEIEN

In Ternat is een uitgebreid netwerk van beekvalleien aanwezig. In het noorden van de gemeente stromen de beken Bellebeek-Molenbeek-Steenvoordebeek van oost naar west. In het zuidelijk gedeelte van de gemeente zijn enkele beken aanwezig die van het zuiden naar het noorden lopen, en uitmonden in de beekvallei van de Bellebeek-Molenbeek-Steenvoordebeek. Deze beekdepressies zorgen voor het golvende landschap in Ternat.

Langs de beken zijn vaak trage wegen aanwezig, maar niet over de volledige lengte. Snippers van trage wegen, afgeschafte of in onbruik geraakte trage wegen en landelijke autowegen wisselen elkaar af. Soms is er ook helemaal geen weg aanwezig. Nochtans bieden de beekvalleien potenties om betekenisvolle trage assen te creëren, waar de aanwezige (trage) wegen deel van uit kunnen maken. Daarbij wordt gestreefd naar continue, belevingsvolle assen voor wandelaars en fietsers. Ook enkele toeleidende routes en wegen naar deze beekvalleien werden in deze operationele beleidskeuze opgenomen.

Concreet zien we potenties om trage assen uit te bouwen langs volgende beken:

- Steenvoordbeek-Keurebeek-noordelijk gedeelte Bellebeek
- Bellebeek (zuidelijk gedeelte)
- Klapscheutbeek-Keurebeek
- Terlindenbeek

Ook langs de Muggenbeek zijn er potenties, maar daar moet een spoorweg overbrugd worden.

De trage assen kunnen op termijn alternatieven vormen voor trage verplaatsingen van kern naar kern. Daarbij vormen ze belevingsvolle routes, langs aangename paden en langs groene plekjes die langs de beken gelegen zijn. Trage wegen langs landschappelijke structuren zoals beken helpen ook om de leesbaarheid van het





landschap te vergroten. Nu is de “mentale kaart” van bewoners vaak gebaseerd op autowegen. De landschappelijke structuren in de gemeente – waaronder beken – zijn daarentegen vaak niet gekend. Door trage wegen te koppelen aan deze structuren, krijgen ze opnieuw betekenis.

Het aanleggen van trage assen langs beken kan bovendien ook aangegrepen worden om het watersysteem van de beekvalleien klimaatrobuuster te maken, en ruimte te maken voor berging, buffering, infiltratie...

De ingrepen om deze beleidskeuze te realiseren worden voorgesteld op de ingrepenkaart OBK1 (**zie bijlage 3**) en de bijhorende tabellen per kaarthok.



3.2.1.2 HERSTEL VAN DOORWAADBAARHEID IN OPEN RUIMTE

In de loop der jaren zijn in Vlaanderen veel trage wegen verdwenen. Dit is onder meer het gevolg van de schaalvergroting in de landbouw, die gepaard ging met ruilverkavelingen. In Ternat was de ruilverkavelingen van de jaren '80 weliswaar positief voor het behoud van de open ruimte, maar tegelijk verdwenen heel wat voetwegen (**zie bijlage 4**). Uit het RUP Open Ruimte³ kunnen we concluderen dat de gemeente onder meer wil inzetten op mogelijkheden tot recreatie. Ze wil een *evenwichtig gebruik* van de open ruimte, *voor iedere gebruiker*. Als een nieuwe verbinding doorheen een openruimtebestemming essentieel is, biedt het RUP de mogelijkheid om deze zoekzones aan te duiden.

De visie op de gewenste ruimtelijke structuur van het ‘traag netwerk’ dat samen met de gemeente werd opgebouwd, wijst uit dat deze nieuwe verbindingen noodzakelijk zijn. Dit ‘herstel van de doorwaadbare open ruimte’ is de tweede operationele beleidskeuze.

Deze OBK2 – Doorwaadbare open ruimte wordt gevisualiseerd op de kaart (en de bijhorende tabellen per kaarthok) van **Bijlage 5**, met de te heropenen officiële wegen of de zoekzones en wenslijnen voor nieuw te creëren verbindingen (die al dan niet in het verleden werden opgeheven).



³ <https://www.ternat.be/rupopenruimte>





3.3 Afwegingskader voor wijzigingen aan de rooilijnen van gemeentewegen

Een integraal beleid rond trage wegen en het 'traag netwerk' van een gemeente, vereist doordachte en gefundeerde beslissingen. Hiertoe dient gewerkt te worden aan de hand van een 'afwegingskader' dat verschillende reflexen en toetsstenen omvat die bij beslissingen m.b.t. de uitbouw / versterking van het tragewegennetwerk en toekomstige wijzigingen aan het netwerk gehanteerd worden.

Het kader heeft hierbij een faciliterend karakter. Het is uiteindelijk de gemeenteraad die de beslissingen neemt en argumenteert op basis van de doelstellingen en principes uit het Gemeentewegendecreet. Het afwegingskader is afzonderlijk als **Bijlage 6** in dit beleidskader opgenomen.





4. OVERZICHT VAN BIJLAGEN

Bijlage 1 – Evaluatiekaart

Bijlage 2 – Traag netwerk Ternat

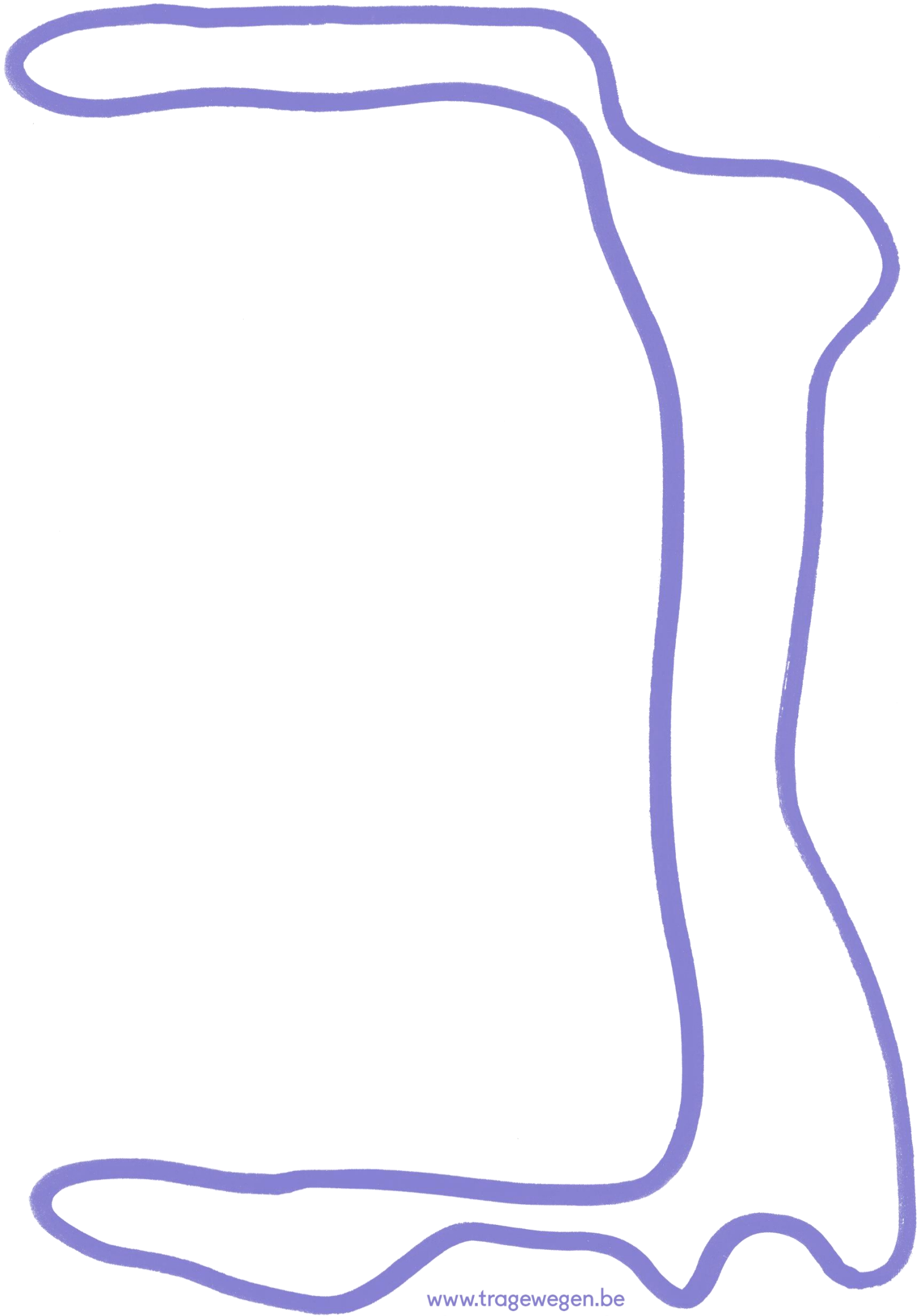
Bijlage 3 – Ingrenpenkaart Operationele beleidskeuze 1 – Belevingsvolle beekvalleien

Bijlage 4 – Aafgeschafte wegen in de ruilverkaveling

Bijlage 5 - Ingrenpenkaart Operationele beleidskeuze 2 – Doorwaardbare Open Ruimte

Bijlage 6 – Afwegingskader traag netwerk Ternat





www.tragewegen.be
info@tragewegen.be