

Beleidskader trage wegen



MENSEN MAKEN
MOORSLEDE

Nota opgemaakt door WVI - Margo Swerts
Dosiernr° 08227

INHOUD

DOEL	3
BELEIDSVISIE	4
OPERATIONELE BELEIDSDOELSTELLINGEN	4
Aspect 1 – Behoud en herwaardering van bestaande, fysisch aanwezige verbindingen.....	4
Aspect 2 – Onderzoek naar te herstellen verbindingen.....	5
Aspect 3 – Opheffen van niet meer aanwezige verbindingen	8
Aspect 4 – Aanvullingen op netwerk met nieuwe potentiële verbindingen die niet in de atlas zijn opgenomen	8
AFWEGINGSKADER VOOR WIJZIGINGEN AAN TRAAG NETWERK	9
verleggen of openstellen van nieuwe trage wegen:	9
opheffen of niet weerhouden van trage wegen als gemeenteweg:	9
VERDERE PROCEDURE	10

Doel

Volgens het decreet gemeentewegen van 3 mei 2019 dat in voege is getreden op 1 september 2019 kan een gemeente een beleidskader voor haar wegennet of een deel van haar wegennet uitwerken. Het gemeentelijk beleidskader is een facultatief proces dat kan geïntegreerd worden in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan of mobiliteitsplan.

Bij opmaak moet er wel een participatief proces doorlopen worden. Bijkomend zal advies moeten gevraagd worden aan provincie West-Vlaanderen en MOW rond het ontwerp van beleidskader.

Een beleidskader omvat drie grote stappen:

- beleidsvisie
- operationele beleidskeuzes
- afwegingskader



In wat volgt heeft de gemeente Moorslede een beleidskader uitgewerkt, specifiek voor de trage wegen te Moorslede.

Het participatieproces spoort samen met het participatieproces dat in kader van de herziening van het mobiliteitsplan doorlopen wordt. Zowel provincie West-Vlaanderen als MOW maken deel uit van de projectstuurgroepen. Aan beide instanties zal bijkomend advies gevraagd worden gedurende het openbaar onderzoek.

De gemeente heeft het ontwerp beleidskader reeds informeel besproken met de wandelclubs en de werkgroep “haalbare en realistische trage wegen”.

Beleidsvisie

De visie voor de trage wegen bestaat erin, rekening houdend met de landbouw-economische aspecten, de oorspronkelijke verbindingen uit de atlas der buurtwegen waar mogelijk te herstellen, waar deze een bijdrage bieden aan een functioneel-recreatief netwerk voor fietsers en voetgangers.

Hierbij wordt rekening gehouden met een aantal principes die trage wegen interessant maken:

- Samenhangend net
- Fijnmazig net (zoals vermijden van omwegen)
- Multifunctioneel (zoals leveren diverse maatschappelijke diensten: mobiliteit, groenblauw netwerk, speelruimte, natuurverbinding...)
- Meerschalligheid (betekenis voor lokaal en bovenlokaal gebruik)
- Zichtbaarheid (zoals bewegwijzering)
- Open en flexibel net
- Haalbaar en realistisch net

Operationele beleidsdoelstellingen

Om het uiteindelijke doel - een netwerk van trage wegen - te bereiken wordt gewerkt op 4 aspecten. Het spreekt voor zich dat niet alles in één keer kan uitgevoerd worden. De verschillende aspecten zullen ook niet noodzakelijk in de rangorde als hieronder beschreven, uitgevoerd worden.

De doelstelling bestaat er echter in dat wanneer gewerkt wordt rond trage wegen, dit kan gekaderd worden binnen een ruimer geheel.

Aspect 1 – Behoud en herwaardering van bestaande, fysisch aanwezige verbindingen

De trage wegen – zowel uit de atlas der buurtwegen als de toekomstige inventaris - die fysisch nog aanwezig zijn op terrein en een functionele verbinding hebben, zullen systematisch onderhouden en heringericht worden (bv verharding) afhankelijk van de functie van de weg.

Het is de bedoeling dat er naar een eenvormigheid wordt gestreefd naar inrichting zodat dit de herkenbaarheid van het trage wegen netwerk ten goede komt.

De samenhangende operationele beleidskeuze (OB1) met dit eerste aspect bestaat uit het herwaarderen van voormalige voet- en buurtwegen uit de atlas der buurtwegen. Alle juridisch nog bestaande voet- en buurtwegen die op terrein soms toegankelijk zijn, maar soms ook niet, zullen gescreend worden.

De trage wegen uit de atlas der buurtwegen zullen aangevuld worden met andere trage verbindingen die fysisch aanwezig zijn op terrein. Als bron worden de fiets- en voetwegen uit het Vlaamse wegenregister gescreend.

Samen zullen ze de basis vormen voor de gemeentelijk inventaris aan trage wegen.

Aspect 2 – Onderzoek naar te herstellen verbindingen

Voor de trage wegen die opgenomen zijn in de atlas, maar fysisch niet meer aanwezig zijn wordt een analyse gemaakt op basis van de onderstaande principes uit het afwegingskader. Als resultaat van dit onderzoek worden een aantal verbindingen geselecteerd waarvan het wenselijk is deze te heropenen.

Met de betrokken eigenaars en gebruikers zal een overleg georganiseerd worden om na te gaan op welke wijze de verbinding kan hersteld worden.

Operationele beleidskeuzes die samenhangen met dit aspect:

- OB2: Goede verknoping tussen traag net en wegennet

Er wordt gefocust op de optimale verknoping van het traag netwerk met het lokale (en bovenlokale) wegennet voor voertuigen

Deze knopen bieden kansen voor het inrichten van veilige oversteekpunten, maar ook voor het creëren van aangename verblijfsplekken.

- OB3: toeristisch-recreatieve ontwikkelingen en valoriseren van het lokaal traag netwerk als drager voor toerisme

Er werden recreatieve wandellussen in/rondom de verschillende kernen gerealiseerd. Daarnaast wil de gemeente ook werk maken van het verbeteren en versterken van de recreatieve netwerken.

De gemeente heeft de intentie om nog een bijkomende wandelroute uit te stippelen (zie verder op kaart). Deze wandelroute zal langsheen enkele trage wegen lopen zodat deze op die manier bewandeld kunnen worden. Met deze extra wandellus verbinden we de andere wandelingen met elkaar zodat er in feite een groot netwerk van wandelingen gerealiseerd wordt in de gemeente.

Ook de recreatieve fietsnetwerken kunnen verder versterkt worden (bv. fietsknooppuntennet).

- OB4: Functionele ontwikkelingen

Hierbij wordt gefocust op de ontsluiting van woonclusters richting kern en de ontsluiting van parkeerruimtes, openbare gebouwen en nieuwe planinitiatieven met trage verbindingen.

De gemeente zal ook de functionele bovenlokale fietsroutes verder versterken. Er werden verschillende fietslinten geselecteerd langsheen landelijke wegen tussen de verschillende kernen en buurgemeenten die het functionele net kunnen aanvullen.

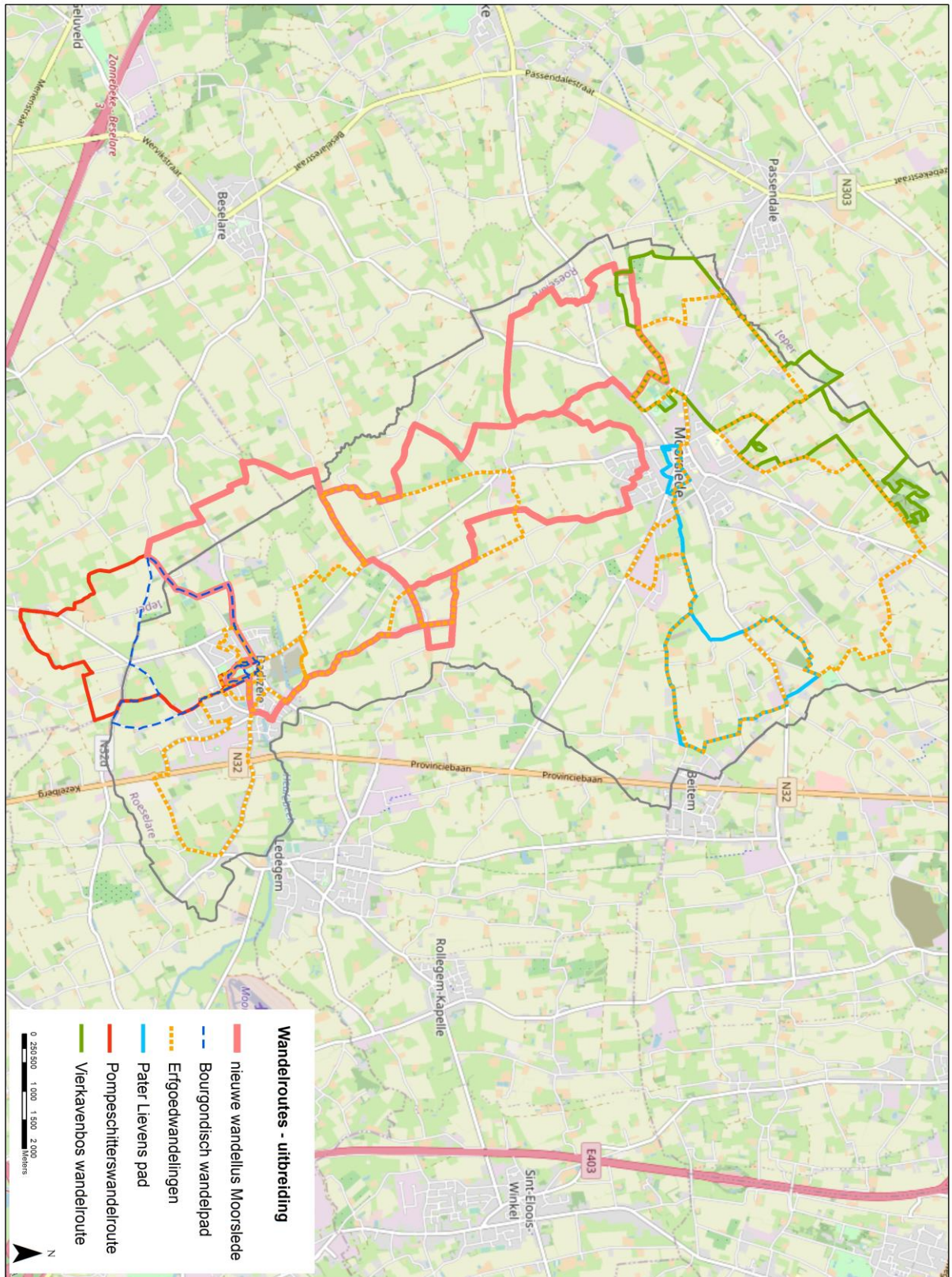
- OB5: Valorisatie gemeentelijke grondpositie

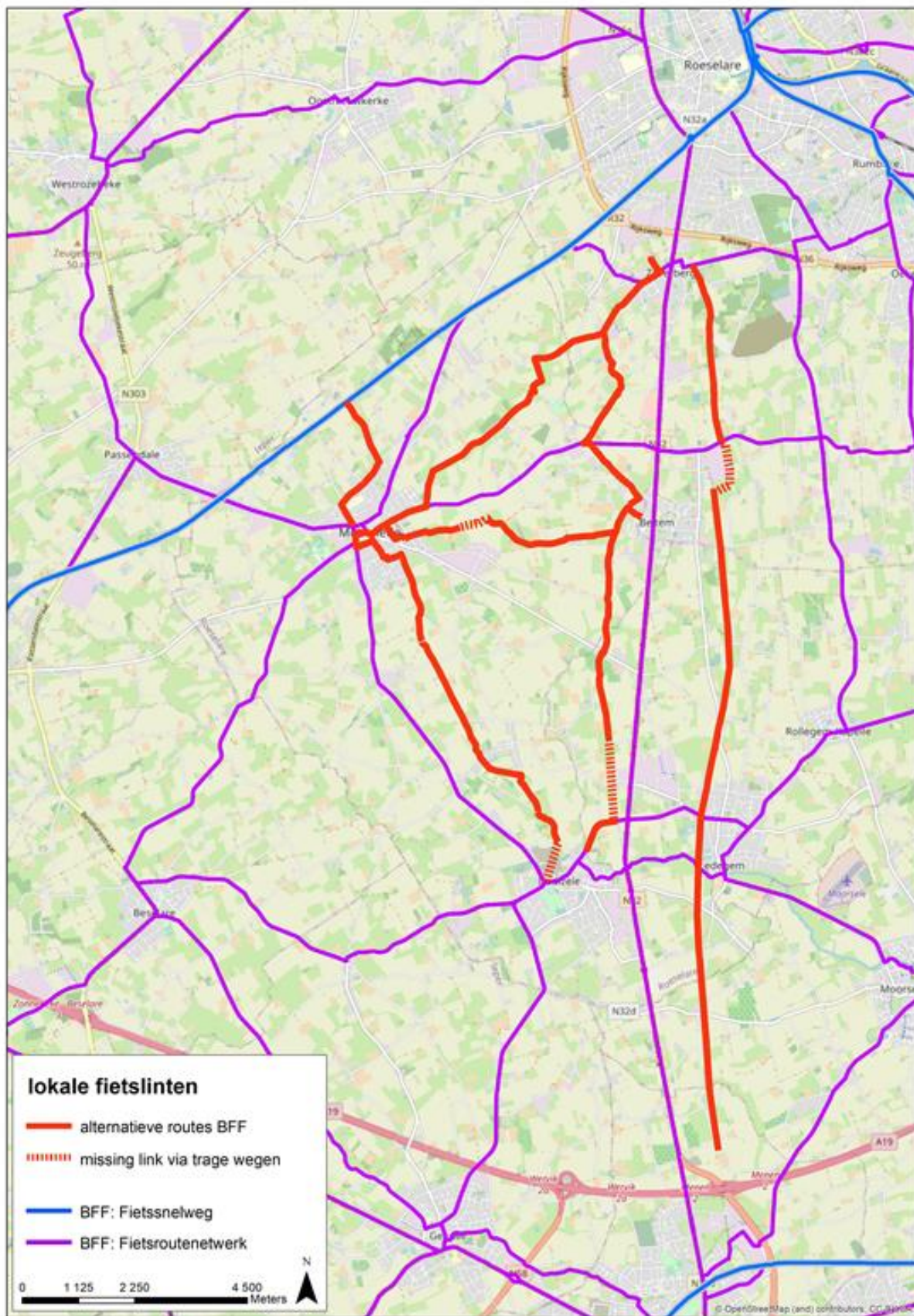
Lokale eigendommen en het gemeentelijk patrimonium (ook OCMW-gronden, eigendommen kerkfabriek) kunnen worden ingezet om een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers uit te bouwen, daar waar er geen juridische basis bestaat om een recht van doorgang af te dwingen of te heropenen (of inzetten als ruilgrond).

Ook de doorwaadbaarheid van gemeentelijke domeinen zoals sport- en recreatie-infrastructuur kan onderzocht worden.

- OB6: Bewegwijzering trage wegen en functionele netten

De toekomstige gemeentelijke wandellus en de fietslinten zullen bewegwijzerd worden zodat de route en eventueel afstanden tot de kernen duidelijk zichtbaar worden voor toekomstige gebruikers.





Aspect 3 – Opheffen van niet meer aanwezige verbindingen

Voor de wegen die fysisch niet meer aanwezig zijn en die buiten de selectie vallen van de te herstellen verbindingen, dit omwille van hun beperkte functionele of recreatieve meerwaarde, is er geen bezwaar tegen de opheffing. (zie verder onder afwegingskader)

Aspect 4 – Aanvullingen op netwerk met nieuwe potentiële verbindingen die niet in de atlas zijn opgenomen

Met de eigenaars van deze nieuwe wegen zal overleg georganiseerd worden om indien mogelijk het gebruik van deze wegen of verbindingen te verzekeren.

OB7: Binnen nieuwe (sociale) woonprojecten en verkavelingen opgestart door lokaal bestuur of door privé initiatieven zal steeds de doorwaadbaarheid onderzocht worden.

Afwegingskader voor wijzigingen aan traag netwerk

In de toekomst zal het noodzakelijk zijn toekomstige voorstellen voor trage wegen te beoordelen op basis van verschillende principes.

De ladder van Lansink geldt als uitgangspunt, waarbij zoveel als mogelijk wegen behouden blijven, vervolgens verlegd en in allerlaatste instantie opgeheven worden.

verleggen of openstellen van nieuwe trage wegen:

algemene principes uit decreet rond afwegingskader:

- wijzigingen ten dienste van het algemeen belang
- gemeentegrensoverschrijdend perspectief
- verkeersveiligheid en ontsluiting van aangrenzende percelen
- de actuele functie, zonder toekomstige behoeften in het gedrang te brengen.
- ruimtelijke behoeften van maatschappelijke activiteiten worden tegenover elkaar afgewogen

bijkomende principes specifiek voor de gemeente:

- alternatieven “naast” BFF-netwerk met als doel uitbouw van een efficiënt fietsnetwerk of fietslinten
- toekomstige uitbreiding van recreatieve fiets/wandelnet
- recreatieve wandellus in/rondom elke kern
- ontsluiting woonclusters richting kern
- trage verbindingen richting parkeerruimtes, openbare gebouwen, nieuwe planinitiatieven - doorwaadbaarheid
- routes met cultuurhistorische waarde (zoals erfgoedwandelingen)
- ontsluiting van groenelementen

opheffen of niet weerhouden van trage wegen als gemeenteweg:

- toegang tot één woning of één landbouwbedrijf of één -perceel
- korte trage assen die geen verbinding leggen naar een bestaande openbare weg en netwerk
- trage wegen die parallel lopen met openbare wegen of bestaande fietspad én geen functie (meer) hebben in het netwerk
- volledig overbouwde assen én reeds 30 jaar niet meer gebruikt
- wegen reeds 30 jaar niet meer gebruikt

Verdere procedure

De onderhavige nota wordt voorgelegd aan de gemeenteraad van oktober 2021 voor voorlopige vaststelling en goedkeuring van het participatietraject.

Zoals hogervermeld maakt het beleidskader onderdeel uit van mobiliteitsplan en wordt het participatietraject van het mobiliteitsplan weerhouden.

Dit participatietraject bestaat uit het voorleggen en bespreken van nota's in overleg met de projectstuurgroep. De projectstuurgroep werd samengesteld met vertegenwoordigers van provincie West-Vlaanderen, MOW, De Lijn, politiezone als vertegenwoordigers van gemeente en gemeenteraadsleden. De gemeente heeft het ontwerp beleidskader bijkomend besproken met de wandelclubs en de werkgroep "haalbare en realistische trage wegen". Daarenboven

Er zal een openbaar onderzoek opgestart worden. Tijdens dit openbaar onderzoek wordt advies ingewonnen bij provincie West-Vlaanderen en departement MOW.

Alle adviezen zullen als input dienen voor de herziening van het beleidskader.

Het aangepaste beleidskader zal ter definitieve vaststelling voorgelegd worden aan de gemeenteraad, vermoedelijk tijdens de gemeenteraad van januari 2022.