

BELEIDSKADER TRAAG NETWERK BOORTMEERBEEK



OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw
Hof ter Dampoort,
Dendermondsesteenweg 50,
9000 Gent
www.tragewegen.be
info@tragewegen.be, tel: 09 331 59 20

IGO
De Vunt 17
3220 Holsbeek
www.igo.be
016 29 85 40

CONTACTPERSONEN:

Pieter Vandenhoudt
pieter.vandenhoudt@tragewegen.be

DATUM: 22 DECEMBER 2023

Voor definitieve goedkeuring, met aanpassingen openbaar onderzoek.

INHOUD

0. INLEIDING	5
1. INVENTARIS TRAGE WEGEN	6
1.1 Opmaak werkkaart	6
1.2 Resultaat inventarisatie	7
2. VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 'TRAAG NETWERK'	10
2.1 Analyse lokale situatie	10
2.2 Wensbeeld 'traag netwerk'	14
2.3 Prioritaire ingrepen ter realisatie van het Wensbeeld	16
1.2.1 Boortmeerbeek noord (Dijlevallei)	18
1.2.2 Hever: tussen vaart en spoor	20
1.2.3 Boortmeerbeek tussen vaart en spoor west	22
1.2.4 Boortmeerbeek beekvallei	24
1.2.5 Boortmeerbeek tussen vaart en spoor oost	26
1.2.6 Schiplaken	28
1.2.7 Landbouwlandschap	30
3. AFWEGINGSKADER	32

0. INLEIDING

In 2020 engageert Boortmeerbeek 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.

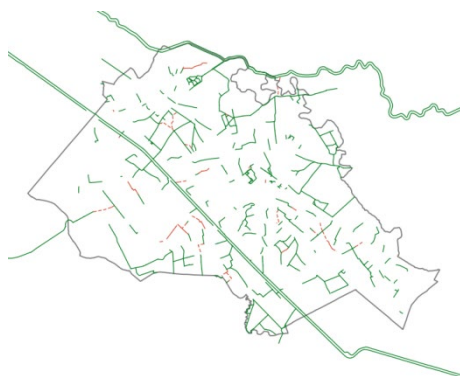
Daarom neemt de gemeente initiatief om samen met Trage Wegen vzw, inwoners en lokale organisaties het **netwerk te inventariseren en een beleidskader op te maken**, dat voldoet aan de bepalingen van het Vlaams decreet houdende de gemeentewegen (oftewel Gemeentewegendecreet, GWD) van 3.5.2019.



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 wegen.

Het beleidskader bestaat uit volgende onderdelen:

- (1) inventaris trage wegen
- (2) een strategische visie op de gewenste ruimtelijke structuur of wensbeeld voor het 'traag netwerk';
- (3) een afwegingskader voor toekomstige wijzigingen aan het 'traag netwerk'.



(1)



(2)



(3)

1. INVENTARIS TRAGE WEGEN

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 Boortmeerbeek (najaar 2020). Het theoretische en potentiële tragewegennetwerk werd opgetekend op basis van volgende bronnen:

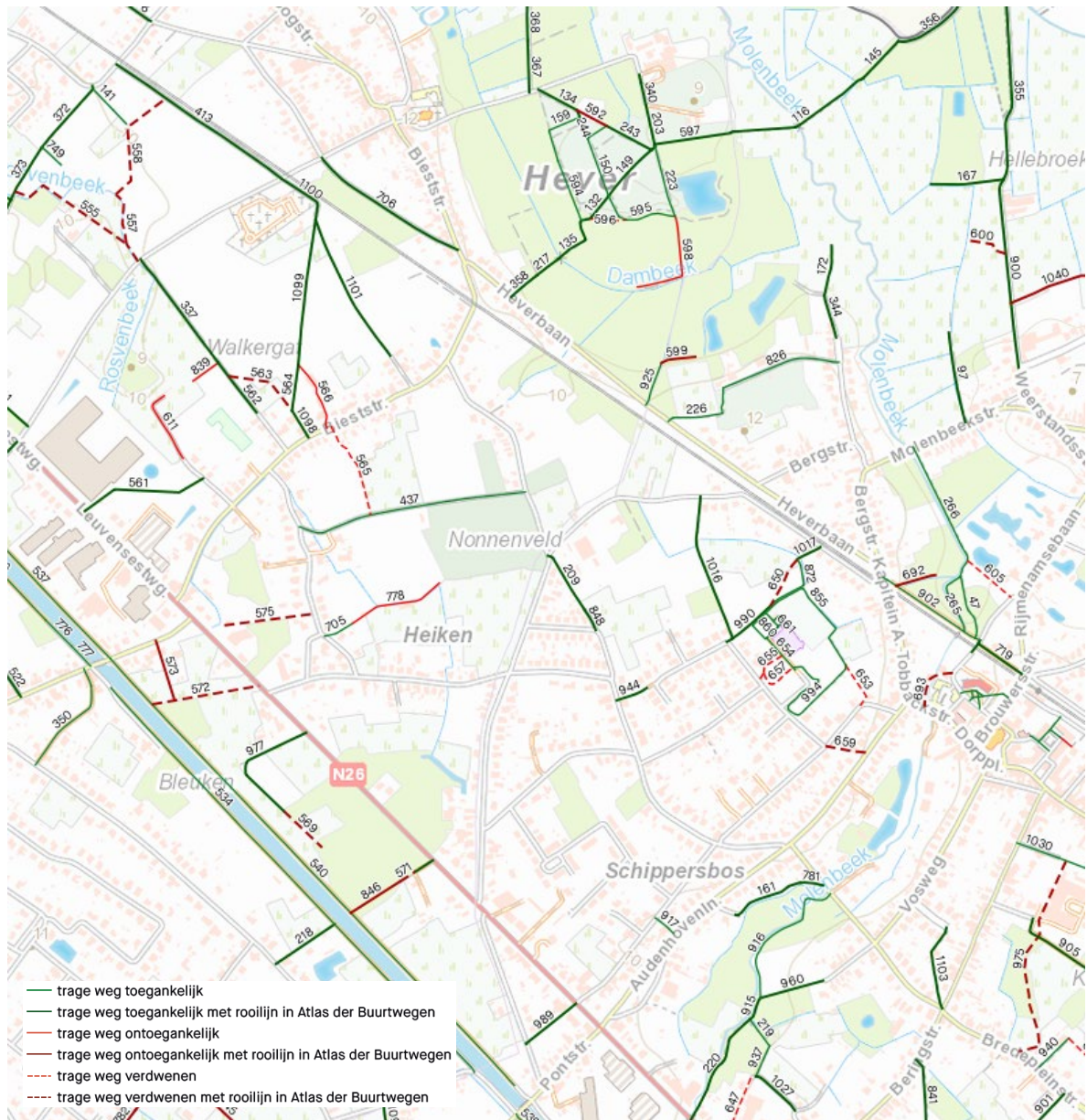
- o **Wegenregister** van het Agentschap Informatie Vlaanderen. Dit register vormt de basis van de werkkaart. Via een filter werd een eerste selectie gemaakt van (potentiële) trage wegen op basis van verharding, klasse en type weg.
- o **Topografische kaartenreeks** van het NGI. Zowel de meest recente (waarop het wegenregister gebaseerd is) als oudere uitgaves geven een waarheidsgetrouwe momentopname en laten toe om een evolutie in de tijd te karteren.
- o **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'.
- o **Ruilverkavelingsplannen**. In Boortmeerbeek zijn verschillende ruilverkavelingen doorgevoerd waarbij (buurt)wegen werden gewijzigd, aangelegd en opgeheven. De ingescande plannen werden georeferentieerd en geanalyseerd bij de opmaak van de werkkaart.
- o **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.
- o **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.
- o 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.



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

1.2 Resultaat inventarisatie

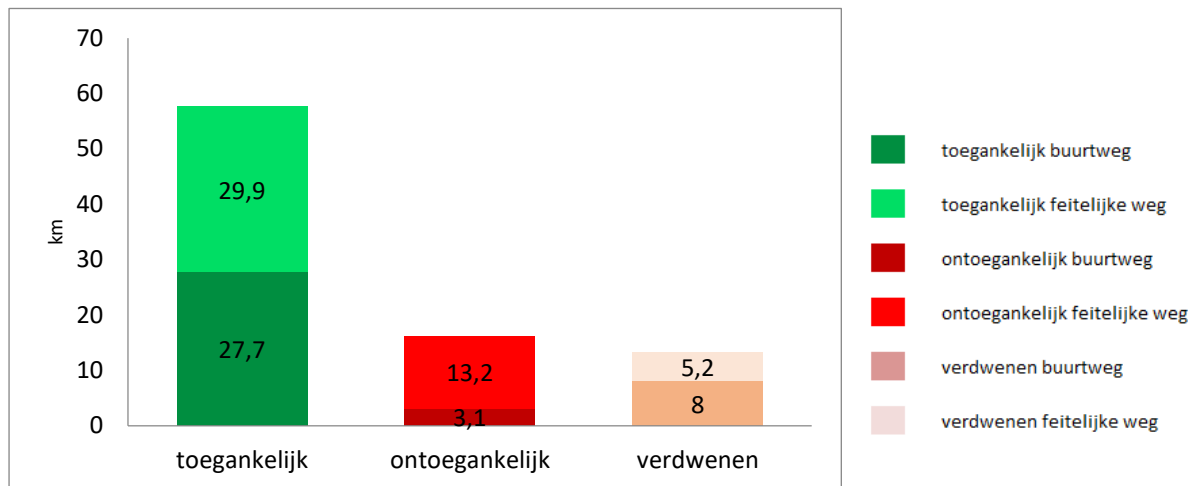
Na een grondige controle en verwerking van de terreininventarisatie kreeg de werkaart een update tot een **evaluatie- of toegankelijkheidskaart** (eind 2020). Hieronder wordt een kaartuitsnede getoond; voor de volledige tragewegenkaart zie **bijlage 1**.



De evaluatiekaart toont de trage wegen 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.

Uit de evaluatiekaart komen al een eerste aantal vaststellingen. Van de trage wegen die ooit bestaan hebben (teruggevonden in de Atlas der Buurtwegen of op ander kaartmateriaal) is er een belangrijk deel ontoegankelijk of verdwenen. Zo zijn er 39 km wegen met een rooilijn in de Atlas der Buurtwegen waarvan er momenteel nog 71 % toegankelijk zijn. In Boortmeerbeek zijn er buiten de atlaswegen nog bijkomend 48 km trage wegen geïdentificeerd. Hiervan is 62 % toegankelijk. In totaal zijn er **58 km toegankelijke trage wegen**, voor de autowegen staat de teller op 177 km (25% van de wegen is trage weg).

Lengte trage wegen volgens toegankelijkheid, bron: Evaluatiekaart



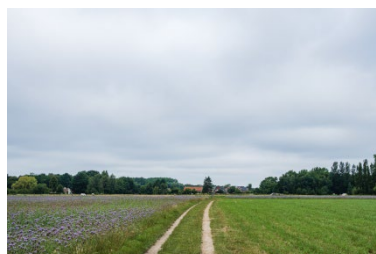
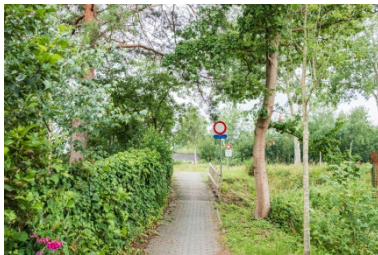
Voor ontoegankelijke of verdwenen gemeentewegen met een rooilijn in de Atlas der Buurtwegen is het duidelijk dat er stappen moeten ondernomen worden om deze wegen ofwel terug te openen, of het traject te verleggen of af te schaffen. Voor die laatste twee opties moeten er enkele noodzakelijke stappen ondernomen worden. In de ambitie voor een solide traag netwerk is het duidelijk dat afschaffen de minst gewenste keuze is.

Ook voor feitelijke wegen kan men niet zomaar aanvaarden dat ze verdwenen zijn. Indien aangetoond kan worden dat de weg gedurende een lange periode in openbaar gebruik was, of indien het om een publieke weg gaat (omdat er bijvoorbeeld straatmeubilair aanwezig is) is de gemeente of de eigenaar verplicht deze weg terug toegankelijk te maken.

Daarnaast toont de kaart ons duidelijk een gefragmenteerd weefsel. Er is nood aan **samenhang** en **fijnmazigheid**. Het is duidelijk dat de trage wegen onder druk staan. Hierbij gaat het niet enkel om een beperkt aantal toegankelijke trage wegen maar ook om ontbrekende verbindingen, doodlopende trajecten en om delen van de gemeente waar trage wegen ontbreken.

Om de juiste inspanningen te leveren inzake het herwaarderen van verdwenen of ontoegankelijke trage wegen en wat betreft het creëren van nieuwe verbindingen is een beleidskader noodzakelijk. Zonder dit kader komt er een aaneenschakeling van ad hoc beslissingen die zelden tot een coherent netwerk zullen leiden. Hiervoor verwijzen we ook naar het Afwegingskader dat onderdeel uitmaakt van dit Beleidskader.

Dankzij 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 Boortmeerbeek. Anderzijds is het niet altijd eenvoudig om de wegen te vinden op het terrein (wayfinding is niet optimaal).



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 trage wegen als vertrekbasis.

2.1 Analyse lokale situatie

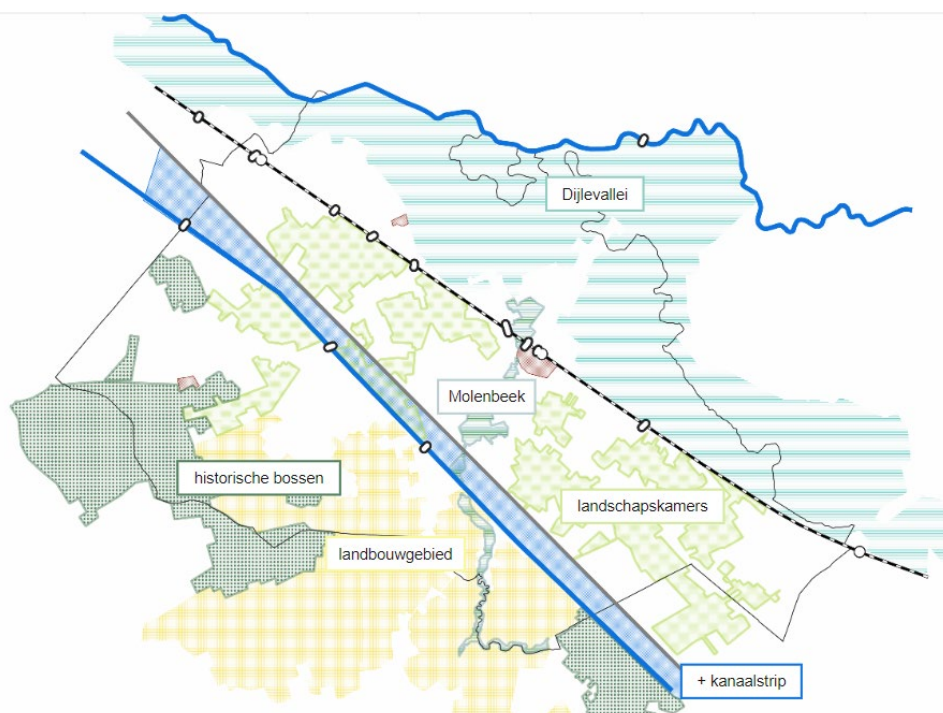
Het trage wegennetwerk houdt rekening met de bestaande en geplande ruimtelijke structuur. Twee belangrijke gemeentelijke beleidsplannen en documenten bevatten impliciete en expliciete koppelingen met het trage wegennetwerk:

- Het verkeerleefbaarheidsplan
- De omgevingsanalyse (2019)

Daarnaast wordt er stapsgewijs een GIS project opgebouwd van nuttige lagen voor het trage wegennetwerk.

- Belangrijkste bestemmingen op het grondgebied (puntlocaties zoals buurthuizen, scholen en sportvoorzieningen of zones zoals woonkernen, bos en natuur)
Bron: open data en GRS
- De inventaris van de trage wegen
Bron: inventaris 2021
- De lokale en bovenlokale wandelroutes
Bron: gemeente, provinciale wandelwegen, wandellussen
- De wegencategorisering
Bron: wegenregister
- De gewenste wegencategorisering
Bron: verkeerleefbaarheidsplan
- Straten en wegen waar een verkeersbeperking wenselijk is (fietsstraten, woonerf en geknipte straten)
Bron: verkeerleefbaarheidsplan

2.1.1 Uit de **omgevingsanalyse** (Atelier Romain, juli 2019) komen enkele belangrijke kapstokken voor het trage wegennetwerk.



De landschappelijke gehelen zijn in belangrijke mate bepaald door de infrastructurele en natuurlijke lijnen. De omgevingsanalyse onderscheidt de Dijlevallei, Molenbeek, landschapskamers, historische bossen en het landbouwgebied. Hieraan voegen we de kanaalstrip toe, opgespannen tussen kanaal en steenweg met duidelijke uitdagingen voor het traag netwerk.

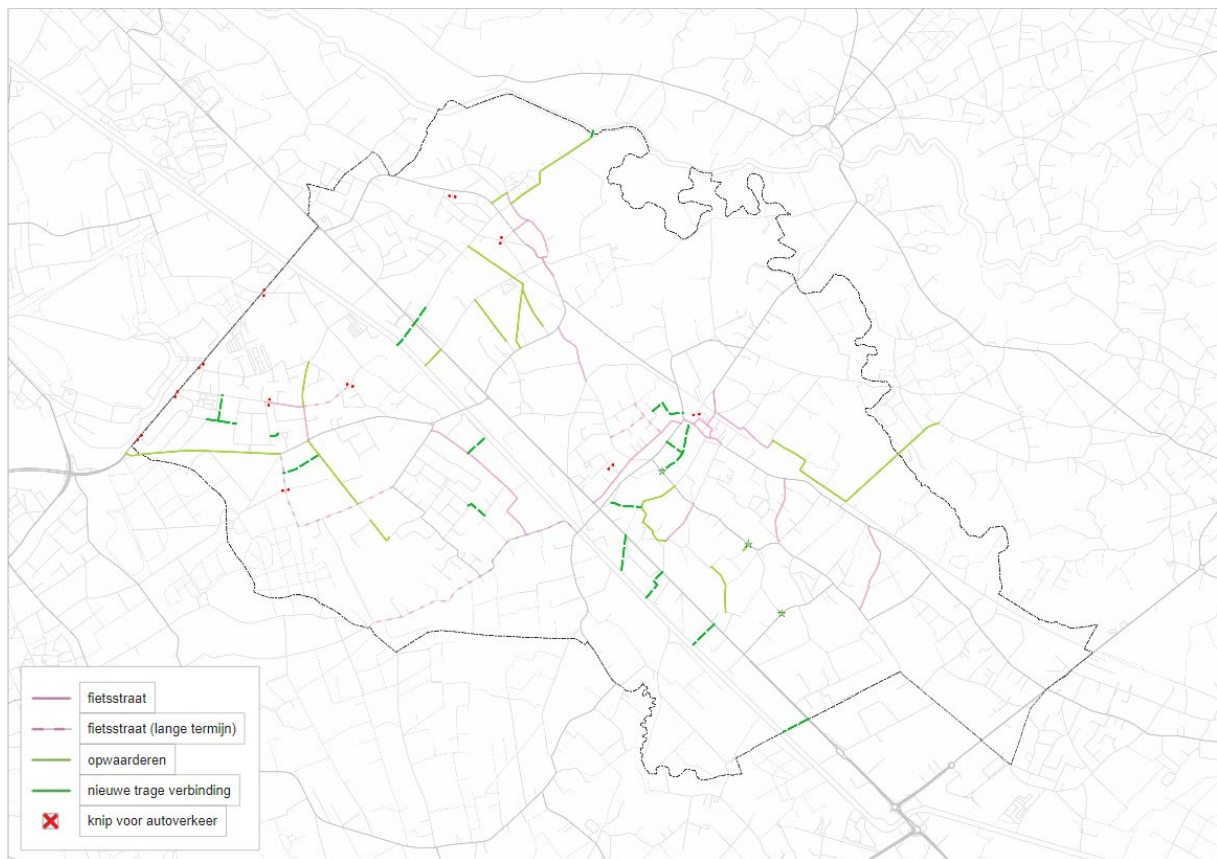
De gebieden hebben elk hun eigen kenmerken:

- Het natte openruimtegebied van de **Dijlevallei**
- De **landschapskamers** zijn de openruimte gebieden tussen de bebouwing in de strook tussen de spoorweg en het kanaal.
- Op deze landschapskamers sluit de **kanaalstrip** aan, hier bevinden zich voornamelijk commerciële activiteiten met een beperkt aandeel openruimte
- In het zuiden liggen enkele **historische bossen**
- Ten zuiden van het kanaal domineert het **open landbouwgebied**
- De **Molenbeek** loopt van zuid naar noord en doorkruist zo deze landschappelijke structuren

In elk type landschap hebben de trage wegen een rol te spelen, de manier waarop en welke rol verschilt van landschapstype tot landschapstype.

De kamers worden van elkaar gescheiden door sterke infrastructurele barrières. Dit is een uitdaging voor het traag netwerk om over deze barrières heen (nieuwe) verbindingen te gaan maken.

2.1.2 Het **verkeerleefbaarheidsplan** bespreekt enkele belangrijke algemene of concrete ingrepen wat betreft trage wegen.

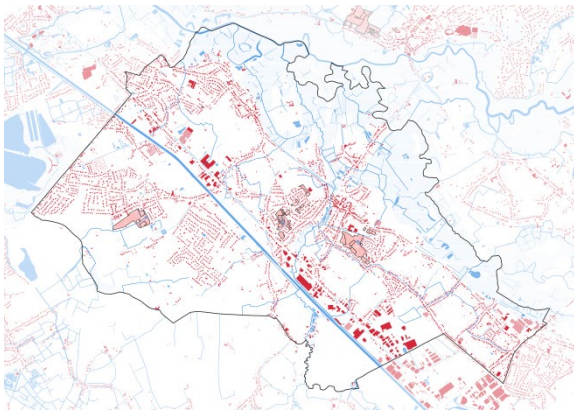


Belangrijke principes uit het verkeerleefbaarheidsplan zijn:

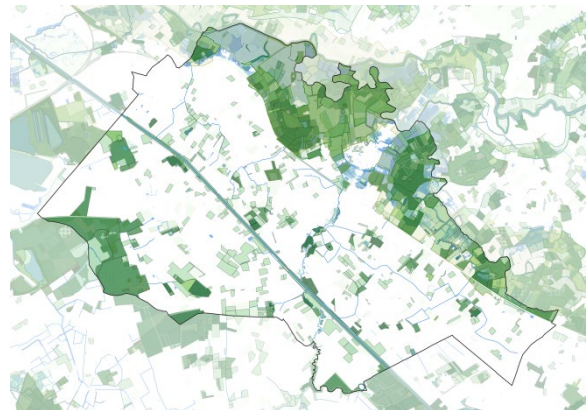
- Wanneer een trage weg toekomt op een gewone weg, wordt aan de kant van de trage weg een wegversmalling voorzien, indien mogelijk gecombineerd met een verticaal element (boom, verlichting...) als extra aandachtstrekker
- Om de fiets- en wandelroutes naar de school te verbeteren, zullen enkele trage wegen worden verbeterd/aangelegd: de weg langs de Molenbeek vanaf de Kap. A. Tobbackstraat, Vosweg, Kruisveldweg, Schrans,
- Trage wegen integreren in de functionele fiets- en wandelroutes
- Volgende belangrijke schoolroutes verbeteren:
 - o Schrans-Vorstweg-Kruisveldweg
 - o Langs Molenbeek van Hanswijkstraat tot vaart
 - o Sporthal – Kerkweg
 - o Verbinding Gottendijdsdreef – achterkant school-Blokstraat
 - o Bosveld
 - o Wijk Eekhoornhof – Zevenbunderwijk
 - o Verbindingen Bieststraat – G. Gezellestraat

Dit plan vormt een belangrijke basis voor het wensbeeld traag netwerk, deze aandachtspunten worden hierin geïntegreerd.

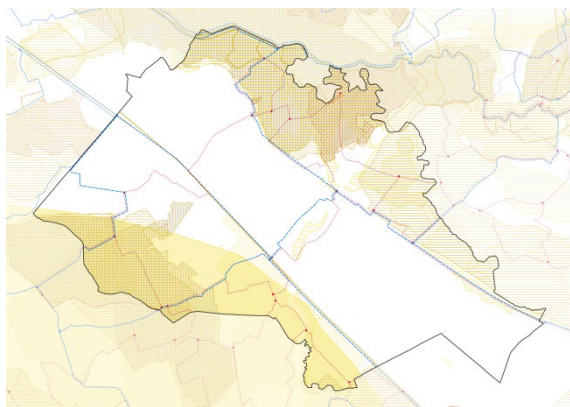
2.1.3 Aanvullende algemene analyse van landschappelijke context, landschapsbeleving en mobiliteit.



Water en bebouwing



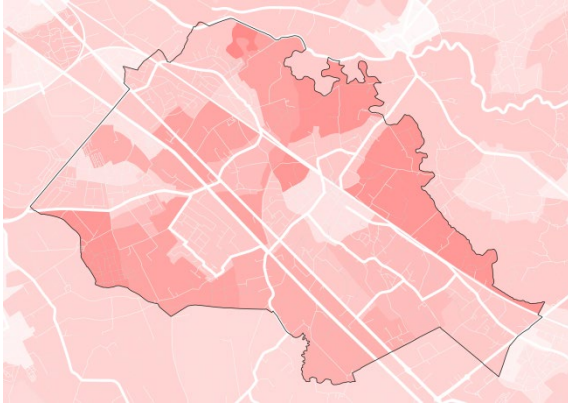
Groenblauwe netwerken



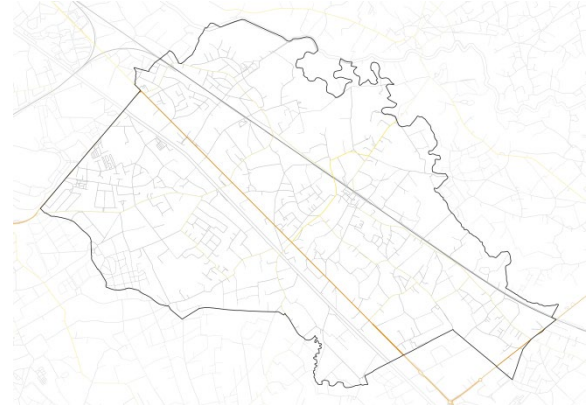
Recreatieve routes en landschapsbeleving



Functionele fietsroutes en buslijnen



Landschapskamers op basis van bebouwingsdichtheid en infrastructurale barrières

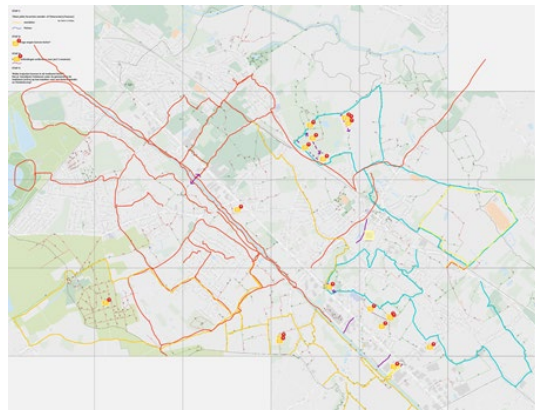
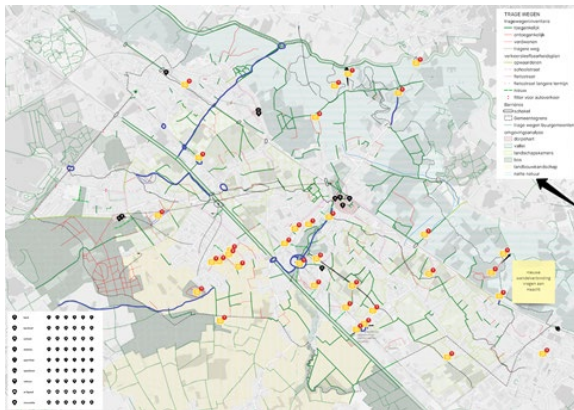


Wegennet volgens wegcategorisering

Naast de bestaande context uit de inventaris en de bestaande beleidsdocumenten werden er ook nog **workshops** georganiseerd om samen met de stakeholders aan visievorming te doen. Tijdens twee workshops (één met de gemeenteraadsleden en een ander met de stakeholders en bevolking) werd er informatie verzameld over de uitdagingen, de wensen en de kansen. Daarnaast werd ook de plaatselijke wandelclub met een rijke terreinkennis gehoord. Deze informatie staat grotendeels op het online platform Miro en kan nog steeds geraadpleegd worden.

https://miro.com/app/board/o9J_ISMI8_M=/

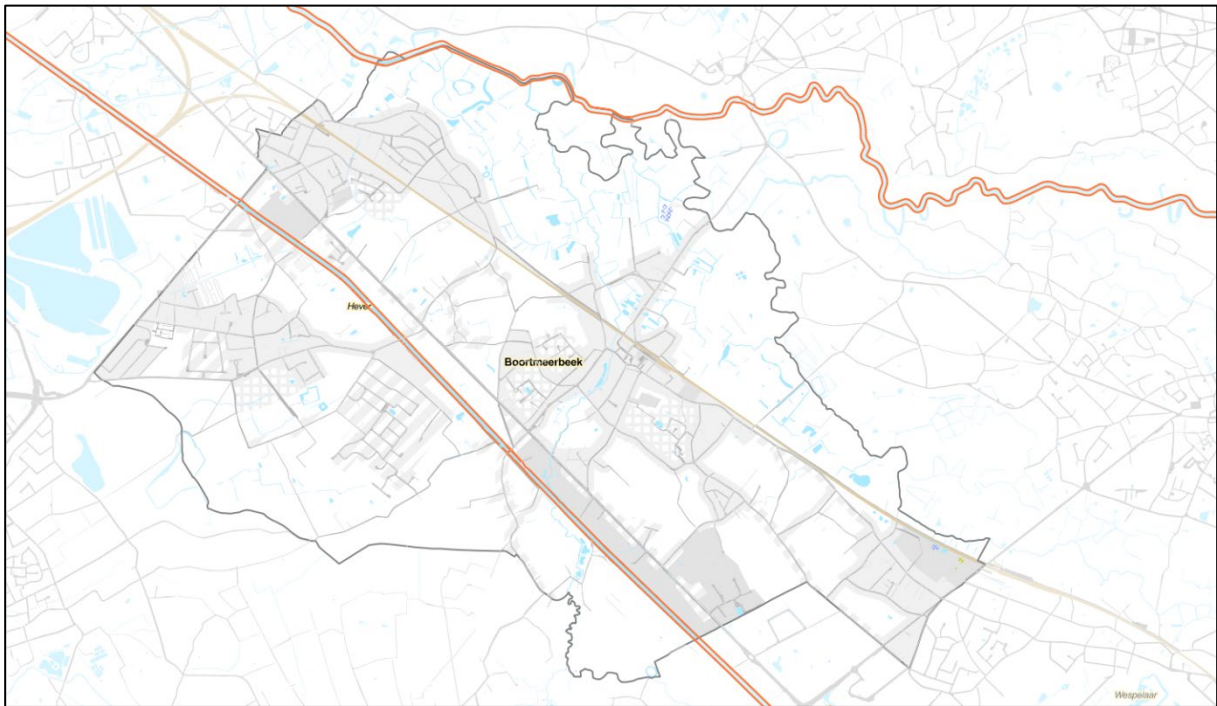
Zo werd er samen met de gemeente, bewoners en lokale organisaties op zoek gegaan naar een breed gedragen toekomstbeeld voor het traag netwerk.



2.2 Wensbeeld 'traag netwerk'

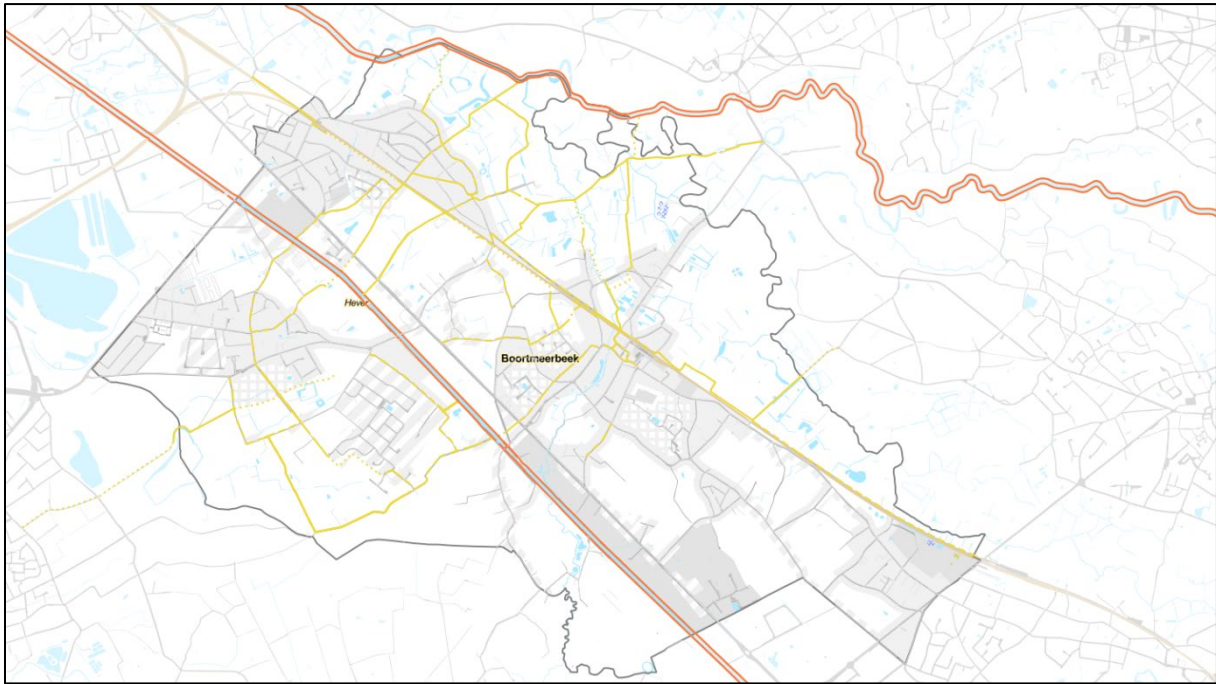
Het wensbeeld van het traag netwerk is de basis van het beleidskader. Dit traag netwerk moet **samenhangend, fijnmazig en multiscalair** zijn. Met multiscalair wordt bedoeld dat het netwerk een rol speelt op verschillende schalen (lokaal en bovenlokaal).

In het wensbeeld wordt de gemeente doorkruist door enkele **lange afstandswegen**: het recreatieve fiets- en wandelpad langs de Dijle en de meer functionele fietssnelweg langs het kanaal. Dit zijn bestaande routes die goed gebruikt worden.

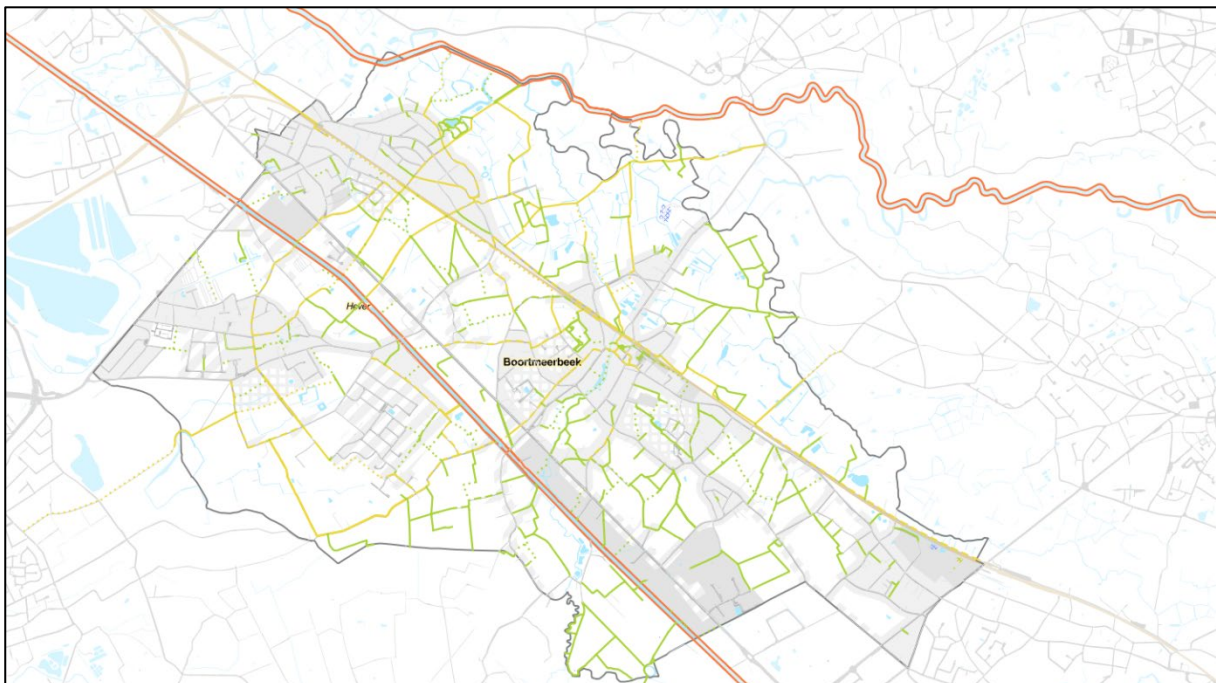


Deze lange afstandswegen lopen in dezelfde richting als de verschillende barrières (vaart, steenweg, spoor) en versterken zo de oost-west oriëntatie van de belangrijkste verplaatsingen in de gemeente. Daaruit volgt de uitdaging om loodrecht op deze bewegingen een sterk verbindend traag netwerk uit te bouwen.

Vervolgens is het netwerk opgebouwd uit **verbinders**: dit zijn routes die de kernen onderling verbinden en met het landschap. Ze takken eveneens aan op de lange afstandsroutes. De kaart toont de keuzes van de trajecten die deze verbindende rol kunnen opnemen. Om deze trajecten te verwezenlijken is het wenselijk om oude trage wegen te heropenen en nieuwe trage wegen te creëren (bijvoorbeeld een trage weg langs het spoor in Hever of een samenhangende verbinding langs de Molenbeek).



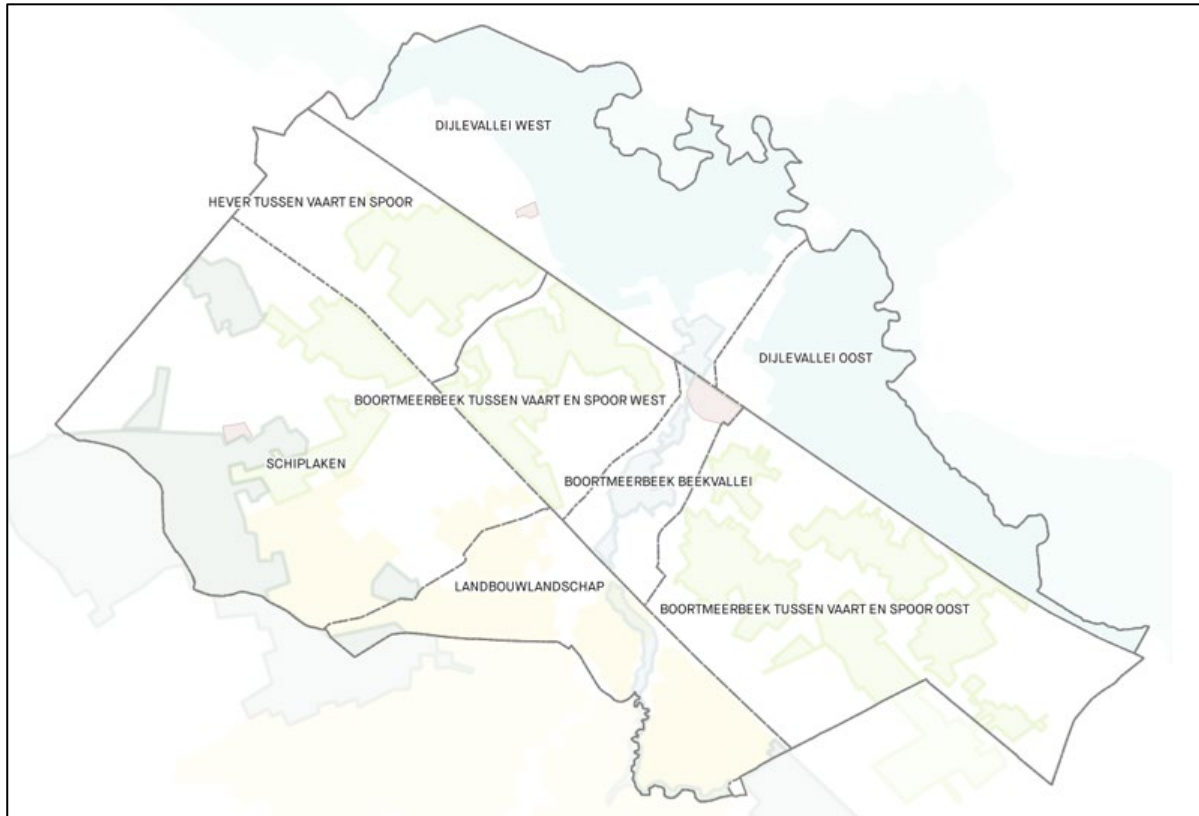
Het netwerk wordt pas fijnmazig als er ook **verfijners** zijn. Deze stimuleren actieve verplaatsingen, zetten mensen sneller te voet en met de fiets op weg en kunnen plaatsen creëren voor ontmoeting. Ze vormen de de snelste weg langs trage wegen. Ze maken het netwerk aangener (fijn) en fijnmaziger omdat ze dorpskernen en landschappen ontsluiten.



Tot slot zijn er onmisbare **schakels** om de grote infrastructurele en natuurlijke barrières te overwinnen. Hierbij denken we aan de nieuwe fietsbrug over de Dijle, veilige oversteekplaatsen van de Leuvensesteenweg en fietsbrug(gen) over het kanaal.

2.3 Voorkeustrajecten ter realisatie van het Wensbeeld

De gemeente is ruimtelijk sterk gestructureerd door zowel het fysisch landschap, infrastructuur als de menselijke activiteiten zoals wonen, bedrijvigheid en landbouw. Er onderscheiden zich duidelijk deelgebieden met elk hun eigen kenmerken. Op het gebied van trage wegen zijn er specifieke uitdagingen en kansen per deelgebied. Deze deelgebieden werden bepaald op basis van landschappelijke kenmerken en infrastructurale barrières.



Per deelgebied werd er gekeken naar de situatie van de trage wegen maar zeker ook naar verbetermogelijkheden: heropenen van trage wegen, beter toegankelijk maken van bestaande trage wegen, wenslijnen, oversteekplaatsen, vertragen van autowegen. Het netwerk van lange afstandswegen, verbinders, verfijners en schakels maken we hier concreet in voorkeustrajecten.

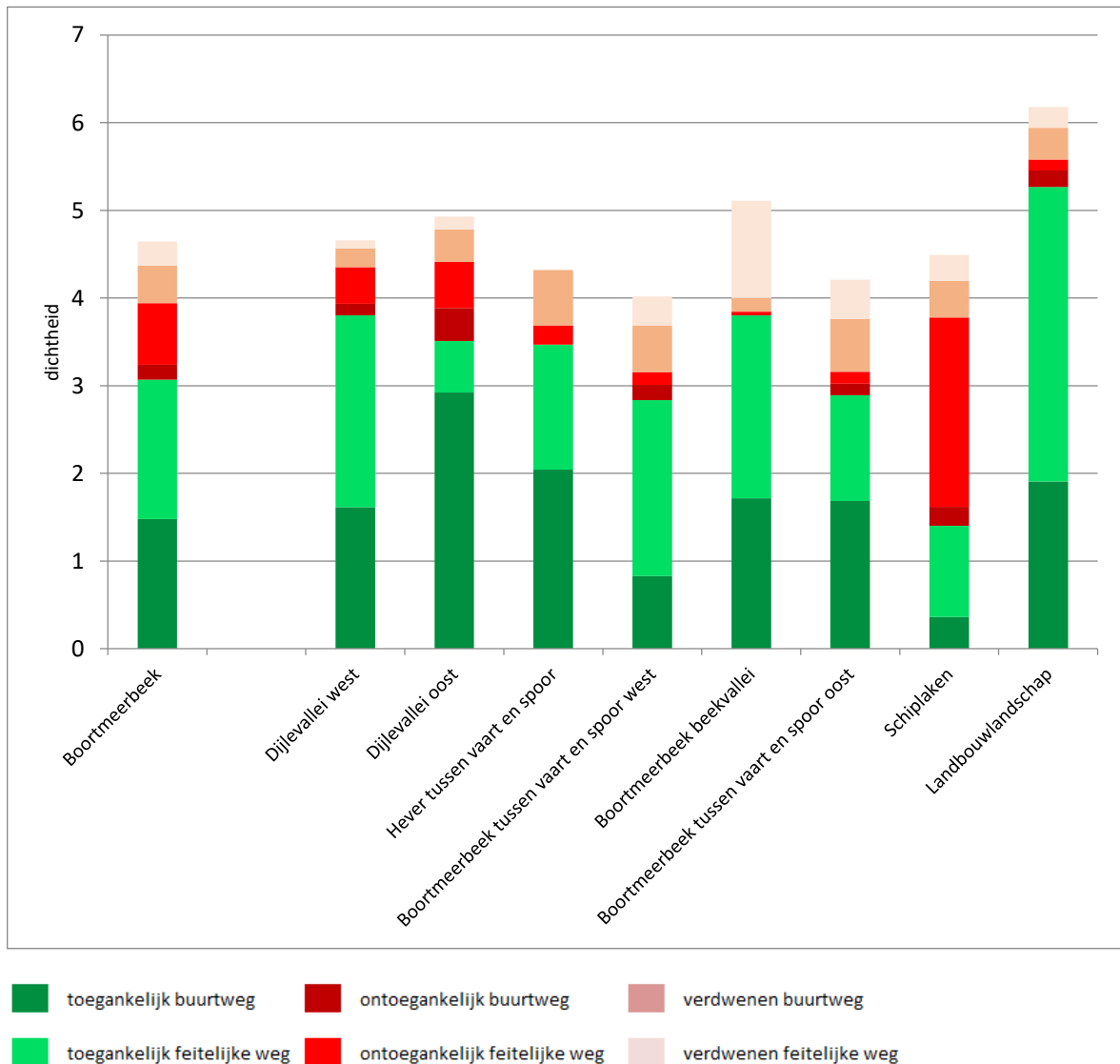
De voorstellen bestaan uit een verzameling van adviezen op korte termijn en lange termijn, we detecteren ook een paar quickwins waar het beleid snel mee aan de slag kan gaan. Andere ingrepen zijn complexer maar leveren wel een belangrijke bijdrage aan het traag netwerk.

Volgende beleidsthema's zijn belangrijk om te komen tot een traag netwerk:

- Herwaardering voormalige voet- en buurtwegen
- Ontharding en vertraging
- Autonome mobiliteit voor kinderen
- Toeristisch- recreatieve ontwikkeling
- Verkeerscirculatie
- Verknoping
- Barrières en geleiders

Per deelgebied kan het zwaartepunt anders liggen, de vertreksituatie is immers anders en ook de wensbeelden verschillen.

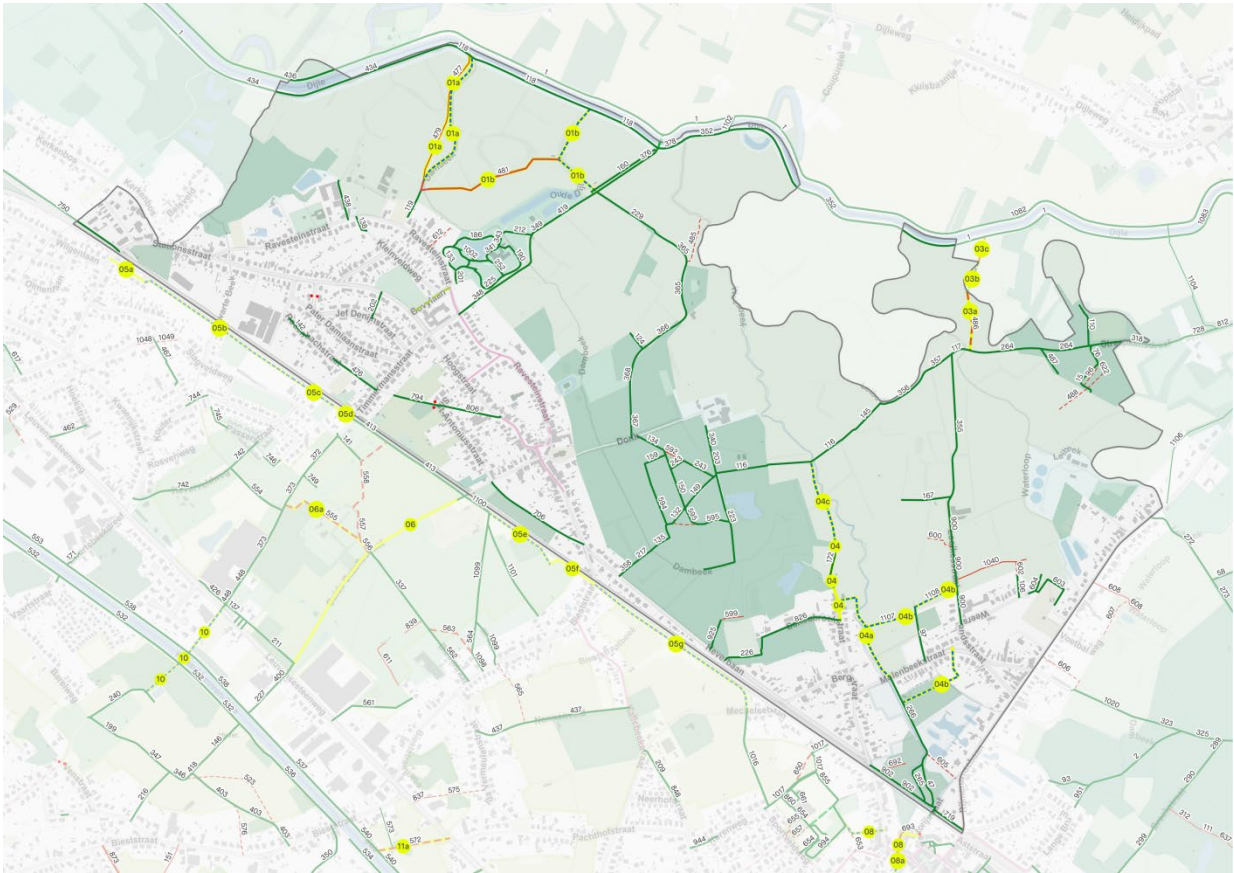
In onderstaande figuur wordt de situatie van het trage wegennet per deelgebied weergegeven. Er wordt gekeken naar de dichtheid van het traag netwerk: het aantal km trage weg per km². Op die manier kan men de deelgebieden vergelijken met elkaar en met de gemeente in zijn geheel.



Het zuidelijke *landbouwlanschap* kent het grootste netwerk aan trage wegen, zowel feitelijke wegen als buurtwegen vormen dit netwerk. De verstedelijkte zone tussen vaart en spoor (*Hever tussen vaart en spoor*, *Boortmeerbeek tussen vaart en spoor west en oost*) heeft dan weer een densiteit onder het gemiddelde. In *Schiplaken* zijn er veel ontoegankelijke feitelijke wegen, dit kan verklaard worden door de aanwezigheid van het kasteeldomein met veel boswegen die niet toegankelijk zijn voor het publiek.

We concretiseren het wensbeeld aan de hand van enkele **voorkeustrajecten**. Deze bespreken we per deelgebied, gekoppeld met de ruimtelijke uitdagingen.

1.2.1 Boortmeerbeek noord (Dijlevallei)

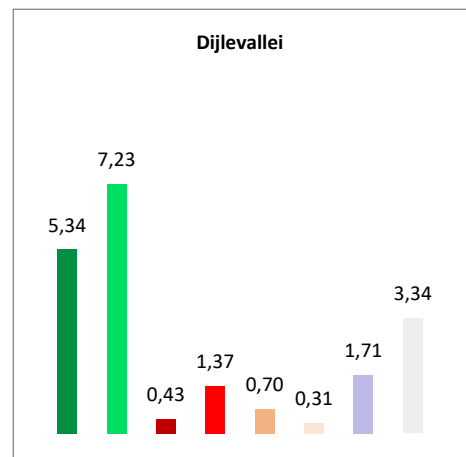


Conceptueel kader: herwaardering buurtwegen en de connectie tussen Boortmeerbeek en de Dijlevallei versterken

Kenmerken omgeving: historische graslanden, geen intensieve landbouw mogelijk, hoge natuurwaarden

Uitdaging: er zijn weinig doorsteken vanuit de gemeente naar de Dijle, er zijn ook weinig mogelijkheden tot korte wandelingen. Lange wandelingen zijn mogelijk via de Dijle-dijk en de streek GR Dijleland.

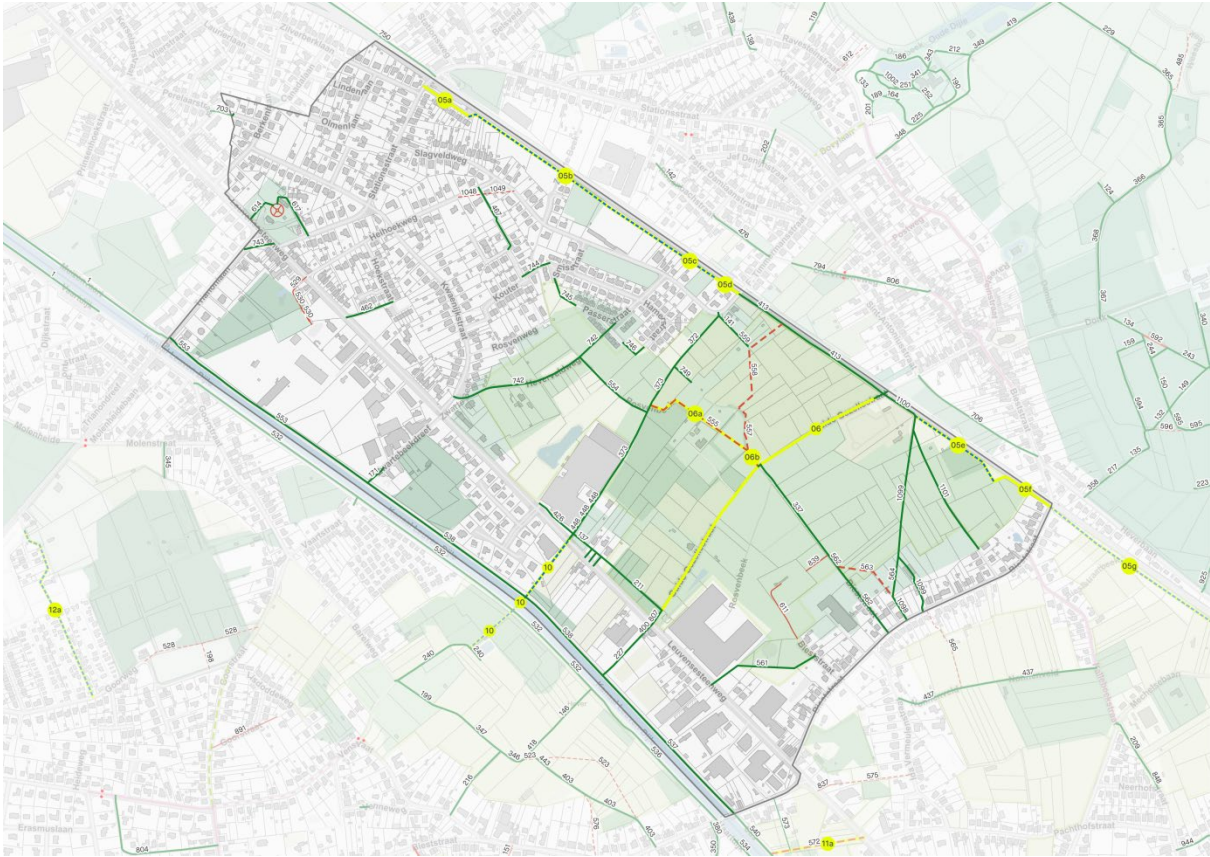
Aanpak: nieuwe NZ verbindingen of herstelling van oude NZ verbinding



Trajecten	1. Ravestein	2. Brug Dijke [*]	3. Streepkensdreef	4. Dambeek
Algemeen belang	ja	ja	ja	ja
Verkeersveiligheid	ja	ja	ja	ja
Ontsluiting omliggende percelen	Bereikbaarheid velden met tractor garanderen (dus geen vlonderpad, geen fysieke barrières)	nvt	Bereikbaarheid velden met tractor garanderen (dus geen vlonderpad, geen fysieke barrières)	Onderhoud Dambeek garanderen (dus geen vlonderpad, geen fysieke barrières)
Gemeentegrensoverschrijdend	neen	Ja, belangrijk	neen	neen
Functie (nu en later)	Korte en lange wandellussen	Connectie met oeverkant Dijke	Korte en lange wandellussen	Korte en lange wandellussen
Bereikbaarheid bestemming	Dijledijk (belangrijke recreatieve verbinding)	Rijmenam, andere kant Dijkevallei	Dijledijk (belangrijke recreatieve verbinding)	Dijledijk (belangrijke recreatieve verbinding)
Aansluiting bestaand netwerk	Dijledijk (belangrijke recreatieve verbinding)	Dijledijk (belangrijke recreatieve verbinding)	Dijledijk (belangrijke recreatieve verbinding)	Dijledijk (belangrijke recreatieve verbinding)
Multifunctioneel	Ecologische bermen, verblijf (zitbank?), natuur(educatie)	Kunstbrug zoals v.d. Demerbrug? Ecopassage	Ecologische bermen, verblijf (zitbank?), natuur(educatie)	Ecologische bermen, verblijf (zitbank?), natuur(educatie)
Belevingskwaliteit	Landschap, bermen, natuur	Zicht op de Dijke	Landschap, bermen, natuur	Landschap, bermen, natuur
Uitnodigend	Wegwijzer vanuit woonwijk	wegwijzer	Wegwijzer naar Dijke/Boortmeerbeek	Wegwijzer
flexibel	Natte natuur: laarzenpad	neen	Natte natuur: laarzenpad	Natte natuur: laarzenpad

**De voorgestelde verbinding is intussen gerealiseerd.*

1.2.2 Hever: tussen vaart en spoor

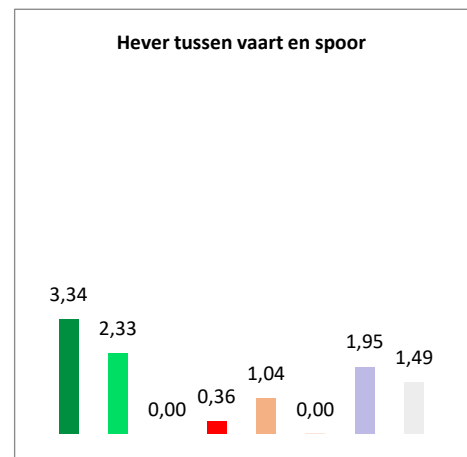


Conceptueel kader: Herwaardering buurtwegen, langs trage wegen naar school, doorwaadbare en verbonden landschapskamers, connecteren met de vaart, wandelen langs de velden, schakels om te komen tot een netwerk

Kenmerken omgeving: : grotendeels onbebouwde gebieden, begrensd door bebouwde linten, woonwijken, bedrijvzones of andere barrières (wegen, kanaal, spoor). Er is nog deels professionele landbouw maar grote delen zijn geprivatiseerd en ingericht als paardenweide, tuin of bosfragment.

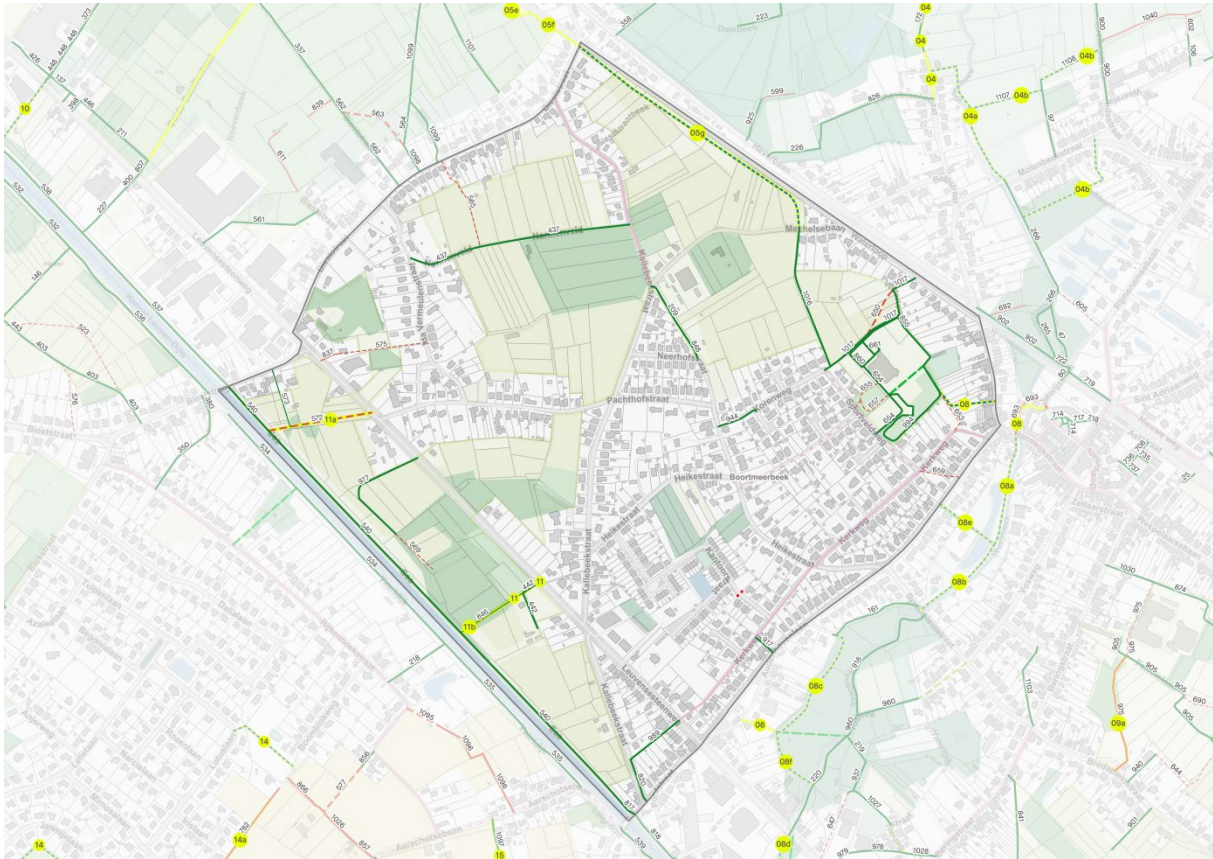
Uitdaging: open ruimte sterk onder druk: in een verstedelijkte omgeving waar veel gebruikers aanspraak op (willen) maken.

Aanpak: duidelijke keuze voor het open karakter van de landschapskamers en deze valoriseren aan de hand van een traag weggennetwerk. De landschapskamers kunnen op veel vlak ingezet worden (zie conceptueel kader) en een verrijking zijn voor de inwoners en toevallige passanten.



Traject	5.langs het spoor	6.Guido Gezellestraat	10.Leuvensesteenweg - vaardijk
	nieuwe verbindingen	556, 555	nieuwe verbindingen
Algemeen belang	ja	ja	ja
Verkeersveiligheid	ja	ja	Komt uit op de Leuvensesteenweg zonder degelijk fietspad en oversteekplaats
Ontsluiting omliggende percelen	Bereikbaarheid velden met tractor garanderen	Bereikbaarheid velden met tractor, begraafplaats en geïsoleerde woningen garanderen	Bereikbaarheid veld, bedrijf, geïsoleerde woning
Gemeentegrens-overschrijdend	neen	neen	neen
Functie (nu en later)	Vlotte fiets- of wandelverbinding ten zuiden van het spoor.	Doorwaadbaarheid landschapskamer, N-Z-verbinding	doorsteek
Bereikbaarheid bestemming	Woonwijken – sportinfra-dorpskern	Vaart-Hever, verbinding woonwijken	Vaart – landschapskamer – Boortmeerbeek - Hever
Aansluiting bestaand netwerk	Bestaande trage wegen langs het spoort (zuidkant)	Bestaande trage wegen in en rond landschapskamer	Nieuwe trage wegen in en rond landschapskamer
Multifunctioneel	Ecologische bermen	Ecologische bermen, verblijf (zitbank?)	Ecologische bermen, trage doorsteek, toegang bedrijf en velden
Belevingskwaliteit	Landschap, bermen, landbouw	Landschap, bermen, landbouw	Trage doorsteek
Uitnodigend	Karrespoor of duidelijke halfverharding	Karrespoor of duidelijke halfverharding	naambordje
flexibel	neen	neen	neen

1.2.3 Boortmeerbeek tussen vaart en spoor west

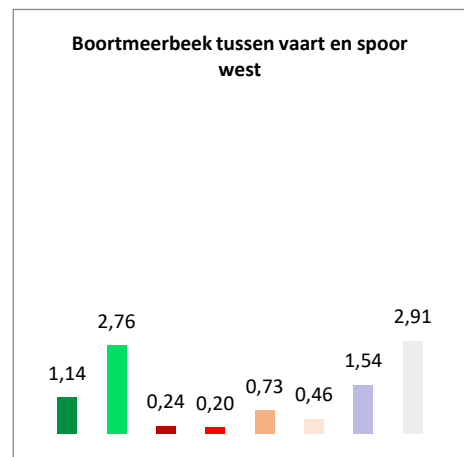


Conceptueel kader: Herwaardering buurtwegen, langs trage wegen naar school, functionele en sportieve verbindingen met de sportinfrastructuur, doorwaadbare en verbonden landschapskamers, connecteren met de vaart, wandelen langs de velden, schakels om te komen tot een netwerk

Kenmerken omgeving: : groot deel onbebouwde gebieden, begrensd door bebouwde linten, woonwijken, bedrijvenzones of andere barrières (wegen, kanaal, spoor). Er is nog deels professionele landbouw maar grote delen zijn geprivatiseerd en ingericht als paardenweide, tuin of bosfragment.

Uitdaging: open ruimte sterk onder druk: in een verstedelijkte omgeving waar veel gebruikers aanspraak op (willen) maken.

Aanpak: duidelijke keuze voor het open karakter van de landschapskamers en deze valoriseren aan de hand van een traag wegennetwerk. De landschapskamers kunnen op veel vlak ingezet worden (zie conceptueel kader) en een verrijking zijn voor de inwoners en toevallige passanten. Uitbreiding TW die aansluiten op de vaart. Een oplossing voor de onveilige verkeerssituatie van de Leuvensesteenweg voor de trage weggebruiker dringt zich op.



trajecten	Mechelsebaan-Kallebeekstraat	Ida Vermeulenstraat-Leuvensesteenweg	11.Leuvensesteenweg-vaartthv Pachthofstraat	11.Leuvensesteenweg-vaartTen westen van Kallebeekstraat	11.Leuvensesteenweg-vaartKallebeekstraat	8.Sporthal-centrum Boortmeer-beek
	1078, 1079	575, 837	572	571, 846	821, 820	653
Algemeen belang	ja	ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Verkeersveiligheid	Ja (wel plaatselijk gemotoriseerd verkeer verkeer)	Komt uit op de Leuvensesteenweg zonder degelijk fietspad en oversteekplaats	Komt uit op de Leuvensesteenweg zonder degelijk fietspad en oversteekplaats	Komt uit op de Leuvensesteenweg zonder degelijk fietspad en oversteekplaats	Komt uit op de Leuvensesteenweg zonder degelijk fietspad en oversteekplaats Oversteek Pontstraat	Uitdaging: veilige verbinding tussen centrum (en basisschool) en sportinfra
Ontsluiting omliggende percelen	Bereikbaarheid velden met tractor, geïsoleerde woningen en bedrijven garanderen	Privé tuinen? (toegankelijk via eigen oprit/woning)	Velden, bosje	Bosje, geïsoleerde woning	Geïsoleerde woningen, velden	nvt
Gemeentegrens-overschrijdend	neen	neen	Neen	Neen	Neen	neen
Functie (nu en later)	Doorwaadbaarheid landschapskamer, O-W-verbinding	doorsteek	Doorsteek	Doorsteek	Doorsteek	doorsteek
Bereikbaarheid bestemming	Woonwijken – sportinfra-dorpskern	woonwijk	Vaart-woonwijk	Vaart-woonwijk	Vaart-woonwijk	Centrum-sportinfra
Aansluiting bestaand netwerk	Bestaande trage wegen in en rond landschapskamer	Toegang tot landschapskamer voor woningen tussen vaart en Leuvensesteenweg	Toegang tot fietspad langs de vaart	Toegang tot fietspad langs de vaart	Toegang tot fietspad langs de vaart	Trage wegen rond sportinfra
Multifunctioneel	Ecologische berm, verblijf (zitbank?)	Ecologische berm	Ecologische berm	Ecologische berm	Ecologische berm	Sportlus - doorsteek
Belevingskwaliteit	Landschap, berm, landbouw	Trage doorsteek	Trage doorsteek	Trage doorsteek	Trage doorsteek	Trage doorsteek
Uitnodigend	Karrespoor of duidelijke halfverharding	naambordje	Naambordje	Naambordje	Naambordje	naambordje
flexibel	neen	neen	neen	neen	neen	neen

1.2.4 Boortmeerbeek beekvallei

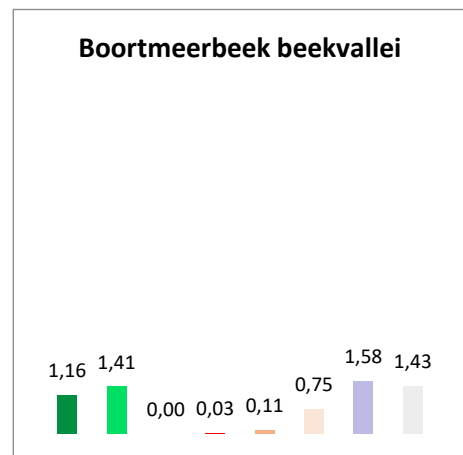


Conceptueel kader: Groene wandeling langs de Molenbeek, connecteren met de vaart, schakels om te komen tot een netwerk, herwaardering verdwenen buurtweg

Kenmerken omgeving: : De Molenbeek loopt dwars door Boortmeerbeek. Ze zit gewrongen tussen de gebouwde omgeving van het dorp en krijgt niet de ruimte om te overstromen bij pieken hierdoor is er occasioneel een waterproblematiek in de naburige wijken. De Molenbeek vormt een belangrijke natte verbinding tussen de Dijlevaai en het zuidelijke landbouwgebied. Dit gebied moet absoluut gevrijwaard blijven van bijkomende bebouwing en verharding, het gebied moet ecologisch zo goed mogelijk beheerd worden. De Molensite en het perceel achter het gemeentehuis heeft een strategische ligging ten opzichte van het groenblauw netwerk.

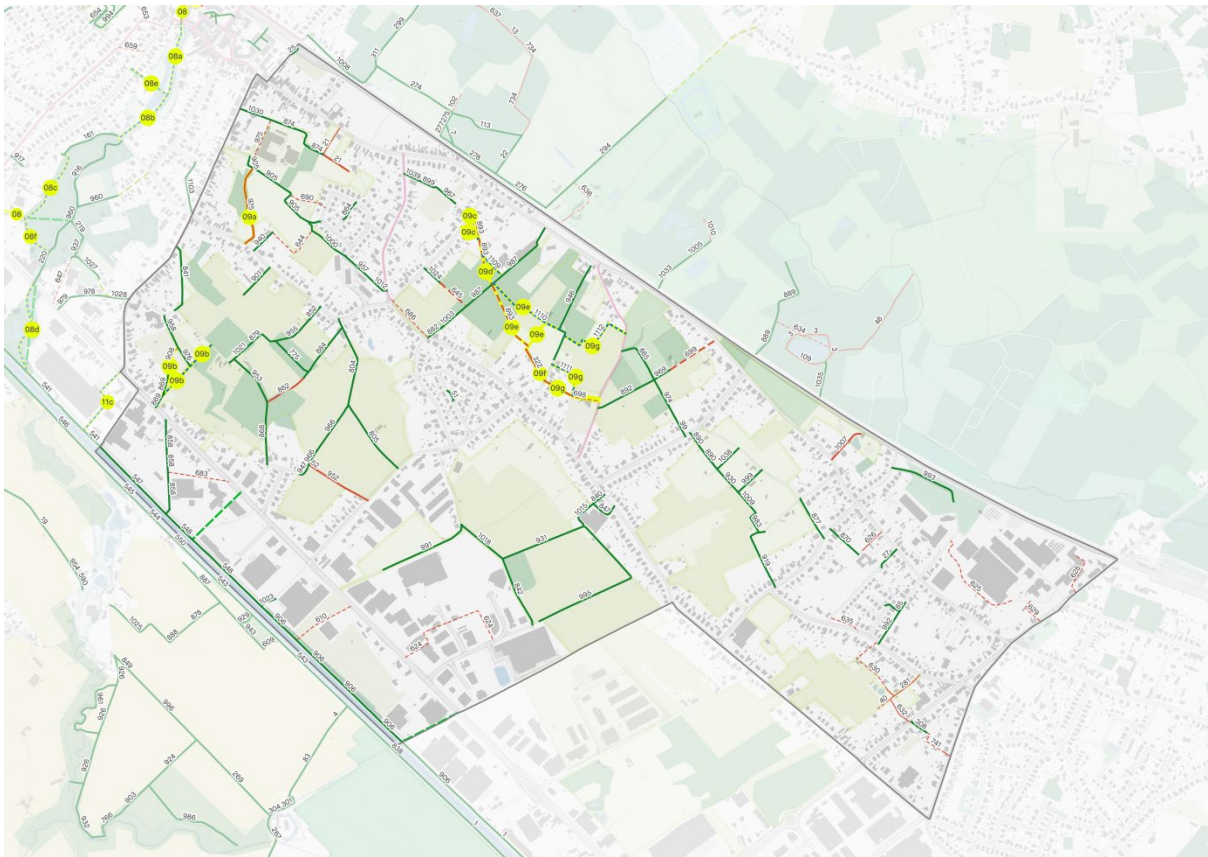
Uitdaging: open ruimte sterk onder druk: in een verstedelijkte omgeving waar veel gebruikers aanspraak op (willen) maken, occasioneel overstromingsproblematiek, Molensite is verloederd

Aanpak: recreatief medegebruik in een parkomgeving waarbij binnen deze parkomgeving ruimte wordt gegeven aan de beek zelf, zacht netwerk doorheen de zone, masterplan voor dit gebied dringt zich op, Molensite opwaarderen, buffercapaciteit van de vallei van de Molenbeek verhogen.



Trajecten	8.Molenbeek in centrum, molensite	8.tussen Bredepleinstraat en Hanswijkstraat	8.Dijkstraat (Leuvensesteenweg - Bredepleinstraat)	8.Leuvensesteenweg-vaart
	693	1076	801	1072
Algemeen belang	ja	ja	ja	Ja
Verkeersveiligheid	ja	ja	Ja	Ja
Ontsluiting omliggende percelen	molensite	Privé tuinen? (toegankelijk via eigen oprit/woning)	Privé tuinen (toegankelijk via eigen oprit/woning)	Nvt
Gemeentegrens-overschrijdend	neen	neen	neen	Neen
Functie (nu en later)	Ontsluiting groen historisch waardevol gebied	Groen in het centrum, waterberging	Groen in het centrum, waterberging	Groene wandeling, verbinding vaart-Molenbeekvallei
Bereikbaarheid bestemming	Centrum-Molenbeekvallei	Vaart-Boortmeerbeek verbinding	Vaart-Boortmeerbeek verbinding	Molenbeekvallei - vaart
Aansluiting bestaand netwerk	Te ontwikkelen TWnetwerk in de Molenbeekvallei	Te ontwikkelen TWnetwerk in de Molenbeekvallei	Wandellus rond Molenbeek	Wandellus rond Molenbeek, jaagpad vaart
Multifunctioneel	Ecologische bermen, erfgoed, doorsteek	Ecologische bermen, verblijf (zitbank?), groene wandeling, waterberging	Ecologische bermen, verblijf (zitbank?), groene wandeling, waterberging	Doorsteek, verblijven, wandelen
Belevingskwaliteit	Erfgoed, groen lint in centrum	Water, groen lint in centrum	Water, groen lint in centrum	Kasteelpark
Uitnodigend	Naambord, wegwijzer wandeling, site	Wegwijzer wandeling	Wegwijzer wandeling	Naambord, wegwijzer
flexibel	neen	Eventueel (laarzenpad) of steeds toegankelijk via vlonderpad/verhard pad	Eventueel (laarzenpad) of steeds toegankelijk via vlonderpad/verhard pad	neen

1.2.5 Boortmeerbeek tussen vaart en spoor oost

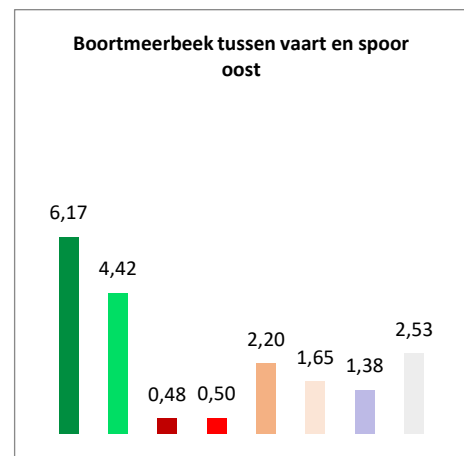


Conceptueel kader: Herwaardering buurtwegen, langs trage wegen naar school, functionele en sportieve verbindingen met de sportinfrastructuur, doorwaadbare en verbonden landschapskamers, connecteren met de vaart, wandelen langs de velden, schakels om te komen tot een netwerk

Kenmerken omgeving: : grotendeels onbebouwde gebieden, begrensd door bebouwde linten, woonwijken, bedrijvzones of andere barrières (wegen, kanaal, spoor). Er is nog deels professionele landbouw maar grote delen zijn geprivatiseerd en ingericht als paardenweide, tuin of bosfragment.

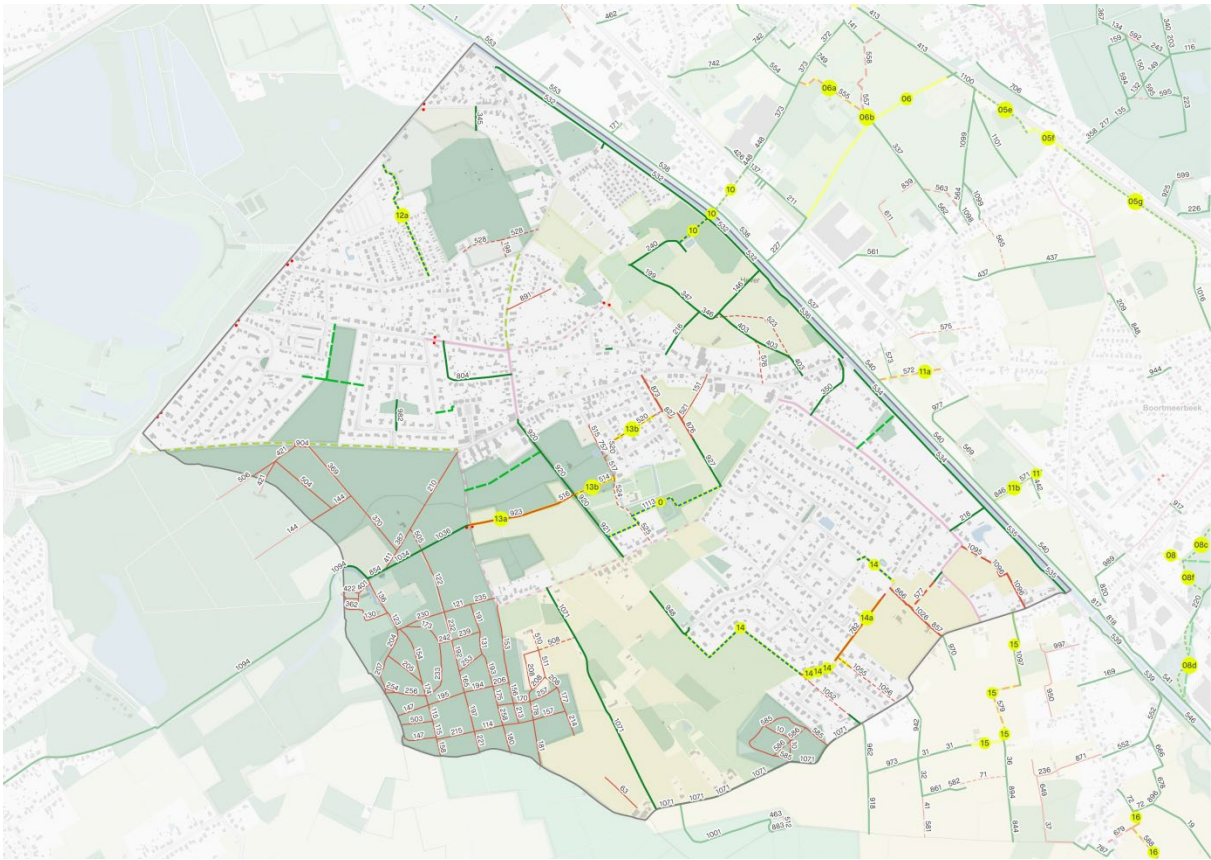
Uitdaging: open ruimte sterk onder druk: in een verstedelijkte omgeving waar veel gebruikers aanspraak op (willen) maken.

Aanpak: duidelijke keuze voor het open karakter van de landschapskamers en deze valoriseren aan de hand van een traag wegenennetwerk. De landschapskamers kunnen op veel vlak ingezet worden (zie conceptueel kader) en een verrijking zijn voor de inwoners en toevallige passanten.



Trajecten	9. TV Bastards - Bredepleinstraat	9. Kruisveldweg	Schrans – Voetweg 42	9. Leuvense steenweg- Kruisveldweg	9. Genninckstraat - Hollestraat
	975	1080	945, 909, 862	908	893, 322, 698
Algemeen belang	ja	ja	ja	ja	ja
Verkeersveiligheid	ja	ja	Ja	Sluit aan op de Leuvensesteenweg	ja
Ontsluiting omliggende percelen	Weiland (velden?)	Geïsoleerde woningen, velden	Bosje, velden	velden	Velden, bosjes
Gemeentegrens-overschrijdend	neen	neen	neen	Neen	neen
Functie (nu en later)	Doorwaadbaar maken landschapskamer	Doorwaadbaar maken landschapskamer	Doorwaadbaar maken landschapskamer	Doorwaadbaar maken landschapskamer, traag alternatief voor de Beringsstraat	Doorwaadbaar maken landschapskamer
Bereikbaarheid bestemming	Centrum-woonwijken	Centrum-woonwijken	Centrum-woonwijken	Leuvense steenweg-woonwijken	Woonwijken-centrum
Aansluiting bestaand netwerk	Bestaande TW in landschapskamer	Bestaande TW in landschapskamer	Bestaande TW in landschapskamer	Bestaande TW in landschapskamer	Bestaande TW in landschapskamer
Multifunctioneel	Ecologische bermen, wandeling, doorsteek, verblijf (zitbank?)	Ecologische bermen, wandeling, doorsteek, verblijf (zitbank?)	Ecologische bermen, wandeling, doorsteek, verblijf (zitbank?)	Ecologische bermen, wandeling, doorsteek	Ecologische bermen, wandeling, doorsteek
Belevingskwaliteit	Open ruimte, bosje	Open ruimte	Open ruimte, bosje	Doorsteek, open ruimte	Open ruimte, bosje
Uitnodigend	Naambord	Naambord	Naambord	naambord	Naambord
flexibel	neen	neen	neen	neen	neen

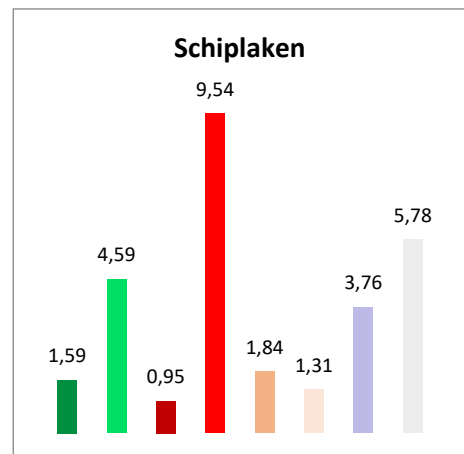
1.2.6 Schiplaken



Conceptueel kader: Herwaardering buurtwegen, Bossen doorkruisen, Schakels om te komen tot een netwerk
Kenmerken omgeving: : Kasteeldomein van Schiplaken en Steentjesbos als belangrijk erfgoed en bosgebied (bos maakt deel uit van een sterk gefragmenteerde bosgordel tussen Brussel en Mechelen, het is een gemengd loof- en naaldhoutbos met enkele dreven), delen van Schiplaken zijn als woonpark bestemd, concentratie van voorzieningen in de kern van Schiplaken

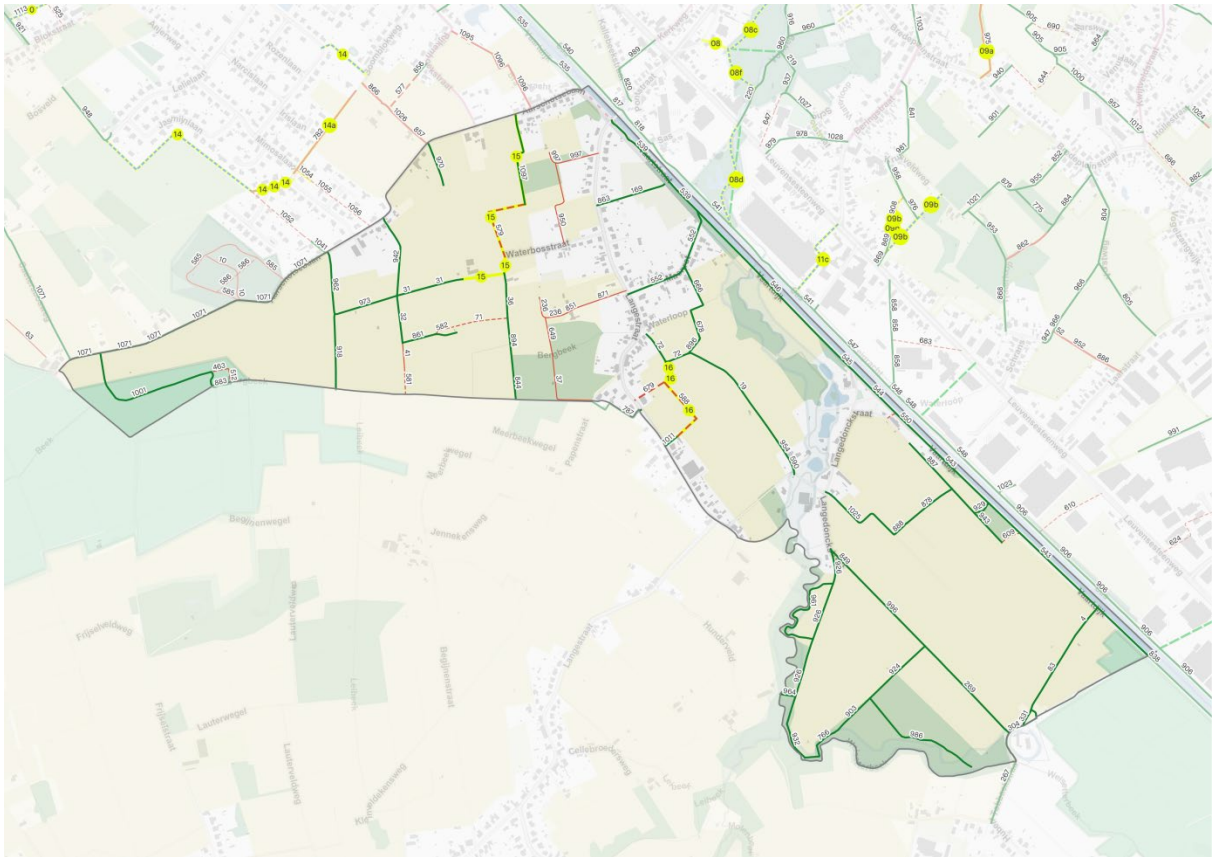
Uitdaging: sluipverkeer kern Schiplaken, grote woningdruk, ontoegankelijk bos, geen trage verbinding met Provinciaal domein van Hofstade

Aanpak: oplossingen voor sluipverkeer, meer trage verbindingen in de dorpskern, logische trage connectie met het domein van Hofstade, deels toegankelijk maken van het kasteeldomein, woondruk verlagen door oplossingen te zoeken in de beter bereikbare dorpskern Boortmeerbeek.



Trajecten	12.camping-Hofstade	10.Vaardijk-Barelweg	13.Gottendijsdreef-Blokstraat
	Nog te specificeren	1047	516, 923
Algemeen belang	ja	ja	Ja
Verkeersveiligheid	Oversteek Molenheidebaan	Helling overbruggen	ja
Ontsluiting omliggende percelen	Te ontwikkelen gebied	bosje	Velden, bosje
Gemeentegrens-overschrijdend	ja	neen	Neen
Functie (nu en later)	Trage verbinding, doorsteek	doorsteek	Doorsteek, verblijven, wandelen
Bereikbaarheid bestemming	Woonkern-Hofstade	Landbouwgebied-vaart	kasteeldomein
Aansluiting bestaand netwerk	Hofstade	Toegang tot vaardijk	Bestaande trage wegen
Multifunctioneel	Ecologische bermen	Ecologische bermen	Ecologische bermen
Belevingskwaliteit	Trage doorsteek	Trage doorsteek	Open ruimte, bosje
Uitnodigend	naambordje	naambordje	Naambordje
flexibel	neen	neen	Ja (maai-beheer)

1.2.7 Landbouwlandschap

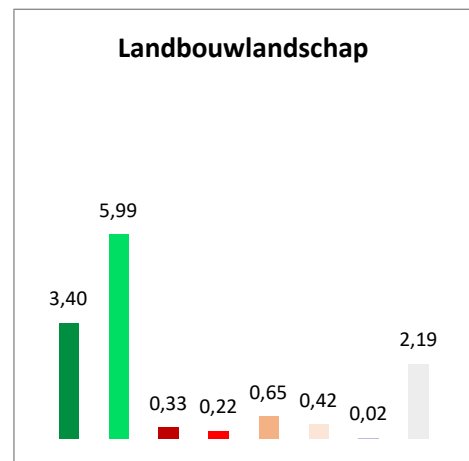


Conceptueel kader: Herwaardering buurtwegen, wandelen langs de velden, schakels om te komen tot een netwerk

Kenmerken omgeving: landbouwnijverheid, grote openruimte gebieden, grotere akkerpercelen, woonlinten, potenties voor intensieve landbouw

Uitdaging: verdwenen buurtwegen, weinig verbinding van landbouwlandschap met de woongebieden

Aanpak: herwaardering buurtwegen, schakels voorzien, uitnodigen tot wandelen in landbouwlandschap (wegwijzers, wandeling, aansluiting op Steentjesboswandeling)



Trajecten	14.Salvialaan-Lelielaan	14.Mimosalaan-Boomblokweg	15.Waterbosstraat-Aarschotsebaan	16.Langestraat
	814	799, 1029, 583, 782	965, 579	588,587
Algemeen belang	ja	ja	Ja	Ja
Verkeers-veiligheid	ja	ja	ja	Ja
Ontsluiting omliggende percelen	velden	Velden, privé tuinen	Velden, bosje	Velden
Gemeentegrens-overschrijdend	neen	neen	Neen	Neen
Functie (nu en later)	Trage verbinding, verblijf, wandeling	Trage verbinding, wandeling	Doorsteek, verblijven, wandelen	Trage verbinding, wandelen
Bereikbaarheid bestemming	landbouwlandschap	Landbouwlandschap	landbouwlandschap	Landbouwlandschap
Aansluiting bestaand netwerk	woonwijken	woonwijken	Woonlinten, vaart	Trage wegen in landbouwlandschap
Multifunctioneel	Ecologische bermen	Ecologische bermen	Ecologische bermen	Landbouw
Belevingskwaliteit	Trage doorsteek, open ruimte, landbouwactiviteit	Trage doorsteek, open ruimte, landbouwactiviteit	Open ruimte, bosje, landbouwactiviteit	Open ruimte, landbouwactiviteit
Uitnodigend	naambordje	naambordje	Naambordje	Naambordje
flexibel	neen	neen	neen	ja (maaïen)

3. AFWEGINGSKADER

Het afwegingskader is enerzijds een procedureel kader conform het GWD. Anderzijds bestaat het uit een reeks toetsstenen die de stad 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 4** bij het beleidskader.

Tiensesteenweg 63
3000 Leuven
016/23 09 04

www.tragewegen.be
info@tragewegen.be

