



WEG dromen in het buitengebied

LAURA NAGELS [PROJECTMEDEWERKER RUIMTELIJKE VISIEVORMING EN ONTWERP, TRAGE WEGEN VZW]
 PIETER VANDENHOUDT [TRAGE WEGEN VZW], MARLIES STRUYF [RE-ST ARCHITECTEN]

52 | Het Vlaamse autowegennet is zowat het dichtste van Europa¹. Het ruimtebeslag in Vlaanderen bestaat voor 22,8% uit transportinfrastructuur² en we blijven nog altijd wegen bijbouwen³. Vlamingen zijn niet alleen kampioen in densiteit van wegen. In tegenstelling tot onze buurlanden staat een weg (her)aanleggen bij ons nog te vaak synoniem met verharderen. In steden zien we leefstraten (Gent) en tuin- en klimaatstraten (Antwerpen) opduiken en ook internationaal groeit de *'reclaim the streets'* beweging. Maar wat met het buitengebied? Wat met de kilometers aan betonnen en geasfalteerde baantjes die de Vlaamse akkers en bossen doorsnijden?

¹ "Vlaanderen heeft een uiterst dichte wagenet. Met 5,53 km aan verharde wegen per km² is het de regio met het dichtste wagenet in Europa, op Malta na," in: Pisman, A., Vanacker, S., Bieseman, H., Vanongeval, L., Van Steertegem, M., Poelmans, L., Van Dyck, K. (eds.), *Ruimterapport 2021*, Brussel (Departement Omgeving), 2021, p. 311.

² *Ibidem*

³ "Het landgebruik 'transportinfrastructuur' neemt toe {tussen 2013 en 2019} met meer dan 2.200 ha netto-groei, ongeveer 1 ha/dag", in: *Ibid.*, p. 28.

← Wat met de kilometers aan betonnen en geasfalteerde banen tussen akkers en bossen? Voorbeeld: Landelijke weg, Lille, deel van het PDPO-traject 'Wegwijs in ontharding'. © Pieter Vandenhoudt

Ontharding als opstap naar landschapsontwikkeling

Waar een wil en een plan is, kan een weg wég

Op deze wegen – lokale wegen type III (of lokale erfdoorgangswegen⁴) in het buitengebied, ook landelijke wegen⁵ genoemd, die de hoofdmoot uitmaken van het wegennet van de meeste gemeenten – focust RE-MOVE⁶. Het is een methodiek die lokale besturen in staat stelt het onthardingspotentieel van hun weginfrastructuur te analyseren en hiervoor een onthardingsstrategie uit te stippelen. Dit gebeurt aan de hand van ondersteunende en inspirerende instrumenten, zoals een geografische opportuniteitscan ('op zoek naar kansen voor ontharding'), typesituaties ('veel voorkomende voorbeelden in Vlaanderen') en tactieken ('gedragen duurzame transformatie op basis van een rekenmodel en typeprofielen'). Het doel: handvaten bieden om de eerste stappen richting een onthardingscultuur te zetten en als wegbeheerder een onthardingsreflex onder de knie te krijgen.

Aan de slag met lokale besturen

Mechelen was de pilotstad voor het ontwikkelen van de methodiek. In drie trajecten rond de multipliceerbaarheid en flexibiliteit van de methodiek sloegen ook Stad Sint-Niklaas, gemeente Zulte en Stad Deinze (in een gekoppeld traject) en gemeente Nijlen het pad in van 'weg weg'. Ondertussen lopen ook andere lokale besturen en streekverenigingen een RE-MOVE traject. Het PDPO-project 'Wegwijs in ontharding', waar de Regionale Landschappen Kleine en Grote Nete en Schelde-Durme aan de slag gaan met de gemeenten Lille, Vorselaar, Bornem en Puurs-Sint-Amands, sluit qua insteek aan bij deze bijdrage, namelijk het inzetten van wegontharding als opstap naar landschapsontwikkeling (zie *kaderstuk op blz. 55*).

Weg-dromen over landschap

In Vlaanderen stuit een dier gemiddeld om de 330 meter op een weg⁷. Een teken aan de wand: willen we naar kwalitatieve, robuuste landschappen, dan moeten we ook de wegen in het buitengebied kritisch onder de loep durven nemen. Als doelstellingen uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen aangeven dat de hoeveelheid verharding in zachte bestemmingen (landbouw, natuur en bos) netto met 20% moet afnemen tussen 2015 en 2050, dan ligt het voor de hand te beginnen bij het ontharden van deze wegen. Toch blijft het lokale wegennet jaarlijks met één kilometer weg per gemeente groeien⁸. Die groei werkt, net zoals bij gebouwen, leegstand en oneigenlijk gebruik in de hand. Iedereen kan in de eigen gemeente zo een aantal lokale wegen zonder adressen of verbindende functie aanwijzen. Onbenutte wegenis schrappen of een weg inrichten op gewenst gebruik maakt plaats voor natuur- en bosgebieden die terug aan elkaar sluiten en zorgt voor veiligere en meer belevingsvolle tracés voor wandelaars, fietsers en kinderen, een vergroting van leefgebieden van dieren, minder verstoorte biotopen, meer ruimte voor grachten, bermen of bomenrijen of een effectieve aanpak van sluipverkeer.

Oplopende rekening

Wegontharding blijft bovenal een financiële noodzaak. Bijna een derde van het gemeentelijk investeringsbudget gaat op aan wegen⁹. En dat is nog niet genoeg. Door een grote achterstand in onderhoud worden onze wegen ad hoc opgelapt, in plaats van doordacht opgeknapt. Als we blijven volharden in het verharderen, loopt ook de rekening voor (her)aanleg en onderhoud op. En dat is budget dat iedere gemeente liever aan andere kerntaken besteedt.

Overtollig en overmaats verharde wegen

Veel wegen in het buitengebied zijn de afgelopen decennia systematisch oververhard. En dat gebeurde zowel in de lengte als in de breedte.

Oververharding in de lengte vind je vooral bij landelijke we-

4 Lokale erfdoorgangsweg: deze wegen zijn bedoeld voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer, niet voor doorgaand verkeer. Benaming zoals beschreven in de nieuwe wegategorisering, bepaald in het *Decreet Basisbereikbaarheid* (2019). Tot op heden is deze wegategorisering nog niet van kracht en kan er nog verwezen worden naar 'lokale wegen type III'.

5 Belmans, L., *Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: het functietoekenningsplan*, Brussel (Politeia), 2013.

6 RE-MOVE kadert binnen de eerste generatie 'proeftuinen ontharding' in opdracht van Departement Omgeving (2019-2021). Deze tijdelijke samenwerking van RE-ST architecten, Trage Wegen vzw en Voorland is sinds begin 2022 bestendig met de oprichting van Breekijzer vzw, die de RE-MOVE methodiek verder ter beschikking stelt.

7 Vercayie, D., Herremans, M., Verbeylen, G., Verbelen, D., Lambrechts, J., Smets, L., Degraeve, K., Rodts, J., Gielen, K. & Vanreusel, W., *Monitoring van verkeersslachtoffers langs Vlaamse wegen: "Dieren onder de wielen", Rapport van de Vlaamse overheid: Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Natuurpunt Studie vzw en Vogelbescherming Vlaanderen vzw, België, 2012, p. 11.*

8 Ob.v. monitoring lengte Vlaamse wegennet, op: mobilit.belgium.be.

9 *De financiële toestand van de Vlaamse gemeenten*, Belfius, 2014.

TE VEEL WEG



VERGETEN WEG

'oeeps, niet meer aan gedacht'

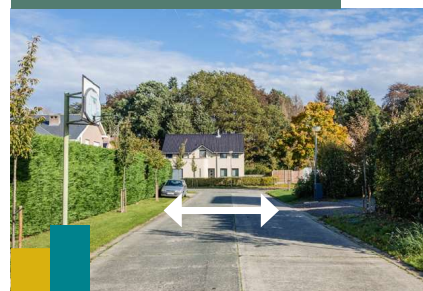
TE VEEL WEG IN DE LENGTE



VERHARDE TRAGE WEG

'laagje asfalt sinds 2de helft 20ste eeuw'

TE VEEL WEG IN DE BREEDTE



VERKAVELINGSBOULEVARD

'verwennerij van de bewoners'



RISICOWEG

'let op voor toekomstige verharding'



PUBLIEKE OPRIT


'mijne publieke weg'



GEWIJZIGDE WEG

'vroeger anders gebruikt'

koppeling SCAN - TYPOLOGIE:

-  weg met lage adresdichtheid
-  overmaatse weg
-  weg met verblijfsfunctie



EENZAME WEG

'prima voor sluipverkeer'



GEMORSTE WEG

'initieel slecht ontworpen'

Acht type-situaties: een handige inspiratietool tijdens werksessies en de fietsexpeditie. Dit overzicht geeft vaak voorkomende types lokale wegen met onthardingspotentieel in het buitengebied weer.

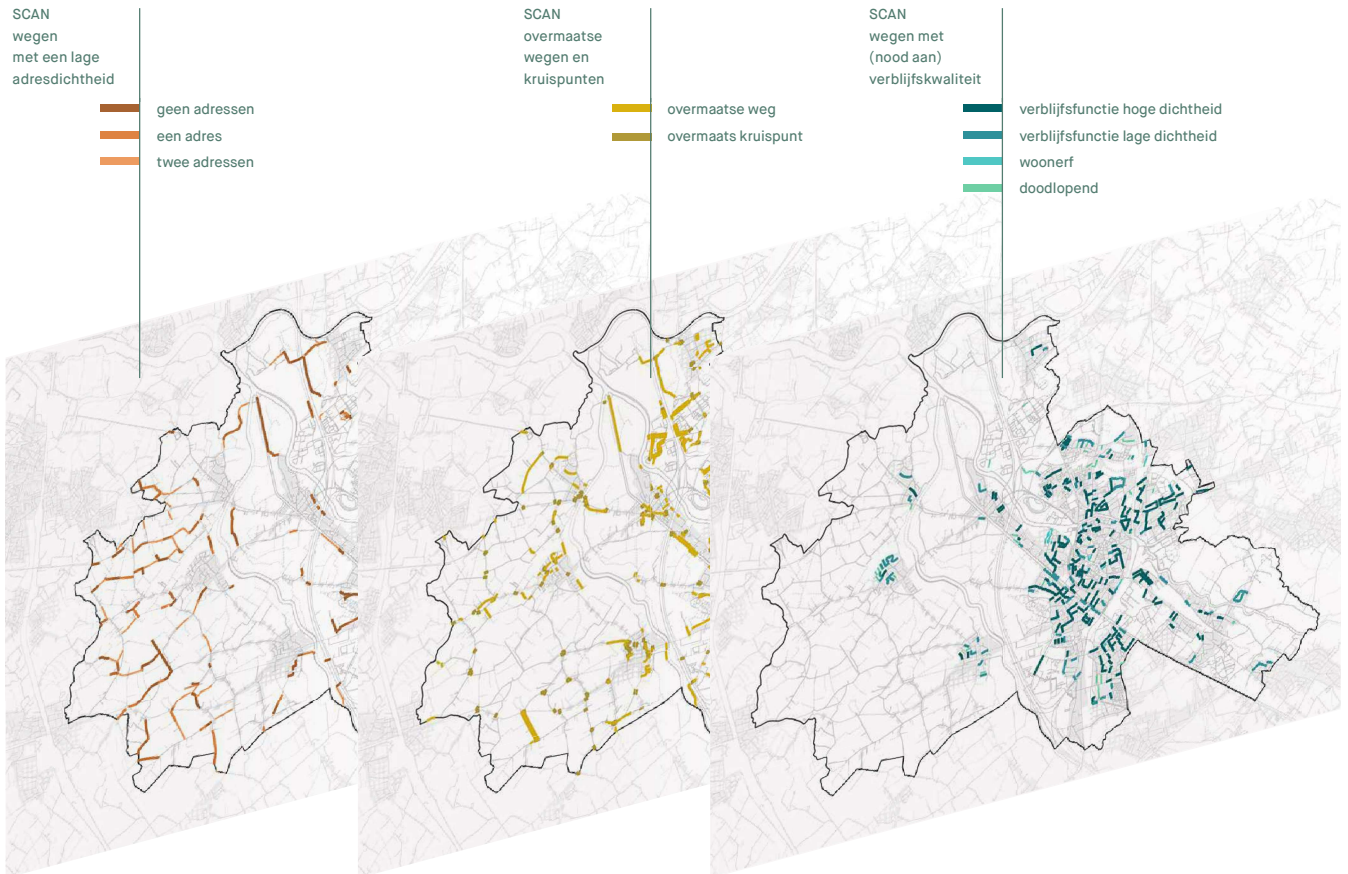
gen waar weinig tot geen woningen langs liggen. Deze 'eenzame wegen' ontsluiten landbouwpercelen en worden in toenemende mate gebruikt door functionele en recreatieve fietsers, wandelaars en ruiters. Maar, juist omdat ze de verbinding maken waar ze eigenlijk enkel als erftoegangsweg zouden moeten dienen, ontstaat er sluipverkeer. Moeten deze wegen de verbinding wel maken? Moeten ze wel verhard zijn? Inrichten op gewenst gebruik¹⁰ is hier een interessante strategie. Landbouwvoertuigen hebben geen verharding nodig en kunnen over een tractorsluis rijden. Fietsers kunnen wel degelijk fietsen op een andere ondergrond dan gesloten verharding. Een apart type van een teveel aan wegen in de lengte zijn 'vergeten wegen' die in de loop der jaren in onbruik zijn geraakt. Als ze grenzen aan natuurgebieden, waardoor ze een verstoring van het ecologisch evenwicht en de belevingswaarde

¹⁰ Zoals ook toegepast in de cases beschreven in: Belmans, L., *Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: het functietoekeningsplan*, Brussel (Politiea), 2013. Met als opmerking dat er, beschouwd vanuit de inzichten van het RE-MOVE-traject, in deze publicatie nog te vaak verharding voorgesteld wordt in de typeprofielen.

voor recreanten vormen, is ontharding een logische keuze.

Oververharding in de breedte is meestal gelinkt aan het oneigenlijk gebruik van erftoegangswegen door gemotoriseerd personenvervoer. Meer kruisingen leiden tot onveilige situaties met landbouwverkeer en fietsers, waardoor men besluit bestaande wegen extra te verharderen. Er zijn ook wegsegmenten waarbij de wegbreedte niet (meer) overeenstemt met het geldende verkeersregime¹¹. Door deze 'gewijzigde wegen' te retrofitten, kan de verharding gereduceerd worden. Zo komt er ruimte vrij voor waterhuishouding en lijnvormige kleine landschapselementen, en verbetert de verkeersveiligheid. 'Gemorstte wegen' zijn onnodig breed aangelegd en komen vaak voor in verkavelingswijken tussen de bebouwde kernen en het landschap in. Hier hangt het effectief ontharden samen met het inspelen op het juiste

¹¹ Denk aan een structurele snelheidsverlaging (bijv. zone 70/50 op wegen ontworpen als zone 90), het invoeren van enkelrichtingverkeer of een verkeersfilter.



De geografische opportuniteitsscan: met een druk op de knop wordt via een GIS-analyse een gebied gescand. Aan de hand van parameters als wegbreedte, bebouwingsdichtheid, soort bebouwing en ruimtelijke ligging worden onthardingskansen op wegniveau getoond. Voorbeeld: Pilotstad Mechelen.

Regionale Landschappen: wegwijs in ontharding

LIES VERVAET [REGIONAAL LANDSCHAP SCHELDE-DURME]
 LOTTE DEMAN EN JEF DE SCHUTTER [REGIONAAL LANDSCHAP KLEINE EN GROTE NETE]

Verspreid over heel Vlaanderen zetten de Regionale Landschappen zich al van oudsher in voor thema's als landschapszorg, biodiversiteit, erfgoed en recreatie. De laatste jaren kan ook het thema ontharding aan dit lijstje worden toegevoegd, aanvankelijk met de focus op speelplaatsen en publieke pleinen, maar inmiddels ook in een bredere context. Via zowel lokale als gebiedsgerichte projecten werken ze aan valleierherstel, in samenwerking met diverse partners, zoals waterloopbeheerders, Vlaamse en provinciale diensten, steden en gemeenten, middeleveldorganisaties, ...

Bij de opmaak van een herstelplan voor trage wegen krijgen de Regionale Landschappen van lokale besturen steeds meer de vraag om bestaande autowegen om te vormen naar trage wegen. Vaak gaat het om brede betonnen banen in het buitengebied die slechts

sporadisch gebruikt worden door autoverkeer. Deze wegen ontharden en specifiek inrichten voor het landbouw- en recreatief verkeer dat ervan gebruikmaakt, is dan de belangrijkste vraag. Dit zette Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete en Regionaal Landschap Schelde-Durme aan om de handen in elkaar te slaan met het PDPO-project 'Wegwijs in ontharding'. Door wegen in het buitengebied te ontharden, lijkt de effectieve onthardingswinst misschien miniem en de toename van de waterinfiltratie beperkt, maar toch zijn de secundaire effecten van onschatbare waarde. Denk hierbij aan het creëren van ecologische verbindingen door aanleg van kleine landschapselementen (hagen, heggen, houtwallen, houtkanten, poelen, ...) en kansen voor recreatief verkeer, maar ook aan het vermijden van conflictsituaties tussen landbouw- en sluipeverkeer, het beperken van de

onderhoudskosten, enz...

Door hiervoor de RE-MOVE methodiek in te zetten, krijgen we — samen met de lokale besturen — de opportuniteiten voor ontharding gebiedsdekkend in beeld. Die koppelen we vervolgens aan algemene tactieken en financieringsmogelijkheden en aan reeds lopende plannen en projecten binnen de gemeente. In woonwijken die geregeld geteisterd worden door wateroverlast, kan het versmallen van een zogenaamde verkavelingsboulevard bijvoorbeeld ruimte bieden aan waterinfiltratie. Per gemeente zal één casus geselecteerd worden voor de uitwerking van een proefopstelling richting effectieve ontharding. Het traject loopt intussen een jaar, en heeft alvast voor een mentaliteitsshift gezorgd bij de betrokken lokale besturen. Het doel is dan ook om deze aanpak op termijn ook toe te passen in de rest van onze werkingsgebieden.

Lokale besturen zijn in dit onthardingsverhaal de trekkers.

moment. Bestaande triggers zijn rioleringswerken, bouw- of infrastructuurwerken, en de wens van bewoners. De louter verkeerstechnische invulling van de weg, als straat, staat ter discussie. Deze wegen kunnen op wijkniveau herdacht worden in functie van verblijfskwaliteit, ontharding en vergroening.

Landschapskamers als koppelkansen

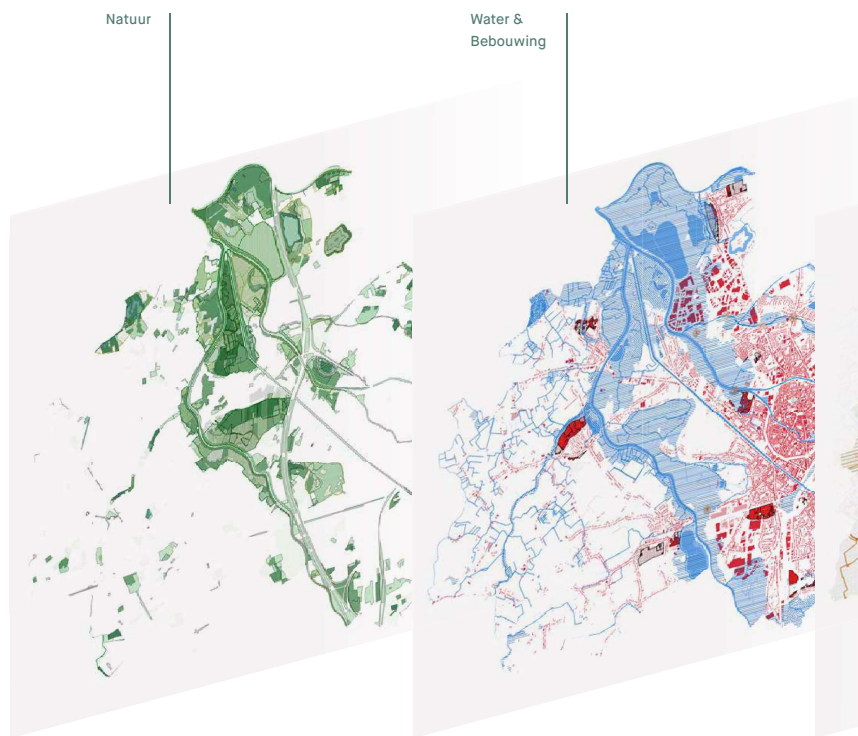
Ontharding is een middel, geen doel. De startvraag van de ontharding(sscan) helder krijgen, is een belangrijke eerste stap. RE-MOVE is zo een opstap voor beleidsacties, zoals de opmaak van een beleidsplan ruimte, waterplan of mobiliteitsplan. Of het biedt een systematische aanpak voor het opstellen van een prioriteitenlijst om cases te gaan uitvoeren. Een thematische of gebiedsgerichte aanpak is ook mogelijk. In de aanloop naar het formuleren van de startvraag tonen koppelkansaarten hoe ontharding een hefboom kan worden om andere ambities waar te maken. In een werksessie en tijdens een gezamenlijke fietsexpeditie wordt vervolgens een aantal gebiedsthematische koppelkansen geformuleerd, eigen aan het projectgebied.

Landschapsherstel en -ontwikkeling via ontharding kwam reeds in een aantal trajecten aan bod. Een terugkerende strategie is het bekijken van het buitengebied vanuit gewenst mobiliteitsbeleid, aan de hand van landschapskamers¹². Deze kamers worden afgebakend door wegen van hogere categorie, brede waterlopen en andere lijninfrastructuren. Binnen deze kamers primeren zowel de verblijfskwaliteit als de landschappelijke kwaliteiten. Wegen binnen een landschapskamer zijn in de eerste plaats bestemd voor fietsers, voetgangers en landbouwvoertuigen. Ontharding en/of het filteren van wegen kan sluipverkeer ontraden, de veiligheid voor andere weggebruikers én dieren verbeteren en landschap-versterkende en natuurverbindende effecten nastreven via een doordacht inrichtingsvoorstel.

Praten en plannen

'Tactieken' tonen het scala aan onthardingsmogelijkheden. Vandaag is *niets doen* de meest voorkomende tactiek. Maar wegen bewust negeren of onbewust vergeten, leidt op den duur tot een gedegradeerd wegennet. Het onthardingspotentieel wordt letterlijk zichtbaar. Op landelijke wegen zien we karrensporen

¹² Sluit aan bij het concept van 'mobiliteitskamers', in: Belmans, L., *Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: het functietoekenmingsplan*, Brussel (Politeia), 2013. In de nieuwe wegencategorisering wordt gesproken over 'interlokale mazen' volgens hetzelfde principe.

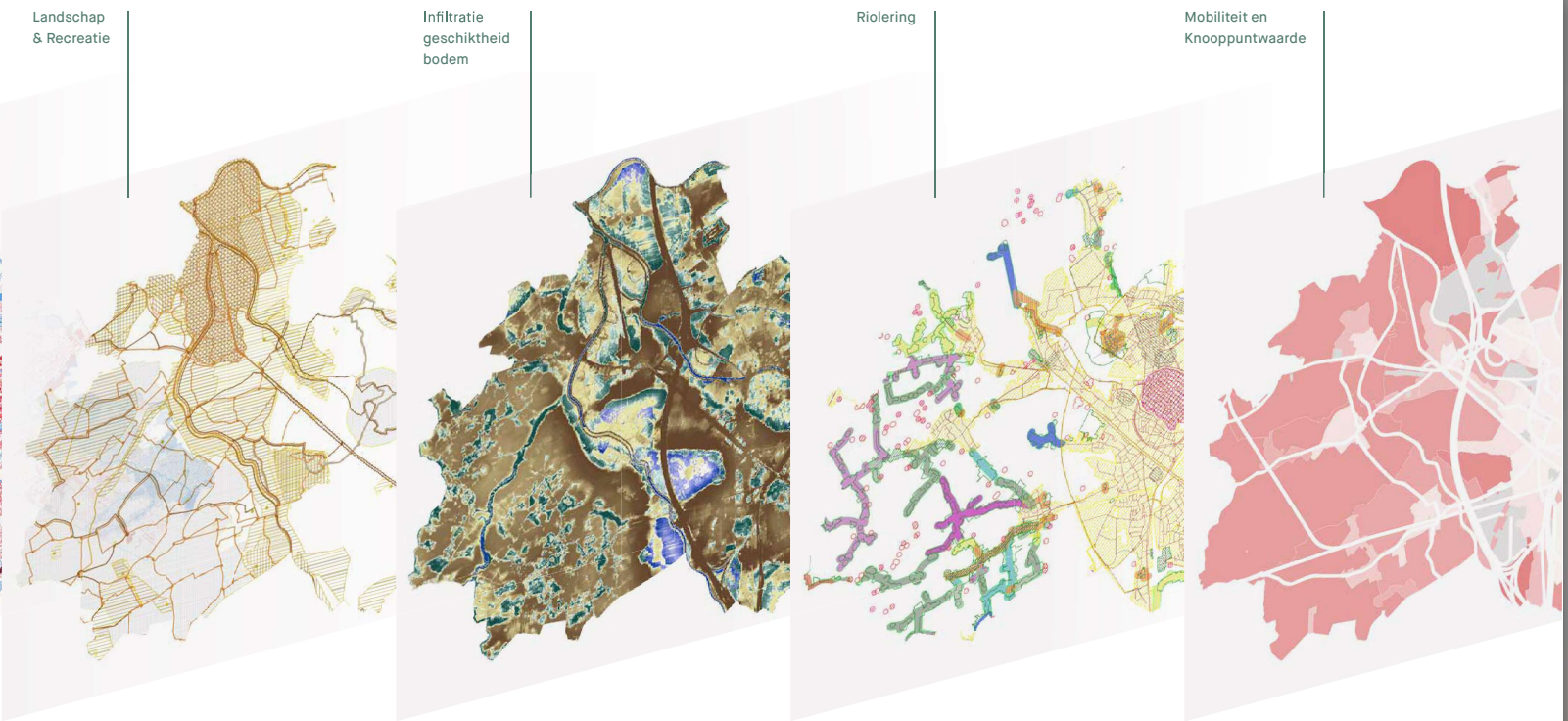


verschijnen door een ongebruikte en 'begraven' middenzone. Ingrijpen op het gebruik van de weg zonder de verharding te wijzigen, is een eerste actieve stap: de *mentale ontharding*. De weerstand die kan bestaan tegen het wegnemen van de verharding wordt aangepakt door eerst het gewenste gebruik te initiëren. Dit kan door imiteren (een proefopstelling), reguleren (een ander verkeersregime invoeren) of filteren (een plantenbak, tractorsluit of paaltje plaatsen). *Fysiek ontharden* kan op drie manieren. Deels verharden (bijvoorbeeld een verhard karrenspoor), half verharden (de draagkracht van de ondergrond vergroten door gebruik van een waterdoorlaatbaar materiaal, zoals kiezel, grind of gebonden mix) of volledig ontharden. Na het volledig wegnemen van de verharding kan je verzanden (een pad van aangestampte aarde aanleggen als trage weg), vergroenen, verblauwen of herbestemen als landbouwgebied.

Gedeelde rekening

Versterkte landschappen dienen heel wat belangen. De koppelkansaarten helpen om belanghebbende partijen op te sporen. Het is waardevol om de aandacht uit verschillende hoeken aan te grijpen om het draagvlak te vergroten, ideeën te genereren, deze uit te voeren en de rekening te delen.

Lokale besturen zijn in dit onthardingsverhaal de trekkers. Maar wegen, landschappen en weggebruikers stoppen niet bij gemeentegrenzen. Communicatie tussen lokale en bovenlokale overheden en de ontschotting van beleidsdomeinen zorgen voor een opschaling van de voordelen van wegontharding. Ook private partners kunnen meewerken aan een ontharde weg. Lokale verenigingen, burgerorganisaties en actiegroepen zijn gesprekspartners en mogelijke ambassadeurs. De buurt kan bijdragen aan proefopstellingen of een deel van het later beheer



De koppelkanskaarten zijn onderleggers die een visuele link leggen tussen het onthardingspotentieel van een weg en de ruimtelijke en maatschappelijke baten. Ze tonen waar ontharding het meeste effect heeft.

op zich nemen. Ondernemers hebben mogelijk interesse in de materialen van de opgebroken wegenis, landbouwers kunnen het onderhoud van nieuwe houtkanten¹³ op zich nemen. Kiezen voor een gepaste onthardingstactiek en de juiste beheersmaatregelen zorgt voor een budgetvriendelijke transformatie en degelijk onderhoud achteraf.

Verder met 'weg weg'

Een verharde weg opbreken, lijkt drastisch en is niet altijd mogelijk, maar er bestaan alternatieven. Waterdoorlaatbare verharding wordt steeds meer toegepast in wegenprojecten van lokale besturen, maar scoort in se nog steeds hoog op de 'verhardingsschaal'. Halfverhardingen en gebonden mixen hebben daarentegen een streepje voor op vlak van infiltratiecapaciteit en winnen sterk aan kwaliteit. Toch worden deze oplossingen nog vaak weggezet als oncomfortabel, onderhoudsintensief en ontoegankelijk, terwijl regio's in buurlanden hier wel voor kiezen en het hun toeristische aantrekkingskracht zelfs nog verhoogt. Comfortabel fietsen op halfverharding is geen mythe. Kunnen we samen een nieuw pad verkennen en de natuur- en recreatiewaarde van het landschap vooropstellen?

Wij zien dan ook een opgave in het opnemen van meer duurzame, en minder verharde, typeprofielen in de standaardrichtlijnen voor de aanleg van bepaalde types wegen. Het *Vademecum voor Fietsvoorzieningen* (waar subsidiemogelijkheden aan gekoppeld zijn) promoot nog steeds voornamelijk de aanleg van bitumineuze gesloten verharding voor de aanleg van fietspaden. Dit houdt een eenzijdige kijk op fietscomfort en -beleving in stand, die geen rekening houdt met het toenemende gebruik van speed pedelecs

en koersfietsen op bepaalde tracés, de integratie in het landschap, gladheid bij bladval, rijm- en ijsvorming en de verzegeling van de bodem. De conceptnota *Inrichtingsprincipes voor lokale wegen* vermeldt ambities rond omgevingskwaliteit, verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Toch is gesloten verharding het uitgangspunt bij de uiteindelijke inrichtingsprincipes van de rijbaan. Onder meer bij landelijke wegen¹⁴ zou niet-gesloten verharding de standaard moeten zijn.

Hoe kan het dat we in Vlaanderen nu al beschikken over het meest dichte wegennet van Europa en we toch nog infrastructuur blijven aanleggen? Er is nood aan een visie op het (her)gebruik van bestaande infrastructuur en de transformatie ervan tot bijvoorbeeld veilige fietsinfrastructuur.

Ontharding is een belangrijke opgave, maar moet gezien worden in combinatie met preventie, het voorkomen van bijkomende verharding. 'Moet deze weg er nog zijn?' is een vraag die bij elke (her)aanleg moet worden gesteld. 'Moet er nog zoveel weg zijn?' is een tweede vraag. Een derde vraag is 'Hoe compenseren we nieuwe verharding?'. In Nijlen is het opmaken van een onthardings- / verhardingsbalans op gemeentelijk niveau een van de vervolgstappen na het RE-MOVE traject. In het lastenboek voor het onderhoudsprogramma van de publieke ruimte, een jaarlijks terugkerende opgave, wordt ook een onthardingsreflex ingebouwd.

Weg ruimen loont. Het tonen van kansen en winsten door wegontharding draagt bij aan de omslag van een verhardings- naar een onthardingsreflex. Weg-dromen in het buitengebied helpt zo mee de broodnodige algemene ontharding op gang te brengen.

¹³ Het recent gelanceerde *Vlaams Houtkantenplan* (okt. 2022) biedt interessante impulsen.

¹⁴ In de conceptnota *Inrichtingsprincipes lokale wegen* (2022) wordt een onderscheid gemaakt tussen erftoegangswegen BUBEKO (buiten bebouwde kom), BIBEKO (binnen bebouwde kom) en Kerngebied.