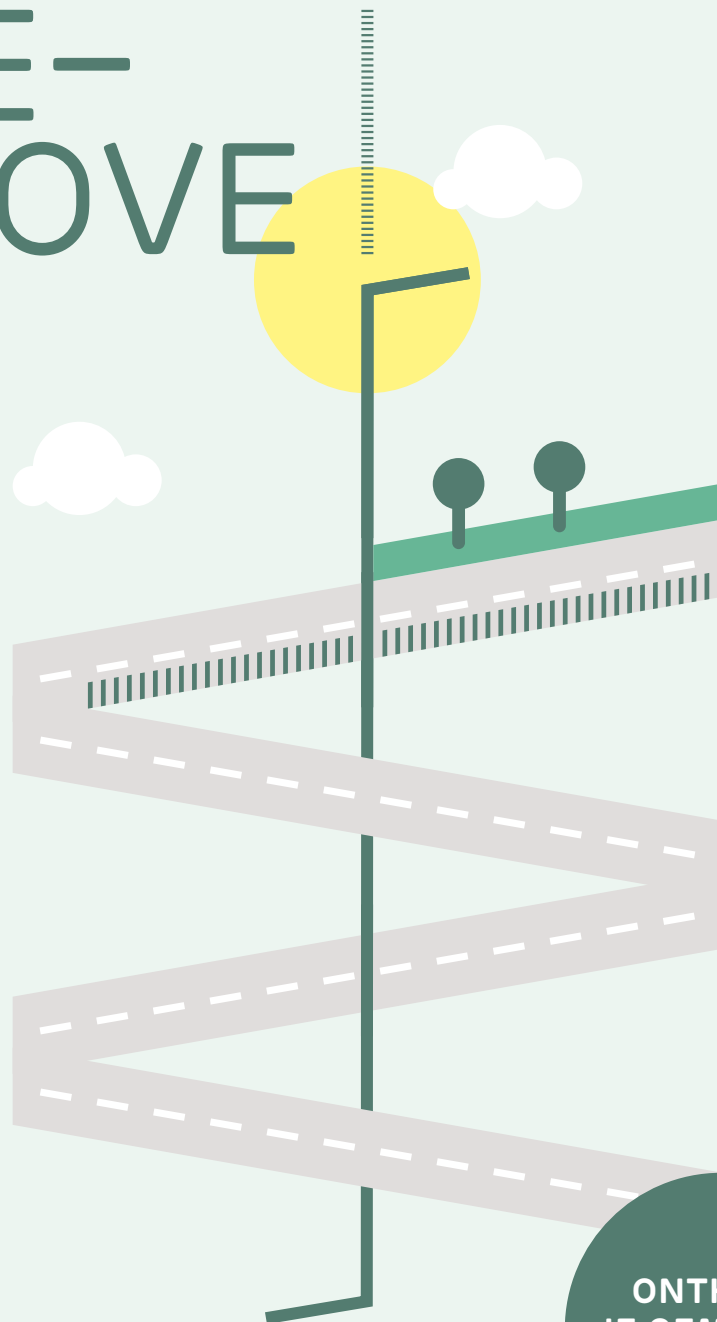


# RE- MOVE



Onthardings-  
methodiek voor  
lokale wegen

**ONTHARD  
JE GEMEENTE**  
in 5 stappen

Wil je in de opmaak van een beleids- of mobiliteitsplan ontharding van wegen meenemen?

Wil je graag het onthardingspotentieel van de lokale wegen in jouw gemeente kennen?

Wil je een onthardingsreflex inbouwen bij de aanleg van het openbaar domein?

**Dán kan je beroep doen op de RE-MOVE methodiek!**

Heb je concrete onthardingscases in jouw gemeente voor ogen?

Wil je wegontharding inschakelen als strategie binnen een ambitieus thematisch of gebiedsgericht project?

# WAAR EEN WIL EN EEN PLAN IS, KAN EEN WEG WEG

RE-MOVE kadert binnen de eerste generatie proeftuinen ontharding in opdracht van Departement Omgeving. De proeftuin is deel van de 'Vlaanderen breekt uit'-campagne. Het RE-MOVE team is een tijdelijke samenwerking tussen RE-ST architecten, Trage Wegen vzw en Voorland. Deze tijdelijke samenwerking wordt verlengd en bestendigd met de oprichting van Breekijzer vzw. Hierdoor kan Breekijzer vzw de RE-MOVE methodiek verder ter beschikking stellen.

De effectieve eerste stappen van RE-MOVE werden echter niet gezet tijdens de proeftuinen ontharding. De eerste zaadjes werden al geplant in maart 2018 in een opiniestuk in De Standaard. Tim Vekemans (architect-vennoot bij RE-ST) schreef samen met Kris Peeters (lector verkeerskunde PCVO Limburg) het artikel 'Waar een wil is, kan een weg weg'. Tim en Kris benoemden hierin voor het eerst *dé* olifant in de kamer: Vlaanderen heeft het dichtste wegennet van Europa en tegelijkertijd kijken we allemaal gezamenlijk weg van onze veelheid aan weginfrastructuur. Doorheen de jaren werd ons wegennet systematisch overgedimensioneerd. Onze op groei gefocuste maatschappij draagt hieraan een grote steen bij: we zien meer weginfrastructuur nog steeds als een synoniem voor vooruitgang. Ook al slagen we er gezamenlijk niet in om onze 72.000 km wegen

behoorlijk te onderhouden. Onze wegen kosten een bom geld bij aanleg, maar nadien ook door onderhoud, verkeersonveiligheid, slechte waterhuishouding, druk op biodiversiteit, etc. Wie zoveel aan wegverharding aanpakt, boek winsten op vele fronten!

En laat dat nu net zijn waar de RE-MOVE methodiek op focust. De RE-MOVE methodiek is een multipliceerbare open source methodiek die lokale besturen in staat stelt om enerzijds systematisch het onthardingspotentieel van hun weginfrastructuur te kennen in plaats van ontharding ad hoc te benaderen. Anderzijds begeleidt de methodiek lokale besturen in het uitstippelen van een onthardingsstrategie en om een onthardingsreflex onder de knie te krijgen.

De RE-MOVE methodiek is ontwikkeld met een focus op lokale wegen type III of erftoegangswegen die gelegen zijn in het buitengebied. Vandaag bestaan er al heel wat initiatieven in een meer stedelijke context zoals klimaatstraten, tuinstraten, etc. De focus op het buitengebied voor de RE-MOVE methodiek is complementair aan alle andere lopende onthardingsonderzoeken en -trajecten.

De methodiek is geen harde wetenschap, maar RE-MOVE biedt lokale besturen handvaten om de eerste stappen richting een onthardingscultuur te zetten. Ontharden is geen taak voor uitsluitend één dienst, het is net de onthardingscultuur binnen heel de gemeentewerking die wordt getriggerd door de methodiek.

Om de RE-MOVE methodiek niet van achter de ontwerptafel te ontwikkelen en ook voeten in de aarde te krijgen, werden de verschillende stappen in het hele traject samen genomen met de pilootstad Mechelen. Na een grondige selectie eindigde Mechelen en haar wegpatrimonium als representatieve stad voor heel Vlaanderen. Zo kent Mechelen enerzijds een stedelijke context, maar ook voldoende buitengebied en type omgevingen waardoor deze wegen als voorbeeld voor heel Vlaanderen kunnen worden genomen. Tijdens het ontwikkelen van de RE-MOVE methodiek werden ook drie testtrajecten opgezet, samen met Stad Sint-Niklaas, gemeente Zulte en stad Deinze, en gemeente Nijlen.

De RE-MOVE methodiek is dan wel een brede methodiek, getoetst aan de praktijk in onze pilootstad en testgemeenten, maar toch is hij sterk afhankelijk is van de startvraag. De methodiek kan door lokale besturen worden geraadpleegd vanuit verschillende invalshoeken of doelstellingen rond ontharding:

**Wil je graag het onthardingspotentieel van jouw gemeentewegen kennen?**

IN OPDRACHT VAN



UITGEVOERD DOOR

RE-ST

TRAGE  
WEGEN >  
V

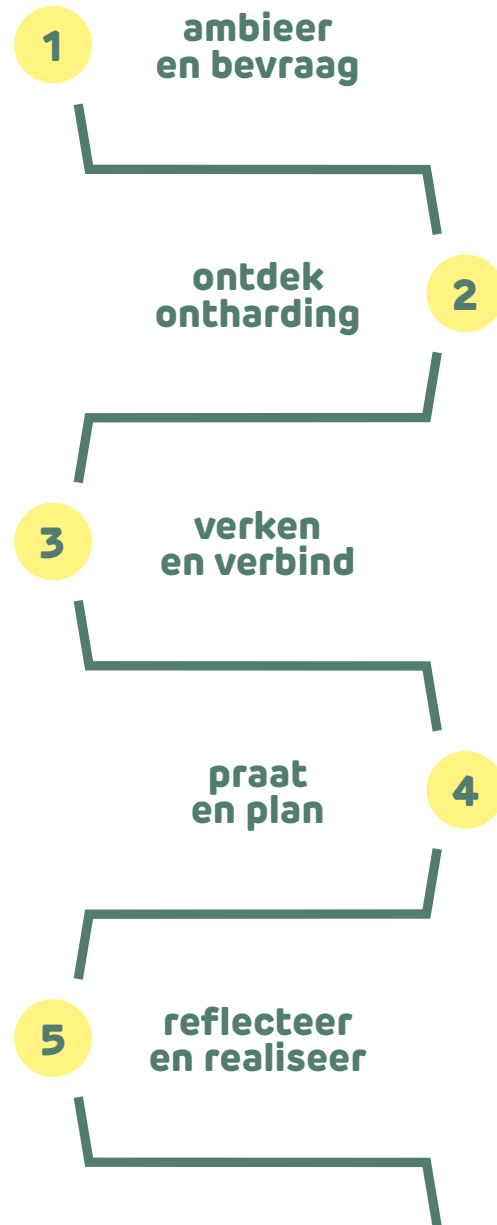


VOORLAND

# RE-MOVE IN VIJF STAPPEN

De RE-MOVE methodiek geeft een overzicht van verschillende, cruciale stappen voor de ontharding van wege-nis. De methodiek voorziet begeleiding in het proces van ontharding waarbij het niet draait om de uitvoering of ontharding zelf, maar een weg ernaartoe.

Deze weg kan volgens de RE-MOVE methodiek in vijf stappen worden gezet, maar er bestaat er geen 'one size fits all solution' bij ontharding. De RE-MOVE methodiek geeft een houvast, maar de stappen moeten niet allemaal en in dezelfde volgorde worden doorlopen. Alles hangt af van de startvraag. Voor elke startvraag kan – op basis van de RE-MOVE methodiek – een traject op maat worden uitgestippeld.



INTRO

RE-MOVE METHODIEK

MAATWERK

**WAAROM?**

- ruimte is niet oneindig
- vlotte mobiliteit
- financiële noodzaak
- elke m2 telt
- overbodig overboord
- alternatieven bestaan!

**OVERTUIGING** om structureel aan ontharding te werken **1**

**WAAR?** in theorie

huiswerkkaart + opportuniteitscan + koppelkansen

**THEORETISCH** onthardingspotentieel in kaart **2**

**WAAR?** in praktijk

expeditie + type situaties = onthardingskansen

**IN DE PRAKTIJK** onthardingskansen op terrein **3**

**HOE?**

TACTIEKEN hoe ontharden?

REKENTOOL hoeveel kost het?

PARTNERS  
GESPREKKEN wie betaalt?

**STRATEGIE** onthardingskeuzes maken **4**

**WAT?**

OP BASIS VAN STARTVRAGEN

overzichtskaart onthardingskansen in de hele gemeente

uitwerken van cases

koppelen aan acties vb. (beleids)plannen

creëren partnerschappen vb. natuurpunt

**RESULTATEN** op maat van de gemeente **5**



**AAN DE SLAG!**

# AMBIEER EN BEVRAAG

1

ONTHARDING  
ALS MIDDEL



## Waarom wegen ontharden?

Ruimte, mobiliteit, economie, ecologie of kortweg logica: het zijn allemaal motieven om aan de slag te gaan met RE-MOVE. Ambitieuze gemeenten, die zichzelf in vraag durven stellen, komen in aanmerking voor de methodiek. We werken op onderliggende systemen en starten aan de bron. Traag maar zeker ontharden we eerst de hoofden en dan de wegen.



18%

## RUIMTE IS NIET ONEINDIG

Het ruimtebeslag in Vlaanderen bestaat voor 18% uit transportinfrastructuur en we blijven wegen bouwen<sup>1</sup>. Het lokale wegennet groeit met 1 km weg per gemeente per jaar<sup>2</sup>. Vlaanderen is Europees kampioen met 4,8 km weg per km<sup>2</sup>.<sup>3</sup> Dit is dubbel zoveel weg als bij onze noorderburen. We moeten én kunnen meer doen met minder.

**Waar een wil is, kan een weg weg.**

Net zoals bij gebouwen, is er ook leegstand en oneigenlijk gebruik van wegenis. Door onbenutte wegenis te schrappen en het gebruik van de weg te optimaliseren kan verharding plaatsmaken voor natuur, recreatie, landbouw,... Zet 'speel-', 'fiets-', 'tuin-', 'school-', 'klimaat-' of 'toekomst-' voor straat en je krijgt meer dan verkeer. Ingrijpen op het gebruik van de weg zorgt voor nieuwe kansen en maatschappelijke, ecologische en/of economische winsten.

**Wegruimen levert op!**

1 Departement Omgeving Vlaanderen, bewerking statistiek Vlaanderen

2 mobiliteit.belgië.be

3 Departement Mobiliteit en Openbare werken



## VLOTTE MOBILITEIT

Ruimtelijke ordening en mobiliteit zijn onlosmakelijk verbonden. Het verspreid stedenbouwkundig patroon van Vlaanderen wakkert de behoefte voor gemotoriseerd personenvervoer aan en drijft de vraag naar verharde wegen op. File, CO<sub>2</sub>, geluidsoverlast en ongelukken krijgen we er bij. En nee, zelfs niet gratis, de kosten ervan zijn torenhoog. Anders dan intuïtief gedacht kan een uitbreiding van het wegennetwerk resulteren in een minder goede doorstroming van het verkeer<sup>4</sup>. Wegontarding biedt een oplossing tegen de stroom in. Zo komen lokale wegen, waar enkel bestemmingsverkeer hoort, zeker in aanmerking voor ontarding. Leesbaarder, veiliger en vrij van sluipverkeer leiden deze wegen tot spectaculair meer functioneel én recreatief fietsverkeer en tal van andere voordelen. Dat bewijst de praktijk. Ontwerp een weg voor auto's en je zal auto's krijgen. Ontwerp voor alle ruimtegebruikers en je krijgt ook zacht verkeer én veiligheid én betere lucht- en woonkwaliteit én...

4 Braess-paradox



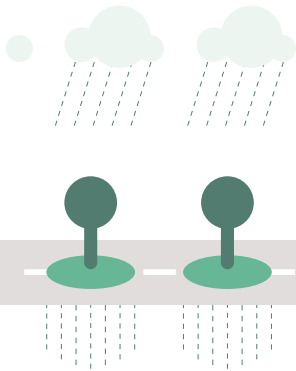
1/3

## FINANCIËLE NOODZAAK

Bijna één derde van het gemeentelijk investeringsbudget gaat op aan wegen.<sup>5</sup> Gemeentebesturen worden opgezadeld met een enorme erfenis aan wegen en de onderhoudskosten lopen op. Een ander triest record is het gevolg: België heeft de slechtste wegen van West-Europa.<sup>6</sup> Door een grote achterstand in onderhoud worden onze wegen ad hoc opgelapt, in plaats van doordacht opgeknapt. We blijven volharden in het verharde en de rekening voor (her)aanleg en onderhoud groeit mee. Wegen met slechts enkele adressen zijn dik bezaaid in dit land. Daarom mogen we ons luidop afvragen of de kost van de verharding wel in verhouding staat tot het gebruik. Is het denkbaar om naast het principe 'de vervuiler betaalt' ook 'de gebruiker betaalt' voor wegen in te voeren? Vandaag worden wegen te ruim verhard vanuit de verkeerde aanname dat bespaard wordt op groenonderhoud. Dit zorgt voor een hoge rekening op lange termijn. Wegen hebben immers een houdbaarheidsdatum en de neveneffecten hebben een prijskaartje. Meer groen staat, mits een doordacht beheerplan, gelijk aan winst boeken op vele fronten.

5 Belfius, 2014

6 Wereld Economisch Forum



## ELKE VIERKANTE METER TELT

Zowel binnenstedelijk als in het buitengebied. In dorps- en stadskernen zorgt ontharding voor zuurstof en groene ontmoetingsruimte, in het buitengebied houdt ontharding het ecosysteem van Vlaanderen in evenwicht. Een verstoring van het infiltratievermogen en de opslagcapaciteit van de bodem op de ene plek kan op een andere plek problemen veroorzaken. Zo zorgt verharding op hoger gelegen locaties voor een snelle afstroom van hemelwater en erosie, waardoor lager gelegen gebieden sneller verzadigd geraken. De bodem functioneert prima indien we zijn natuurlijke werking respecteren en niet onder druk zetten. Het is een uniek natuurlijk systeem met garantie op een duurzame toekomst, een aanbod dat we niet kunnen afslaan. Ver van ons bed of niet, ontharding is de investering waard, ook in het buitengebied.



## OVERBODIG OVERBOORD

We mogen het bestaan van een weg in vraag stellen. Eens we de mogelijkheden van ontharding ontdekken worden veel zaken overbodig: verkeersdrempels, wegversmallingen, verkeersborden, snelheidsboetes, ... tot en met de weg zelf. Naast wegen, die te breed zijn geworden voor het geldend snelheidsregime, zijn er ook wegen waarvan de volledige functie vervalst. Elke Vlaamse gemeente heeft lokale wegen zonder adressen of verbindende functie. Deze potentiële open ruimte of onverharde trage wegen wachten onder beton of asfalt op hun kans om open te bloeien!

**We mogen het bestaan van een weg in vraag stellen.**



## ALTERNATIEVEN BESTAAN!

Een weg wegnemen is drastisch en niet altijd mogelijk, maar... Alternatieven bestaan! Waterdoorlaatbare verharding plaveit zich een weg richting de markt van de wegenbouw, maar is nog steeds erg verhard. Halfverhardingen en gebonden mixen hebben een streepje voor op vlak van infiltratiecapaciteit en winnen sterk aan kwaliteit. Toch worden deze oplossingen nog te vaak weggezet als oncomfortabel, onderhoudsintensief en ontoegankelijk, terwijl gebieden in onze buurlanden met een gelijkaardig klimaat en dezelfde ondergrond hier wel voor kiezen en er nog toeristen bij winnen ook. Comfortabel recreatief fietsen op halfverharding is geen mythe. Kunnen we samen het pad van een klassiek fietspad verlaten en de recreatie-, verblijfs- en natuurwaarde voorop stellen waar het kan?





# DOORBREEK DE GEWOONTE!

Soms is er geen reden om niet te ontharden, maar houden we vast aan wat we kennen. Hoezeer we ook achter het doel van de ontharding staan, vaak blijven we worstelen met ingebouwde drempels der gewoonte.

We verhardten wegen vaak vanuit reeds voorbijgestreefde ideeën rond comfort, bereikbaarheid en onderhoud. Ook rigide regelgeving kan verharding onterecht aanjagen. Sensibilisering en participatie rond ontharding zijn daarom erg belangrijk. Zo ontstaat het besef dat de beste oplossingen soms de meest eenvoudige zijn. Wegontharding kan gewoonweg herstellen zijn wat er was. Het weghalen van het ooit gegoten asfalt. Dat houdt in dat we durven toegeven dat inzichten op dit vlak veranderd zijn. Want het is dankzij voortschrijdend inzicht dat we van een verhardings- naar een onthardingsreflex gaan.

# ONTDEK ONTHARDING

2

## ONTHARDING OP KAART

In deze stap gaan we op zoek naar het theoretisch onthardingspotentieel van lokale wegen (type III). We maken een GIS-analyse<sup>1</sup> en kaartmateriaal op. We bespreken en verkennen deze theoretische oefening met de gemeente en toetsen ze aan de praktijk op een expeditie. We werken hiervoor met drie kaarten: een huiswerkkaart (A), de geografische opportuniteits-scan (B) en een set koppelkanskaarten (C).

### Hiermee willen we het inzicht over de onthardingskansen bij een gemeente verbreden.

Er komen kansen aan het licht die voor een bestuur niet altijd evident lijken, maar waar de potentie of nood voor ontharding wel hoog is. De kaartanalyse biedt een overzicht en stelt in staat om verbanden te leggen tussen types aan te pakken wegen. Ten slotte is er ook een kwantitatief deel: hoeveel km weg kan worden onthard?, welk type ontharding biedt het meest kansen?, wat komt waar voor?

<sup>1</sup> Geografisch Informatie Systeem

A/ HUISWERKKAART  
Wat leeft er al rond ontharding?

B/ SCAN  
wegen met een lage adresdichtheid

- geen adressen
- een adres
- twee adressen
- meer dan twee adressen



### A/ Huiswerkkaart

Voor de huiswerkkaart is de gemeente aan zet. Welke wegen staan reeds als onthardingskansen op de radar? De gemeente verzamelt op kaart de wegen die op de planning staan voor heraanleg en/of vernieuwing van de riolering en waar ontharding mogelijk is. Ook andere wegen die relevant lijken voor ontharding kunnen op de kaart komen. Dit kan via input van burgers, terreinkennis, beleidsdocumenten of lopende projecten. In pilootstad Mechelen merken we dat het vaak burgers zijn die een weg 'op de agenda zetten'. Burgers die sluiptverkeer of de slechte staat van het wegdek aankaarten

of bewoners die zelf het initiatief nemen om hun straat te vergroenen, worden zo aanjagers van ontharding.

De huiswerkkaart toont uiteindelijk waar volgens de gemeente het meeste potentieel voor ontharding ligt en schetst zo een accuraat beeld van wat er al leeft rond ontharding binnen de gemeente.

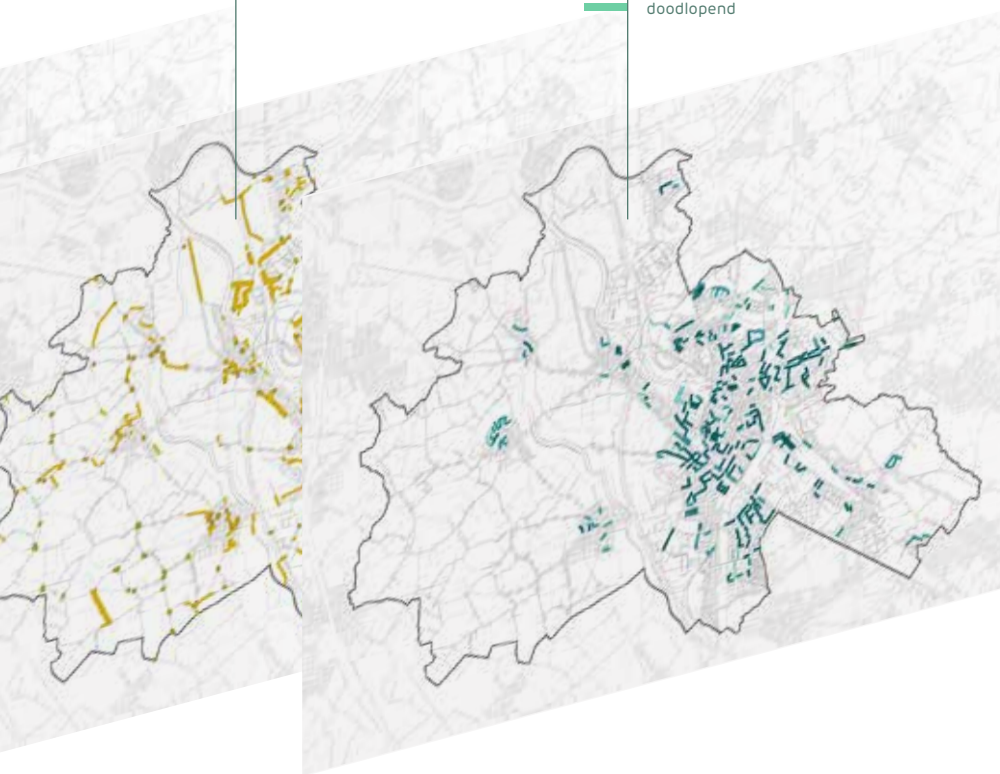
**Wat er al leeft rond ontharding binnen de gemeente.**

B/SCAN  
overmaatse  
wegen en  
kruispunten

B/SCAN  
wegen met  
(nood aan)  
verblijfskwaliteit

overmaatse weg  
overmaats kruispunt

verblijfsfunctie hoge dichtheid  
verblijfsfunctie lage dichtheid  
woonerf  
doodlopend



## B/ Geografische Opportunitesscan

De geografische opportuniteits-scan toont op welke lokale wegen type III een onthardingskans ligt. Via een druk op de knop wordt het ganse grondgebied van een gemeente gescand. Aan de hand van parameters als wegbreedte, bebouwingsdichtheid, soort bebouwing en ruimtelijke ligging onderzoekt en toont het GIS-model onthardingskansen op wegniveau. Datalagen uit OSM (OpenStreet-Map) en het GRB vormen de basis van dit model.

Via de scan gaan we op zoek naar het laaghangend fruit voor ontharding. Dit gebeurt via drie filters:

### 1 Wegen met een lage adresdichtheid.

Hier beschouwen we wegen waarvan weinig adressen (<2) liggen. Ze bevinden zich meestal in landelijk gebied en zouden eigenlijk geen verbindende functie moeten vervullen. Moeten deze wegen de verbinding wel maken, en moeten ze wel verhard zijn?

### 2 Overmaatse wegen en kruispunten.

Dit zijn wegsegmenten waarbij de wegbreedte niet (meer) overeenstemt met het geldende verkeersregime. Dit kan gaan over snelheid, enkel- of dubbelrichting

## Via de scan zoeken we naar het laaghangend fruit voor ontharding.

of het type verkeer (fietsstraat). Kunnen deze wegen en kruispunten geretrofit worden, en kan de verharding gereduceerd worden?

### 3 Wegen met (nood aan) verblijfskwaliteit.

Dit zijn wegen in residentieel gebied (verkavelingen of dichter bebouwde stadswijken) die geen verbindende functie (zouden moeten) hebben. De louter verkeerstechnische invulling van het publiek domein, als straat, staat ter discussie. Kunnen deze wegen herdacht worden in functie van verblijfskwaliteit, kan er onthard en vergroend worden?

De geografische opportuniteits-scan geeft een gebiedsdekkend overzicht van het aantal km verharde weg die een reële kans tot ontharding bieden in de gemeente. Dit blijkt vaak meer dan gedacht.

Door de huiswerkkaart en de scan samen te leggen, worden hiaten en bijkomende kansen voor ontharding in de huidige visie van de gemeente opgespoord. Dit geldt als een eerste stap in het opschalen van de onthardingsambitie.



## C/ Koppelkanskaarten

De koppelkanskaarten zijn onderleggers die de onthardingspotentie van een wegsegment koppelen aan omgevingskenmerken en maatschappelijke winsten. Ze tonen hoe ontharding een hefboom wordt om andere ambities waar te maken en zo kansen te creëren voor ecosysteemdiensten, biodiversiteit, actieve mobiliteit, waterinfiltratie, enz.

Aan de hand van een GIS-model worden zes themakaarten opge maakt die de kansen en barrières voor ontharding tonen. Elke kaart is een thematische combinatie van datalagen die clusters en blinde vlekken visualiseert.

Zo situeren de koppelkanskaarten een wegsegment in een ruimere context, waar multidisciplinaire opgaves ontstaan. In elk traject wordt dit aangevuld met specifieke koppelkansen eigen aan de gemeente, zoals regionale projecten of de planning van wegenwerken. —

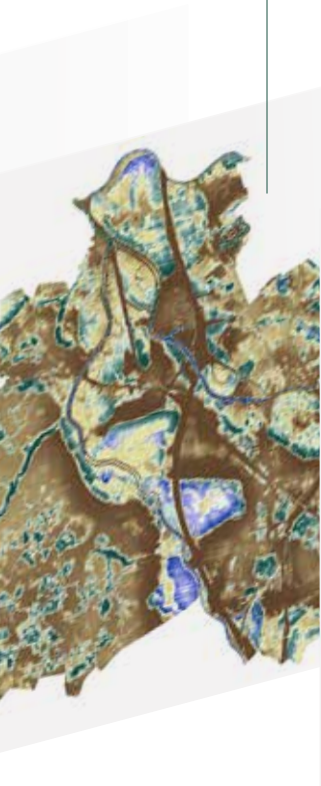
Deze zes koppelkanskaarten leggen zo een visuele link tussen het onthardingspotentieel van een specifieke weg en de ruimtelijke en maatschappelijke baten. De kaarten tonen waar ontharding het meest effect heeft en kunnen zo de keuze sturen welke wegen (het eerst) aan te pakken.

**Natuur** toont percelen en gebieden met een hoge natuurwaarde. De kaart laat waardevolle en kwetsbare zones zien waar ontharding ingezet kan worden voor natuurversterking en ontsnippering. —

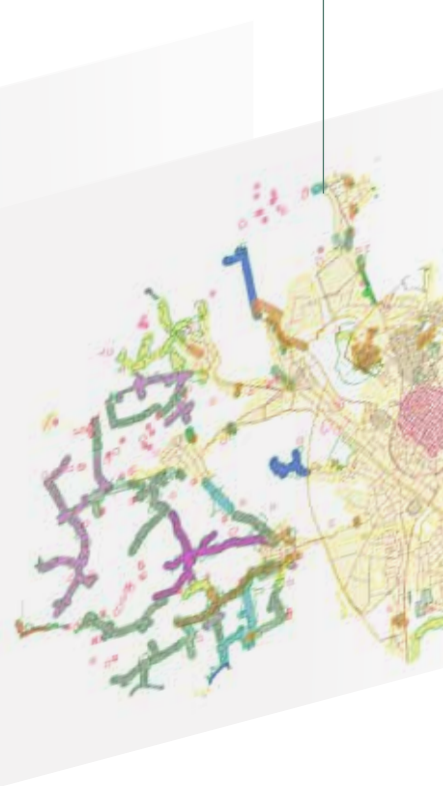
**Water & Bebouwing** toont de overstromingsproblematiek in relatie tot bebouwing. De kaart laat zien waar ontharding ruimte kan maken voor waterbuffering en waar valleien versterkt kunnen worden. —

**Landschap & Recreatie** toont recreatieve routes, waardevolle landschapsgehelen en stiltegebieden.

C/ Infiltratie  
geschiktheid  
bodem



C/ Riolering



C/ Mobiliteit en  
Knooppuntwaarde



Hier kan ontharding de open ruimte versterken, de beleefbaarheid verbeteren voor bewoners en recreanten en agrarisch gebied ecologisch opwaarderen.

#### **Infiltratie geschiktheid bodem**

toont zones<sup>2</sup> waar het potentieel van ontharding het hoogst is voor infiltratie in het kader van het aanvullen van de grondwatertafel, waar ontharding in combinatie met retentie zinvol is, en waar niet.

**Riolering** brengt de rioleringsopgave in beeld. Werken aan de riolering impliceren meestal ook de (her)aanleg

van het wegdek. Deze kaart toont waar je kan inspelen op dit ideale moment van (her)aanleg om, via ontharding, in te zetten op droogteproblematiek, kostenbesparingen bij de gemeente en de rioolbeheerders, enz.

#### **Mobiliteit & Knooppuntwaarde**

toont mobiliteitskamers<sup>1</sup> in combinatie tot bevolkingsdichtheid. Binnen deze mobiliteitskamers zou volgens de wegencategorisering geen doorgaand autoverkeer mogen passeren. Wegen die in zo een kamer liggen, zijn in de eerste plaats bestemd voor fietsers, voetgangers en landbouwvoertuigen. (Volledige)

verharding is in vele gevallen niet noodzakelijk. Meer zelfs, ontharding kan sluipverkeer ontraden en de veiligheid voor andere weggebruikers verbeteren. In de nieuwe wegencategorisering wordt gesproken over 'interlokale mazen' volgens hetzelfde principe.

<sup>1</sup> Zoals beschreven in 'Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen. Het functietoekenningsplan', L. Belmans, i.o.v de Vlaamse Landmaatschappij, 2013.

<sup>2</sup> Gebaseerd op de watersysteemkaart, opgevraagd bij en geduid door Dr. Jan Staes. Staes J., Meire P. (2019), 'Methodologie voor de opmaak van de watersysteemkaarten voor Vlaanderen', (versie 2020/01/16), Universiteit Antwerpen, onderzoeksgroep Ecosysteembeheer, ECOBE 019-RXXX.

# VERKEN EN VERBIND

3

## ONTHARDING OP TERREIN

De huiswerkkaart, de opportuniteitscan en de koppelkanskaart(en) geven samen het theoretisch onthardingspotentieel weer. De combinatie van heel wat GIS-lagen brengt de mogelijke onthardingskansen aan het licht. Dit is een belangrijke start voor het onthardingsproces, maar kan niet zonder mensenwerk. De impact van lokale kennis op de slaagkansen en implementatie van ontharding zijn niet te onderschatten.

### Het theoretisch onthardingspotentieel afgetoetst aan de praktijk

In de derde stap van de RE-MOVE methodiek gebeurt het aftoetsen van het theoretisch onthardingspotentieel door overleg met lokale experts en een terreinbezoek. Tijdens zo'n terreinexpeditie per fiets worden enkele interessante cases uit het theoretisch onthardingspotentieel op terrein bezocht.

#### TE VEEL WEG



**VERGETEN WEG**  
'oepe, niet meer aan gedacht'



**RISICOWEG**  
'let op voor toekomstige verharding'

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

Een handige inspiratietool tijdens de expeditie zijn de type situaties. Dit overzicht geeft acht type situaties van lokale wegen met een onthardingspotentieel in het buitengebied weer. Het zijn vaak voorkomende type wegen en wegprofielen die meermaals werden gedetecteerd in de pilotstad Mechelen. Door enerzijds het overzicht en anderzijds de manier van categoriseren zorgen de acht types voor herkenbare situaties van wegen die in Vlaanderen vaak terugkomen.

#### TE VEEL WEG IN DE LENGTE



**VERHARDE TRAGE WEG**  
'laagje asfalt sinds 2de helft 20ste eeuw'



**PUBLIEKE OPRIT**  
'mijne publieke weg'



**EENZAME WEG**  
'prima voor sluipverkeer'

### Acht type situaties

De acht type situaties zijn onderverdeeld in drie categorieën. Deze zijn eenvoudig te rangschikken aan de hand van twee begeleidende vragen:

#### Moet die weg er nog zijn?

De eerste vraag moet bij elke (her)aanleg worden gesteld. Door als lokale overheid telkens kritisch de vraag te stellen of een bepaalde weg überhaupt er nog moet

## TE VEEL WEG IN DE BREEDTE



**VERKAVELINGSBOULEVARD**  
'verwennerij van de bewoners'



**GEWIJZIGDE WEG**  
'vroeger anders gebruikt'



**GEMORSTE WEG**  
'initieel slecht ontworpen'

liggen, kunnen we gezamenlijk het steeds uitbreidende wegenpatrimonium een halt toeroepen.

### Moet er nog zoveel weg zijn?

De tweede vraag kan steeds worden gesteld bij wegen met teveel aan verharding in de lengte en/of de breedte. Door deze vraag te stellen worden ontharding in de lengte of breedte preventief aangepakt.

### 1 Te veel weg

Ironisch genoeg liggen er in Vlaanderen heel wat kilometers wegen waarvan we het bestaan collectief vergeten zijn. De vergeten weg is een type situatie waarbij de weg vroeger werd aangelegd, maar doorheen de tijd in vergetelheid en onbruik is geraakt. Sommige van deze vergeten wegen grenzen aan belangrijke natuurgebieden, waardoor deze grote oppervlakte verharding ook een verstoring van het ecologisch systeem kan zijn.

De risicoweg daarentegen is vandaag een weg met een bepaalde breedte, maar de sporen van autobanden in de berm en duiden op het gevaar voor bijkomende verharding dat om de hoek loert. Het is belangrijk om alert te zijn bij dit type weg en alles in het werk te stellen om potentieel overbodige verharding te vermijden.

### 2 Te veel weg in de lengte

In het buitengebied zijn heel wat wegen te detecteren die over een grote afstand onnodig verhard zijn. Typische voorbeelden zijn de publieke oprit, de eenzame weg en de verharde trage wegen.

Vlaanderen telt heel wat trage wegen die onverhard waren, tot ze in de tweede helft van de 20e eeuw een laagje asfalt over zich heen kregen. Een typische eigenschap van trage wegen is nochtans dat ze geen regelmatig en weinig (doorgaand) verkeer kennen, waardoor verharding niet nodig is. In sommige gevallen gaat dit over een beperkt aantal lopende meters verharding, maar alle verharde trage wegen over heel Vlaanderen zorgen wel voor een aanzienlijke lengte verharding.

Opmerkelijk uit de opportuniteits-scan is de veelheid aan (delen van) wegen met slechts één adres. Deze wegen zijn openbaar domein, maar bedienen maar één woning of gebouw. Ondanks hun publiek statuut worden ze maar door één aangelande gebruikt. De lengte verharding van al onze publieke opritten in Vlaanderen telt stevig door.

### 3 Te veel weg in de breedte

Er rollen ook wegen uit de opportuniteits-scan die vandaag nog een verkeersfunctie hebben, maar die hiervoor niet de volledige verharde breedte nodig hebben. Voorbeelden hiervan zijn: de gemorste weg, de gewijzigde weg en de verkavelingsboulevard.

Deze laatste is heel herkenbaar voor onze Vlaamse omgeving. Het is een typische weg in een verkaveling waaraan verschillende grote percelen met voornamelijk vrijstaande woningen grenzen. Een breed wegprofiel karakteriseert de hele verkaveling, maar draagt weinig bij aan de verkeersdoorstroming van het louter bestemmingsverkeer.

In het verleden werden veel wegen met een bepaalde breedte aangelegd voor het toen geldende gebruik en verkeersregime. Door de wijzigingen in de context – bv. een lagere snelheidslimiet – is de toen voorziene breedte vandaag niet meer nodig. Een snelle oplossing bij deze gewijzigde wegen is vaak het plaatsen van paaltjes of losstaande bloembakken. Op deze plekken wordt de weg niet meer gebruikt, maar is hij nog steeds verhard. Hier liggen heel wat vierkante meters verharding die op een snelle manier onthard kunnen worden.

# PRAAT EN PLAN

## ONTHARDING DOOR SAMENWERKING

4

Eens de onthardingskansen van het lokale wegennet gekend en verkend zijn, focussen we op een aantal aspecten die de uitvoering mee mogelijk maken. We bespreken onthardingstactieken, berekenen besparingen met de rekentool en plannen met wie en wanneer de ontharding het best plaatsvindt.

### Onthardingstactieken

In het beste geval hoeft het niet zo ver te komen. Door bewust te zijn van de functie van de weg, een gepast wegprofiel toe te passen en de voorgeschreven breedte niet per definitie als verhard te beschouwen, kan je overbodige verharding voorkomen of preventief ontharden.

Om het scala aan mogelijkheden voor ontharding te tonen, hantieren we 'tactieken'. Ze zijn inspirerend, helpen om de ambitie hoog te houden en doelen op een gedrag duurzame transformatie.

### 0 Vergeten / negeren

De meest gebruikte tactiek vandaag is 'niets doen'. Wegen bewust negeren of onbewust vergeten uit zich in een gedegradeerd wegennet. Het onthardingspotentieel wordt letterlijk zichtbaar daar waar wegen overgroeid worden door de natuur. Op landbouwwegen zien we karrensporen verrijzen door een ongebruikte en 'begraven' middenzone.

### 1 Mentaal ontharden

Ingrijpen op het gebruik van de weg, zonder de verharding te wijzigen, kenmerkt een eerste actieve stap: de mentale ontharding. We onderscheiden drie tactieken binnen deze categorie:

- imiteren: de ontharding nabootsen door middel van een proefopstelling
- reguleren: een ander verkeersregime invoeren (éénrichtingstraat, fietsstraat, ...)
- filteren: een plantenbak, tractorsluis of paaltje plaatsen om enkel het gewenste verkeer toe te laten

### 2 Transformeren

Het transformatieproces kan aangegrepen worden om te sensibiliseren. Een voormalige luchthaven in Frankfurt werd bijvoorbeeld getransformeerd tot landschapspark met opgebroken, ingeslepen en geperforeerde verharding. Ook kan het teveel aan verharding hergebruikt worden, bijvoorbeeld voor de aanleg van andere wegen of als straatmeubilair.

### 3 Fysiek ontharden

We beschouwen de volgende tactieken voor fysieke ontharding:

- deels verhard: de weg versmald of minder verhard heraanleggen (bv. verhard karrenspoor)
- half verhard: de draagkracht van de ondergrond verhogen door gebruik van waterdoorlaatbaar materiaal (bv. kiezel, grind, gebonden mix)
- volledig ontharden: de verharding wegnemen

Na het wegnemen van de verharding kan je vervolgens verschillende kanten uit met de voorgaande weg:

- verzanden: een pad van aangestampte aarde voorzien als trage weg
- vergroenen: de natuur zijn werk laten doen of zelf groen aanplanten
- verblauwen: een waterloop openleggen of een wadi voorzien
- herbestemmen tot landbouwgebied



## 0 VERGETEN/ NEGEREN

- > geen ingreep
- > behoud verharding

DEGRADEREN



BEGRAVEN



## 1 MENTAAL ONTHARDEN

- > ingreep op gebruik
- > behoud verharding
- > omkeerbaar

IMITEREN



REGULEREN



FILTEREN



## 2 TRANS- FORMEREN

- > ingreep op gebruik EN verharding
- > gedeeltelijk behoud verharding
- > onomkeerbaar

MANIPULEREN<sup>1</sup>



RECYCLEREN<sup>2</sup>



- 1 Manipuleren: opbreken, perforeren, beuken, afslijpen, ...
- 2 Recycleren: straatmeubilair, spelelement, ...

## 3 FYSIEK ONTHARDEN

- > ingreep op gebruik EN verharding
- > gedeeltelijk behoud verharding
- OF heraanleg OF herbestemming
- > onomkeerbaar

DEELS VERHARDEN



HALF VERHARDEN



VOLLEDIG ONTHARDEN



.....

verzanden



vergroenen



verblauwen



herbestemmen tot  
landbouwgebied



**Tactiek per typesituatie**

De koppeling tussen verschillende tools van de methodiek kan de strategie sturen. Zonder te veralgemenen kan je stellen dat er per typesituatie een aangewezen tactiek is. Zo is het bij een verharde trage weg wenselijk eerst te filteren voor gemotoriseerd verkeer om daarna te voorzien in

een halfverharding. Bij een verkavelingsboulevard is het wellicht raadzaam om na een proefopstelling de weg deels te ontharden, gezien het paatselijke verkeer behouden blijft.

De invulling van het ontharde deel van de weg kan dan weer

afgeleid worden aan de hand van de koppelkansen. Zo kan in woongebied naast ruimte voor groen en water ook gewerkt worden aan de verblijfskwaliteit door middel van straatmeubilair. Landbouwgebieden kunnen dan weer versterkt worden door kleine landschapselementen zoals een bomenrij.

TYPE	TE VEEL WEG		TE VEEL WEG IN DE LENGTE	TE VEEL WEG IN DE BREEDTE
	 <p>vergeten weg</p>	 <p>risicoweg</p>		
TACTIEK				
MENTAAL ONTHARDEN		<p><b>reguleren</b> bv. fietsstraat, éénrichtingsverkeer</p>	<p><b>reguleren</b> bv. fietsstraat, éénrichtingsstraat</p> <p><b>filteren</b> bv. paaltjes, tractorsluis</p>	<p><b>reguleren</b> bv. fietsstraat, éénrichtingsstraat</p> <p><b>imiteren</b> bv. leefstraat</p>
TRANSFORMEREN	<p><b>recycleren</b> <b>manipuleren</b></p>		<p><b>recycleren</b></p>	<p><b>recycleren</b></p>
FYSIEK ONTHARDEN	<p><b>volledig ontharden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; verzanden</li> <li>&gt; vergroenen</li> <li>&gt; verblauwen</li> <li>&gt; herbestemmen tot landbouwgebied</li> </ul>		<p><b>deels verharden</b> bv. karrenspoor</p> <p><b>half verharden</b></p>	<p><b>deels verharden</b> bv. éénbaansvak</p>

KOPPELKANS	LANDBOUW / LANDSCHAP	RECREATIE / WONEN	NATUUR	WATER	MOBILITEIT WONEN
	<p>plaats voor (productief) landschap</p>	<p>plaats voor publieke ruimte</p>	<p>plaats voor fauna en flora</p>	<p>plaats voor infiltratie</p>	<p>plaats voor (traag) verkeer</p>
TACTIEK					
BERM ONTHARDE RUIMTE	 <p>&gt; bomenrij, houtkanten, ...</p>	 <p>&gt; zitbank, speelelement, ...</p>	 <p>&gt; groen, paddengoten, ecobrug, ...</p>	 <p>&gt; wadi, grachten, ...</p>	 <p>&gt; loop piste, trage wegen, parkeren, ...</p>

**Zicht op kosten  
én besparingen  
met de rekentool**

Omdat het wegennet in Vlaanderen zo'n gigantische proporties aanneemt, is het onthardingspotentieel en de besparing voor gemeenten aanzienlijk. In samenwerking met Rebel ontwikkelden we een webapplicatie (breekijzer.be) met rekentool om de besparing per onthardingstactiek op verschillende schaalniveaus in beeld te brengen. Ambtenaren uit verschillende gemeentes bevestigen de noodzaak van een dergelijk hulpmiddel, zowel voor de beleidsbeheercyclus in het algemeen als voor de beoordeling van een specifiek project.

De tool kan dus enerzijds ingezet worden als overtuigingsmiddel om aan te tonen dat het ontharden van een percentage van het volledige lokale wegennet een aanzienlijke besparing met zich meebrengt op lange termijn.

Anderzijds kan de tool helpen om een keuze te maken tussen verschillende tactieken voor een specifieke weg. De rekentool vervangt geen raming of haalbaarheidsstudie, maar functioneert als onderdeel van de strategie om wegontharding te verankeren in de werking van gemeentediensten.



**AAN DE SLAG  
MET DE REKENTOOL**

Ons wegennet kost ons allemaal enorm veel geld. Geld dat lokale overheden ook voor vele andere posten nodig hebben. Daardoor hinken we met ons structureel onderhoud ver achterop en verslechtert ons wegennet zienderogen. Met de rekentool kan je het totale kostenplaatje – de investering en het onderhoud – vergelijken tussen de verschillende tactieken van ontharding.

**voorbeeld 1 km weg — 5 m breed**

<b>aanlegkost</b> 1000m x 5m x €90/m <sup>2</sup> <small>weg                      breedte                      gem.kost</small>	<b>€ 450.000</b>
<b>onderhoudskost</b> 2%/jaar x 50 jaar <small>v/d aanlegkost                      gem.levensduur weg</small>	<b>€ 450.000</b>
<small>iedere 50 jaar — voor elke km weg &gt; 18.000 / jaar / km weg</small>	<b>€ 900.000</b>

**vergelijk gemiddelde Vlaamse gemeente**

• aantal km verharde lokale wegen	<b>233,84 km</b> <small>64.800 km in Vlaanderen</small>
• benodigd minimum budget per jaar	<b>€ 4.209.120</b> <small>233,84 km € 18.000 / jaar</small>
• begroot wegenbudget per jaar	<b>€ 2.833.333</b> <small>€ 850.000.000 / 300 gemeenten*</small>

\* financiële situatie lokale besturen Belfius 2017

**€ 1,38 miljoen** per gemeente per jaar **te weinig** om het lokale wegennet kwalitatief te onderhouden.

**Hoog tijd voor een onthardingsreflex!**

**Gewoonte doorbreken**

Een relatief eenvoudige tactiek om te besparen op heraanlegkosten is het schrappen van voetpaden. Op lokale wegen zonder doorgaand verkeer – bv. in verkavelingswijken – heeft het traag verkeer immers recht op het gebruik van de weg. Gemengd verkeer matigt de snelheid en vraagt minder verharding.

Voor gemeenten is de kost van extra groenbeheer de meest geopperde drempel voor wegontharding. Door bewust en strategisch te kiezen voor een onderhoudsarme groenaanleg kan het nabeheer nochtans zeer budgetvriendelijk zijn. De manier waarop de weg heraangelegd wordt is leidend voor het nabeheer. Enkele tactieken: behoud van steenslag als onderfundering en aanbrengen van voedse-larme grond voor het inzaaien van streekeigen kruidachtigen; inzaaien van soorten, zoals de ratelaar, die het grassenbestand onderdrukt; samenwerking met landbouwers voor aanleg en beheer van houtkanten; overdragen van de wegenis aan natuurorganisaties die instaan voor beheer; ...En soms is 'niets doen' de juiste beheersmaatregel.<sup>1</sup>

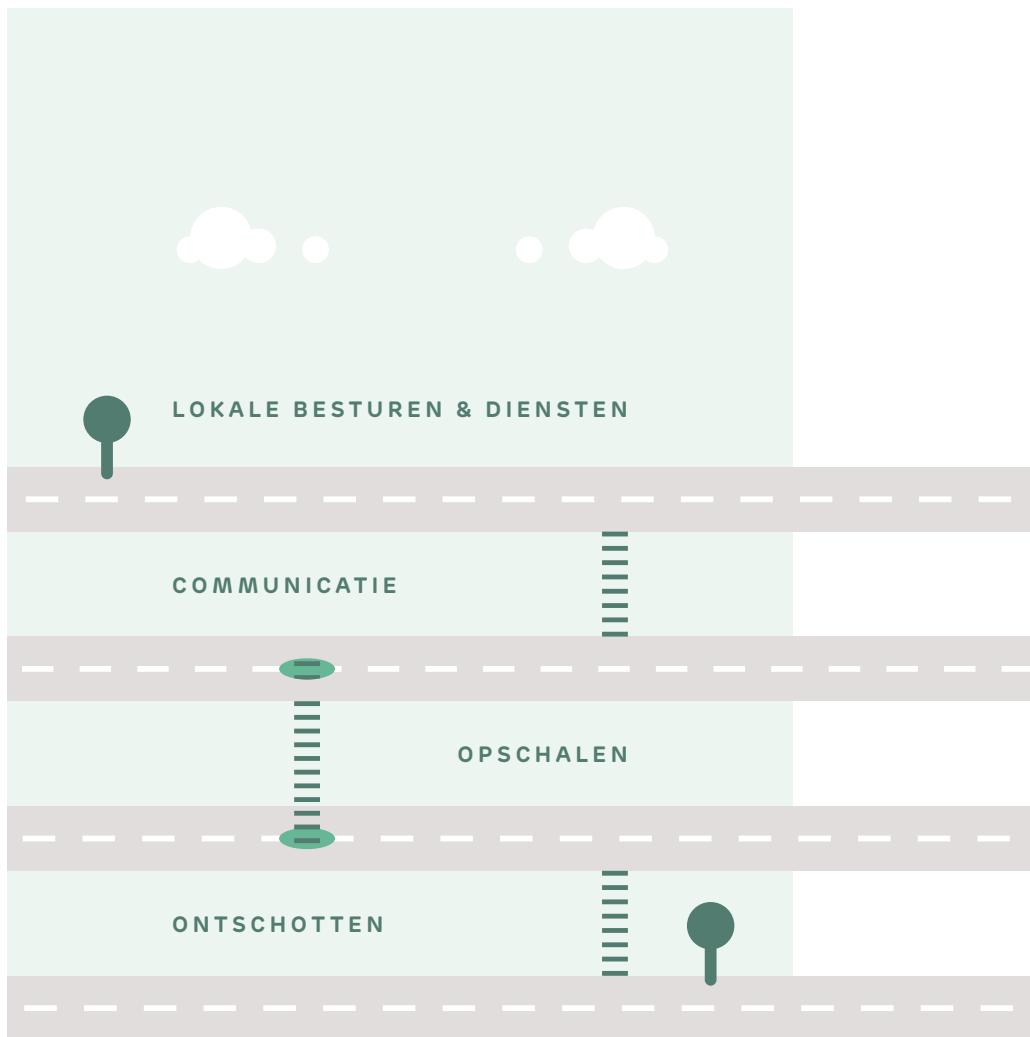
1 Jean-francois Van den Abeele, Fris in het landschap

## Actoren

Wegontharding snijdt diverse thema's aan en de gevolgen ervan dienen de belangen van verschillende partijen, zowel **publiek als privaat**. De **koppelkansen**, waarover binnen deze methodiek wordt gesproken, bieden **aanknopingspunten** om actoren op te sporen. Het is waardevol om de aandacht uit verschillende hoeken aan te grijpen om draagvlak te vergroten, ideeën te genereren, deze uit te voeren én de rekening te delen.

### Lokale besturen en diensten

zullen zonder twijfel trekker zijn van ontharding van de lokale wegenis. Daarvoor is de methodiek in de eerste plaats ontwikkeld. Maar wegen, open ruimtegebieden en weggebruikers beperken zich niet tot de gemeentegrenzen. **Communicatie** tussen gemeenten onderling en contact met bovenlokale overheden zorgt voor een **opschaling** van de voordelen van wegontharding. Voor vruchtbare en efficiënte samenwerking in functie van de maatschappelijke baten van wegontharding moedigt RE-MOVE **ontschotting** binnen diensten, beleidsdomeinen en overheden aan. Een gemeente kan ervoor kiezen de rekening op zich te nemen, maar men kan ook op zoek gaan naar middelen van andere belanghebbende beleidsdomeinen of bovenlokale subsidies.



## De koppelkansen bieden aanknopingspunten om actoren op te sporen.

Daarnaast kunnen ook **private partners** meebouwen aan de ontharde weg. Lokale verenigingen, burgerorganisaties, actiegroepen die strijden voor een gemeenschappelijk doel zoals het behoud van natuur of meer fietsinfrastructuur kunnen een stapsteen

vormen bij communicatie naar de **buurt**. Inwoners kunnen elkaar over de streep trekken en van betekenis zijn voor specifieke ideeën voor de aanleg van een straat, helpen met een proefopstelling of zelfs een deel van het **beheer** op zich nemen. Ook natuurverenigingen, landbouwers en ondernemers hebben mogelijks interesse in de ontharde grond of in de verharding om die te recyclen. De opties gaan van een **gedeelde rekening**, over systemen als erfpacht, grondruil, ... tot een volledige ontzorging van de gemeente.



### Timing

In deze stap onderzoeken we het **momentum** van ontharding. Het is aangewezen te ontharden net voor een groot onderhoud of wanneer een volledige heraanleg nodig geacht wordt. De behoefte voor heraanleg is afhankelijk van (a) ouderdom; (b) gebruik van de weg; (c) kwaliteit bestaande verharding; (d) financieringsmogelijkheden wegbeheerder en (e) nood/vraag om heraanleg vanuit derden.

In de praktijk lijken vooral de laatste twee factoren doorslaggevend, al worden die natuurlijk

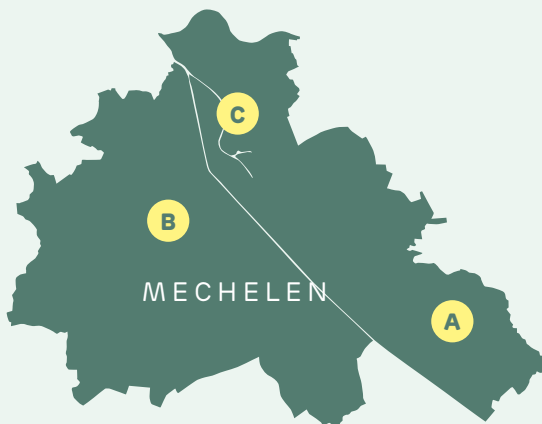
beïnvloed door (a), (b) en (c). Bovendien hebben vele gemeenten een gebrek aan kennis over de **staat van de wegen** een weerslag op de mogelijkheid tot planning van onderhoud en heraanleg. Een inhaalbeweging voor het verzamelen van gegevens over het lokale wegenpatrimonium is bezig. Bijgevolg bestaan er momenteel andere triggers voor de timing van onderhoud of heraanleg en dus ook ontharding: **rioleringswerken, bouw- of infrastructuurwerken en de roep van bewoners.**

De **rioleringsopgave** is een gewichtige koppelkans voor wegontharding. De koppeling is niet alleen praktisch en financieel interessant, maar essentieel voor de goede werking en betaalbaarheid van het rioleringsstelsel. De impact van regenwater dat terechtkomt in een gemengde riolering is erg nefast voor het zuiveren van afvalwater. Bovendien komt, bij hevige regenval, het afstromende regenwater van wegen samen met afvalwater in waterlopen terecht. De riolering reserveren voor afvalwater en lokaal infiltreren van regenwater is daarom uiterst prioritair! Hoe minder verharde oppervlakte hoe minder vervuiling en dure infiltratiesystemen. Omgekeerd moeten we vermijden dat het berioleren van niet aangeslo-

ten woningen in het buitengebied aangegrepen wordt om nog extra te verharderen. De planning voor de rioleringsprojecten wordt vanaf 2022 herzien, een uitgelezen kans voor synchronisatie met een wegonthardingsplanning.

De Dienst Openbare Werken (of een lokaal alternatief), mag nieuwe en bestaande wegprofielen die (her)aangelegd moeten worden vanwege een **bouwproject of nieuwe infrastructuur** veel kritischer benaderen. Scherpe onthardingsdoelstellingen kunnen hieraan gekoppeld worden. De scan en typesituaties van deze methodiek helpen bij de herkenning van een weg, de tactieken bij de aanpak ervan.

Het is niet verkeerd om de roep van **bewoners** aan te grijpen om een heraanleg met ontharding in gang te zetten. De lokale bezorgdheid wijst op engagement en burgerzin en geeft een momentum aan. Dit hoeft geen wijziging in de vooropgestelde planning te betekenen. Er kan gewerkt worden in **fases**. De tactieken voor mentale ontharding bieden haalbare en betaalbare korte termijn oplossingen, die voorlopig tegemoet kunnen komen aan een bekommernis. Een fasering is ten slotte een goed middel voor zowel kosten-spreiding als draagvlakcreatie.



## OPSCHALEN NAAR VLAANDEREN

### vanuit onze testcases

In Mechelen hebben we in het kader van het onderzoekstraject rond de methodiek de keuze gemaakt 3 cases te selecteren. Daarmee testten we het verhaal van de types en de gekoppelde tactieken in de praktijk. Deze concrete cases hebben geleid tot boeiende gesprekken met voor- en tegenstanders en legden bovendien bijkomende kansen en knelpunten bloot. Er werd gekozen voor typesituaties die zeer herkenbaar zijn en daardoor ook iets vertellen over en te reproduceren zijn naar het grotere Mechelse grondgebied. We bespreken de kansen voor opschaling in Mechelen en maken een opstap naar Vlaanderen.



## VERKAVELINGS- BOULEVARD

### A CASE Ter Donckstraat

#### Situatieschets

De wijk Ter Donckstraat, een typisch Vlaamse verkaveling buiten een stads- of dorpskern, is een emblematisch voorbeeld voor de onthardingsopgave die ligt in het Vlaamse woonlandschap. In Mechelen komen meerdere vergelijkbare wijken voor op verschillende locaties. Dit maakt een doorrekening mogelijk en interessant.

#### Concreet in cijfers

De concrete doorwerking in deze case leert ons dat het onthardingspotentieel van deze wijk kan bepaald worden op 2.300 m<sup>2</sup> effectieve ontharding, ofwel 50% van de huidige verharding. De opportuniteitsscan leert ons dat er zich in Mechelen bijna tien keer zoveel gelijkaardige situaties voordoen (gemeten in lengte). Dat brengt de teller op meer dan 20.000m<sup>2</sup> ontharding of 2ha.

#### Opschalen naar Vlaanderen

Als we deze cijfers extrapoleren naar Vlaanderen op basis van het percentage verkavelingsboulevards dat we detecteren in het lokale wegennet en via die weg opschalen, komen we tot ongeveer 270ha effectieve onthardingskans. Een cijfer dat wegens verscheidene aannames nog sterk onderschat is.



## VERHARDE TRAGE WEGEN

### B CASE Muizenhoekstraat, Larestreet en Koterweg

#### Situatieschets

Een ander herkenbaar Vlaams verhaal is dat van de verharde landbouwwegen. Zij vervullen meestal ongewild een verbindende functie (ze maken de connectie tussen wegen van een hogere wegcategorie) en trekken zo verkeer aan dat hier volgens de wegcategorisering niet thuis hoort. Zij liggen binnen de zogenaamde 'mobiliteitskamers in open ruimte gebied'.<sup>1</sup>

#### Concreet in cijfers

Het aantal kilometers landbouwweg tikt snel aan omwille van de afstanden in het open ruimte gebied waar een enkele weg van kruispunt tot kruispunt kilometers lang kan zijn. In Mechelen komt ongeveer 5% van het lokale wegennet in aanmerking voor ontharding vanwege hun ligging in een mobiliteitskamer. De cases leren ons dat op deze wegen een gemiddelde onthardingskans van ongeveer 50% zit. Voor Mechelen resulteert dit in 45.000 m<sup>2</sup> die op termijn in het buitengebied onthard kan worden.

#### Opschalen naar Vlaanderen

Voor Vlaanderen loopt dit op tot meer dan 575ha. Eveneens een sterk onderschat cijfer vanwege de vele gemeenten met 'ruilverkaveling oude stijl' die Vlaanderen telt en waar de onthardingskansen nog heel wat hoger liggen.



## VERGETEN WEG

### C CASE Spildorenlaan

#### Situatieschets

De Spildorenlaan is een bijzonder geval. Op het terrein is het een evidentie dat deze weg onmiddellijk weg kan. Hij ligt vergeten aan de kant van de E19, wachtend tot de natuur de weg helemaal over neemt. Dat zou echter nog heel wat decennia duren. Naar deze weg kijkt ook niemand om. De weg kan beter weg maar waarom zou een gemeente hier geld aan besteden? Om de lokale natuurkansen te versterken, om de lokale recreatie te verbeteren, om meer ruimte te geven aan water. Het doorwerken van de case brengt ons tot een effectieve ontharding van bijna 90%.

#### Opschalen naar Vlaanderen

Er liggen verspreid in Vlaanderen nog heel wat soortgelijke situaties langs nieuwe (snelweg)infrastructuur. Dit zijn bijvoorbeeld langsliggende lokale wegen die geen aangelanden en geen verbindende functie (meer) hebben. Het is aannemelijk dat iedere Vlaamse gemeente minstens één zo'n weg op zijn grondgebied heeft liggen. Opsporen en ontharden van deze vergeten wegen is een bijkomende opportuniteit om onnodige verhardingen terug te dringen.

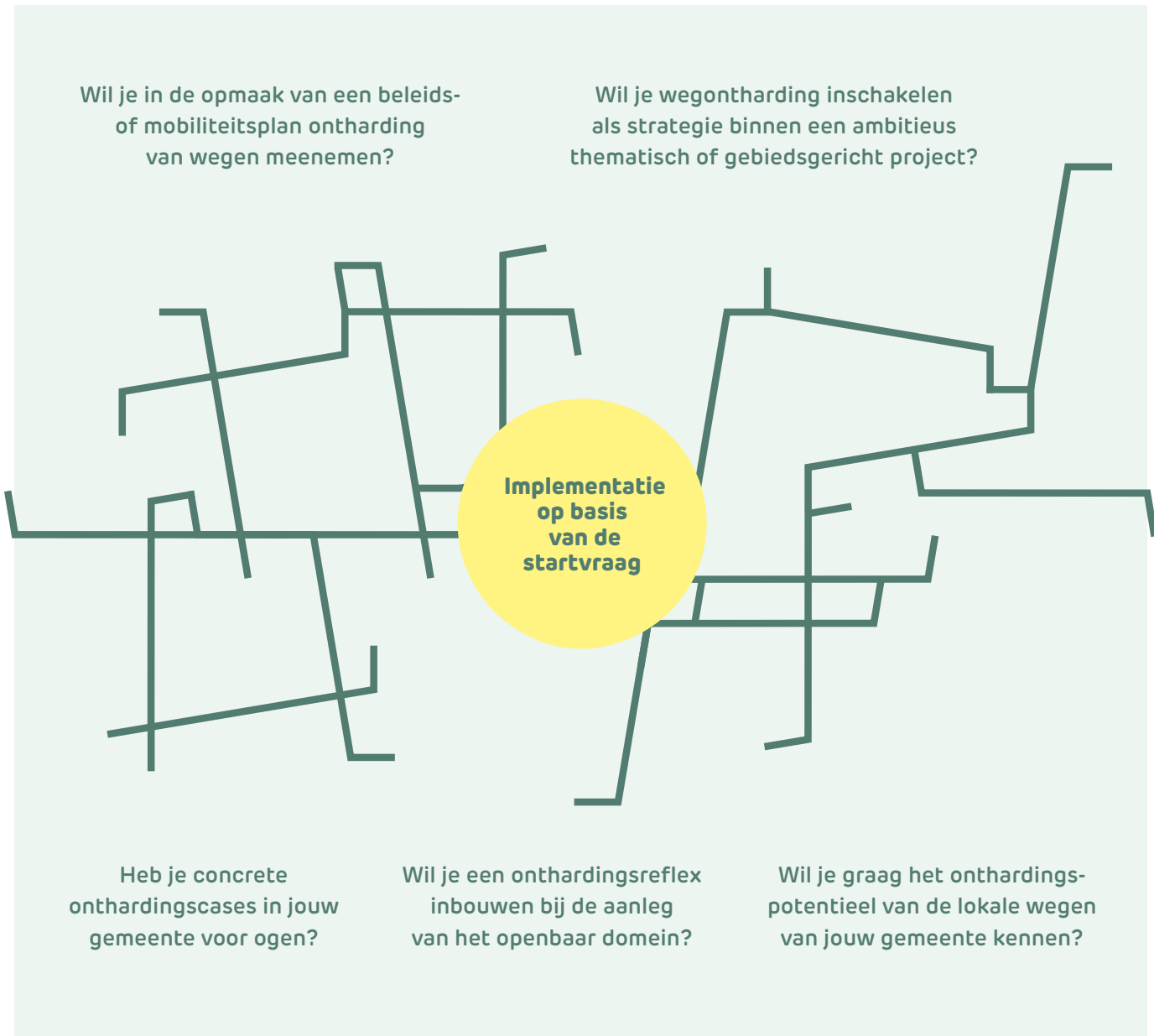
<sup>1</sup> Zie ook de koppelkanskaart Mobiliteit en Knooppuntwaarde.

# REFLECTEER EN REALISEER



## ONTHARDING ALS STRATEGIE

De eerste vier stappen van de RE-MOVE methodiek geven een lokale overheid al een duidelijk beeld van het onthardingspotentieel, de effectieve mogelijkheden in de gemeente en tactieken om ontharding aan te pakken. Het vervolg van het onthardingstraject hangt sterk samen met de initiële startvraag waarmee de RE-MOVE methodiek wordt gestart.





**Afhankelijk van de startvraag zullen de laatste stap en het vervolg van de RE-MOVE methodiek anders worden ingevuld:**

### **Het onthardingspotentieel kennen en onthardingsreflex inbouwen**

De meest algemene inzet van de RE-MOVE methodiek is als een brede verkenning van het onthardingspotentieel over het hele grondgebied. De RE-MOVE methodiek geeft je op die manier handvaten of ingangen om de onthardingscultuur in jouw gemeente uit te bouwen.

Met het breed overzicht van het onthardingspotentieel is de gemeente voorbereid om in de toekomst proactief te reageren en te voorkomen dat het wegennet verder verhardt. De methodiek geeft voldoende informatie om bij de aanleg van nieuwe wegen en/of heraanleg van bestaande wegen kritisch te evalueren of een (verharde) aanleg überhaupt nog zinvol is.

### **Beleidsacties onderbouwen**

Het doorlopen van de RE-MOVE methodiek kan een voortraject zijn voor beleidsacties, zoals de opmaak van een beleidsplan ruimte, nieuw mobiliteitsplan, waterplan, etc. De RE-MOVE methodiek biedt een interessante analyse van het wegennet en concrete input voor ontharding die verder kan worden uitgewerkt in de visies, maar ook in concrete acties binnen diverse (beleids)plannen.

### **Concrete onthardingscases uitvoeren**

Sommige gemeenten starten de RE-MOVE methodiek om op korte termijn concrete cases uit te voeren. Hierbij is het belangrijk om ook deze quick wins niet ad hoc uit te voeren maar ze te kaderen in een groter, ruimtelijk geheel.

Na het doorlopen van de eerste algemene basisstappen van de RE-MOVE methodiek heb je een compleet beeld van het onthardingspotentieel in je gemeente en kan je in deze stap dieper inzoomen op korte termijn realisaties of tijdelijke opstellingen. De tactieken geven je hierbij de broodnodige handvaten om de cases binnen een langetermijnvisie uit te voeren.

Werken aan concrete cases kan ook op maat van de gemeente worden uitgewerkt. Voor sommige ontharding is het interessanter om met een cluster aan wegen in een bepaald gebied te werken. Anderzijds kan er in sommige gevallen ook gemeentebreed over eenzelfde type situatie worden gewerkt of per koppelkans (bijvoorbeeld aan de verhogen van biodiversiteit). De concreet ontharde cases kunnen een voorbeeld zijn voor gelijkaardige wegen binnen de gemeente en een eerste stap in het onthardingsverhaal.

### **Onderzoek bij thematische of gebiedsgerichte projecten**

Het onthardingspotentieel is bij veel gemeenten enorm waardoor niet alles meteen en door enkel de gemeente kan worden uitgevoerd. Voor sommige gemeenten is het interessant om de RE-MOVE methodiek te doorlopen tijdens bepaalde thematische projecten. Bijvoorbeeld een gemeente zet heel sterk in op het vrijwaren en uitbouwen van het groenblauwe netwerk in de gemeente. Het ontharden van overtollige verharde wegen kunnen hierbij één van de mogelijke acties zijn. Voor deze gemeente wordt de RE-MOVE methodiek doorlopen met een hele sterke thematische blik. Door gericht gebruik te maken van een bepaalde koppelkanskaart bij de opportuniteitsscan, zal niet enkel de thematische focus worden belicht, maar worden er ook mogelijke partners erg duidelijk. Wie baat heeft bij een ontharding is een mogelijke partner om zowel het onthardingsverhaal breder uit te dragen, maar ook om een deel van de rekening te betalen. Enkel door koppelen en middelen bij elkaar te leggen zal ontharding op grote schaal gerealiseerd kunnen worden!

# ONT-DEK EN ONTDEK!

laat je inspireren door andere 'ontdekkers'

> WILRIJK



half verhard  
trage weg  
© Pieter Vandenhoudt

> DEINZE



weg in landbouwgebied  
buitengebied Deinze  
© Pieter Vandenhoudt

> ZULTE



half verhard  
landbouwweg karrenspoor  
© Pieter Vandenhoudt

> EDEGEM



half verhard  
trage weg | Dwaallichtjespad  
© Pieter Vandenhoudt

> ZEMST



omgekeerd karrenspoor  
verharde trage weg | eenzame weg  
© Pieter Foré

> MECHELEN



degraderen en begraven  
Spildorenlaan Noord  
© Pieter Vandenhoudt

> SINT-NIKLAAS



ontharding voetpaden  
verkaveling  
© Pieter Vandenhoudt

> MECHELEN



half verharden  
Station Hombeek  
© Pieter Vandenhoudt



SCAN  
EN KJK 

Bekijk de video over RE-MOVE

bedenkers / auteurs  
RE-MOVE-methodiek

Anton Christiaens  
Yaëlle Jacobs  
Laura Nagels  
Marlies Struyf  
Pieter Vandehoudt  
Tim Vekemans

vormgeving

Marlies Nachtergaele

december 2021



Ont-dekken  
doet  
ontdekken

breek  
ijzer

Ben je klaar om  
samen met ons  
in de ontharding  
te vliegen?  
Contacteer ons!

Breekijzer vzw  
Dok Noord 4 C102  
9000 Gent  
info@breekijzer.be  
www.breekijzer.be