

## EINDRAPPORT

# FUNCTIETOEKENNINGSPLAN VOOR DE LANDELIJKE WEGEN REGIO BULSKAMPVELD

11 februari 2013



**Europese Unie**

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Met steun van de  
Vlaamse overheid



Deze studie werd medegefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Vlaams Gewest, de provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse Landmaatschappij

Rapport opgemaakt door:

MINT nv, Hendrik Consciencestraat 1b, 2800 MECHELEN

Met onderaanneming van:

OMGEVING cvba, Uitbreidingstraat 390, 2600 BERCHEM

**COLOFON**

Opdrachtgever	Vlaamse Land Maatschappij Gulden Vlieslaan 72 te 1060 Brussel
Projectleider	Sabine Gheysen

Opdrachtnemer	MINT nv Hendrik Consciencestraat 1b – 2800 Mechelen
Projectmedewerkers	Thomas Vincent, Tim De Roeck, Michaël Verheyde

Met onderaanneming van	Omgeving cvba Uitbreidingstraat 390 – 2600 Berchem
Projectmedewerkers	Peter Swyngedauw en Tom Beyaert

Documenten	
2013-02-11	Eindrapport Functietoekenningsplan voor de landelijke wegen regio Bulskampveld Kaartenbundel bij het rapport

## INHOUDSTAFEL

<b>1. INLEIDING</b>	<b>10</b>
1.1. STUDIEPROCES	11
1.2. ALGEMENE CONTEXT	12
1.3. SITUERING	12
1.4. SPECIFIEKE CONTEXT	12
<b>DEEL I: BELEIDSKADER</b>	
<b>2. RUIMTELIJKE PLANOLOGISCHE CONTEXT</b>	<b>14</b>
2.1. GEWESTPLAN	14
2.2. VEN	15
2.3. BESCHERMD ERFGOED	15
2.4. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN (2009)	15
2.5. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN (2002)	16
2.6. GEMEENTELIJKE RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN	17
2.6.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AALTER (2003, GRONTMIJ)	17
2.6.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN RUISELEDE (2008, GRONTMIJ)	18
2.6.3. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOSTKAMP (2006, WVI)	18
2.6.4. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BEERNEM (2008, WVI)	18
2.6.5. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WINGENE (2010, SUMRESEARCH)	19
2.7. INRICHTINGSPLAN SINT-AMANDUS (2007, VLM)	19
2.8. NATUURINRICHTINGSPROJECT BISCOPVELD (2009, VLM)	20
<b>3. VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT</b>	<b>21</b>

<b>3.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN</b>	<b>21</b>
<b>3.2. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN</b>	<b>22</b>
<b>3.3. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK</b>	<b>23</b>
<b>3.4. MOBILITEITSPANNEN</b>	<b>23</b>

## **DEEL II: INVENTARISATIE - ANALYSE - PROBLEEMSTELLING**

<b>4. RUIMTELIJKE STRUCTUUR</b>	<b>25</b>
4.1. ABIOTISCH	25
4.2. LANDSCHAPPELIJKE BELEVING	26
4.3. HISTORIEK	26
4.4. RECREATIE EN TOERISME	29
4.5. BEDRIJVGHEID EN LANDBOUW	29
<b>5. VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR</b>	<b>30</b>
5.1. NETWERK OPENBAAR VERVOER	30
5.2. NETWERK LANDBOUWVERKEER	30
5.3. RECREATIEVE NETWERKEN	30
5.3.1. WANDELNETWERK	30
5.3.2. RUITERROUTES	31
5.3.3. MTB-NETWERK	31
5.3.4. RECREATIEF FIETSEN	31
5.4. VERFIJNINGSTUDIEGEBIED	31
<b>6. PROBLEEMSTELLING</b>	<b>32</b>

<b>6.1. BOUW3E EN 4E SPOOR</b>	<b>32</b>
<b>6.2. GEVAARLIJKE KRUISPUNTEN</b>	<b>32</b>
<b>6.3. AUTOVERKEER</b>	<b>32</b>
<b>7. MAATREGELEN</b>	<b>33</b>
<b>DEEL III: FUNCTIETOEKENNINGSPLAN</b>	
<b>8. INLEIDING</b>	<b>35</b>
<b>9. VISIE</b>	<b>36</b>
<b>9.1. CATEGORISERING</b>	<b>37</b>
9.1.1. GROEP 1	38
9.1.2. GROEP 2	40
9.1.3. OVERZICHT	41
<b>9.2. STAPPENPLAN</b>	<b>43</b>
9.2.1. AFBAKENING MOBILITEITSKAMERS	43
9.2.2. HOOFDONTSLUITING	44
9.2.3. FUNCTIETOEKENNING	45
9.2.4. UITWISSELPUNTEN	45
<b>10. FUNCTIETOEKENNING REGIO BULSKAMPVELD</b>	<b>46</b>
<b>10.1. AANPASSING GRENS STUDIEGEBIED</b>	<b>46</b>
<b>10.2. STAP 1: AFBAKENING MOBILITEITSKAMERS</b>	<b>48</b>
<b>10.3. STAP 2: HOOFDONTSLUITING</b>	<b>50</b>
<b>10.4. STAP 3: FUNCTIETOEKENNING</b>	<b>55</b>

10.5.	STAP 4: UITWISSELPUNTEN	58
<b>11.</b>	<b>AANBEVELINGEN</b>	<b>59</b>
11.1.	CATEGORISERING	59
11.2.	STAPPENPLAN	61
11.2.1.	UITGESLOTEN ZONES	61
11.2.2.	TERMINOLOGIE	61
11.2.3.	TOEGANGSPOORTEN	61
11.2.4.	VOLGORDE	62
11.2.5.	RUIMTELIJKE INPUT	62
11.3.	ANDERE ASPECTEN	62
11.3.1.	BASISLAAG	62
11.3.2.	TRAGE WEGEN	62
11.3.3.	SAMENWERKING	63
11.3.4.	GEBIEDSGROOTTE	63
11.3.5.	GEBIEDSKENMERKEN	64
11.3.6.	BASISGEGEVENS	64
11.3.7.	DYNAMISCH	64
<b>DEEL IV: MAATREGELEN</b>		
<b>12.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>66</b>
<b>13.</b>	<b>VERKEERSBORDEN</b>	<b>67</b>
13.1.	AANWIJS- EN GEBODSBORDEN	67
13.1.1.	WEGEN VOOR RECREATIE (F99A)	67
13.1.2.	LANDBOUWWEGEN (F99C)	68

13.1.3.	SNELHEIDSZONE (F4A)	69
13.1.4.	WOONERF (F12A)	70
13.1.5.	DOODLOPENDE STRAAT	71
<b>13.2.</b>	<b>VERBODSBORDEN</b>	<b>72</b>
13.2.1.	VERBODEN TOEGANG (C3)	72
13.2.2.	SELECTIEVE VERBODEN TOEGANG	73
<b>13.3.</b>	<b>TONNAGEBEPERKING</b>	<b>74</b>
<b>13.4.</b>	<b>ONDERBORDEN</b>	<b>75</b>
13.4.1.	UITGEZONDERD TYPE VERKEER	75
<b>14.</b>	<b>SNELHEIDSMILDERENDE MAATREGELEN</b>	<b>76</b>
14.1.	WEGVERSMALLING	76
14.2.	VERHOOGDE INRICHTING	77
14.3.	BLOEMBAKKEN	78
14.4.	ONGELIJKE VERHARDINGEN	79
14.5.	ONVERHARDE WEG	80
<b>15.</b>	<b>SELECTIEVE TOEGANG</b>	<b>81</b>
15.1.	TRACTORSLUIS	81
15.2.	SLAGBOOM	83
15.3.	PAALTJES	84
<b>16.</b>	<b>AANPASSEN WEGPROFIEL</b>	<b>85</b>
16.1.	VOETGANGERS	85
16.2.	FIETSERS	86

16.2.1.	SPECIFICATIE FIETSER	86
16.2.2.	WETGEVING EN NORMEN FIETSER	86
16.2.3.	BFF EN HOOFDFIETSRoutes	87
16.2.4.	FIETSPAD	88
16.2.5.	FIETSSUGGESTIESTROOK	88
16.2.6.	OVERSTEEKPLAATSEN VOOR FIETTERS	89
16.2.7.	SUBSIDIES FIETSFONDS	89
<b>16.3.</b>	<b>RUITERS</b>	<b>90</b>
<b>16.4.</b>	<b>OPENBAAR VERVOER</b>	<b>90</b>
<b>16.5.</b>	<b>PERSONENWAGENS</b>	<b>91</b>
<b>16.6.</b>	<b>GOEDERENVERVOER</b>	<b>91</b>
16.6.1.	WETGEVING EN NORMEN GOEDERENVERVOER - LANDBOUW	91
16.6.2.	ONTWERPRICHTLIJN	92
16.6.3.	IN- EN UITRITTEN VOOR LANDBOUWVOERTUIGEN:	93
<b>16.7.</b>	<b>GROEN EN WATER</b>	<b>94</b>
16.7.1.	BOMENBEELD	94
16.7.2.	WATER	97
<b>16.8.</b>	<b>MATERIALISEREN</b>	<b>99</b>
<b>16.9.</b>	<b>SIGNALISATIE</b>	<b>101</b>

## **17. TOEPASSING VAN DE BOUWSTENEN – OPMAAK TYPEPROFIELEN PER TYPE LANDELIJKE WEG 102**

<b>17.1.</b>	<b>GROEP 1</b>	<b>104</b>
17.1.1.	LANDELIJKE WEG TYPE I	104
17.1.2.	LANDELIJKE WEGEN TYPE II	105
<b>17.2.</b>	<b>GROEP 2</b>	<b>109</b>
17.2.1.	LANDELIJKE WEG TYPE III (L)	109
17.2.2.	LANDELIJKE WEG TYPE IV (W)	110
17.2.3.	LANDELIJKE WEG TYPE V (F)	111

## **DEEL V: INRICHTINGSVOORSTELLEN**

<b>18. VOORBEELD INRICHTINGSPLAN – HEIRWEG TE OOSTKAMP</b>	<b>113</b>
<b>19. VOORBEELD INRICHTINGSPLAN – KAMPVELDSTRAAT TE OOSTKAMP</b>	<b>119</b>
<b>20. VOORBEELD INRICHTINGSPLAN – WATERSTRAAT TE OOSTKAMP</b>	<b>124</b>

## 1. INLEIDING

De Vlaamse Landmaatschappij wenst in diverse Vlaamse regio's te komen tot de opmaak van een functietoekenningsplan voor de landelijke wegen. Hierbij is het de bedoeling na te gaan welke rol de bestaande landelijke wegen binnen het ruimtelijk, verkeerskundig en recreatief netwerk vandaag en in de toekomst (moeten) vervullen en op basis van deze kenmerken een aantal functietoekenningsplannen op te maken. Landelijke wegen hebben doorheen de jaren immers diverse functies verworven waardoor het gebruik van deze wegen enkel maar is toegenomen. Door dit toenemend en intensiever gebruik van deze landelijke wegen vanuit zowel de landbouwsector, lokale bedrijven als toeristisch/recreatieve sectoren is de druk op deze infrastructuur vandaag de dag nog zwaarder. Dit is voornamelijk het gevolg van de toename van activiteiten en functies langsheen deze landelijke wegen, waarbij wegen aanvankelijk uitgerust om enkel personenwagens te verwerken nu ook belangrijke vrachtverkeerstromen of landbouwverkeer te verwerken krijgen. De initieel bedoelde functie van de landelijke wegen is doorheen de tijd dus aangevuld door een aantal nieuwe functies in de omgeving. Aanvullend kan gesteld worden dat er van de louter ontsluitende functie van deze landelijke wegen geen sprake meer is en ongewenst doorgaand verkeer eveneens gebruik als sluiproute naar bepaalde regionale bestemmingen of het hoger gelegen wegennet.

Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de wegen die niet behoren tot de hogere categorieën beschouwd als lokale wegen met toegang verlenen als hoofdfunctie en waarbij verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid primeren op de verkeersafwikkeling. De landelijke wegen binnen de te onderzoeken studiegebieden zijn meestal geselecteerd in de Gemeentelijke Mobiliteitsplannen als lokale wegen type II en type III. Ze hebben als functie om woningen, (landbouw)bedrijven, landbouwpercelen te ontsluiten. Eveneens hebben ze een functie om de recreatieve verbindingen te verzorgen. Al deze functies komen al dan niet samen voor op een landelijke weg. Bijgevolg is het mogelijk dat een weg voor een specifieke functie kan uitgerust worden of moet uitgerust worden om meerdere functies toe te laten.

Om een antwoord te bieden op de toenemende druk, het oneigenlijk gebruik en de gewenste functie van de landelijke wegen wordt een gebiedsdekkende visie geformuleerd omtrent enerzijds het gebruik van de landelijke wegen en anderzijds ook over de manier waarop in de toekomst omgegaan moet worden met deze landelijke wegen en welke rol deze binnen het verkeersnetwerk moeten dan wel kunnen vervullen. Of met andere woorden wordt voor vier deelgebieden een functietoekenningsplan voor landelijke wegen uitgewerkt. Het toekenningsplan kan vervolgens als leidraad en hulpmiddel gelden voor een goed beheer en inrichting van het landelijke wegennet.

De studie is opgesplitst in vier deelopdrachten waarbij per deelopdracht een regio wordt behandeld. Volgende deelopdrachten zijn te onderscheiden:

- Deelopdracht 1: Opmaak functietoekenningsplan landelijke wegen, regio Bulskampveld.
- Deelopdracht 2: Opmaak functietoekenningsplan landelijke wegen, regio Zwinstreek.
- Deelopdracht 3: Opmaak functietoekenningsplan landelijke wegen, regio Schelde-Leie.
- Deelopdracht 4: Opmaak functietoekenningsplan landelijke wegen, regio Brechtse Heide.

## 1.1. STUDIEPROCES

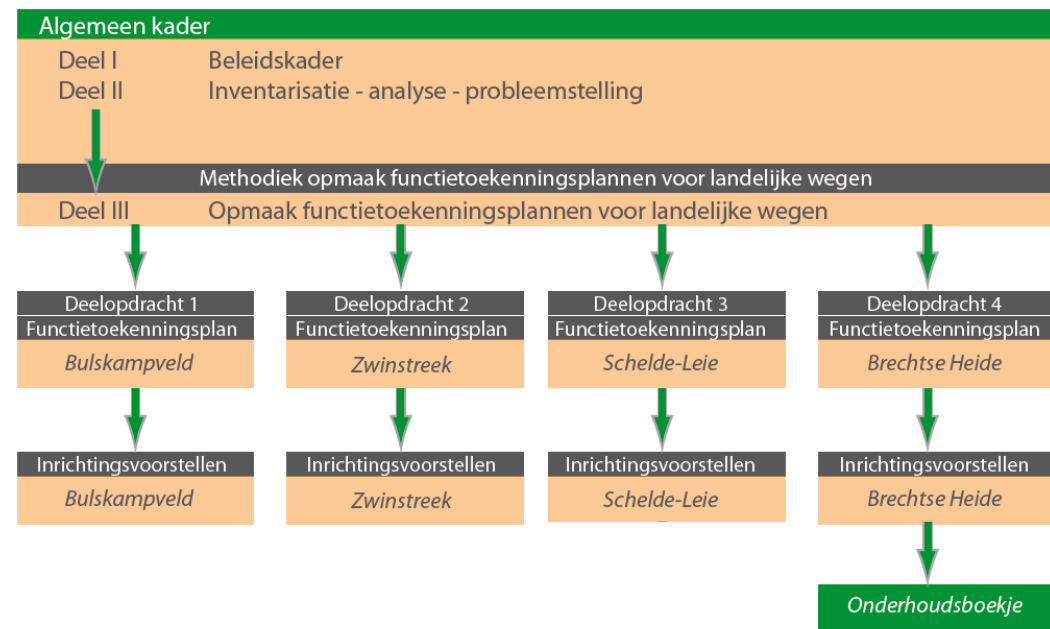
Het proces om te komen tot een functietoekenningsplan wordt opgedeeld in 4 stappen. Met het oog op de uitwerking van een voldoende gedetailleerde en gestructureerde visie voor elke deelregio, wordt in het eerste deel van de studie de meest relevante beleidscontext per deelopdracht verzameld en beschreven. Hierbij gaat het dus om een gedetailleerde **ruimtelijke en verkeersplanologische context**. De mobiliteit van elke regio hangt ook sterk samen met de bestaande en historisch gegroeide ruimtelijke structuur van elk deelgebied, waardoor het koppelen van beide dan ook essentieel is.

In een tweede fase van de studie voor de opmaak van een functietoekenningsplan worden de relevante elementen en data geïnventariseerd. Hierbij is het van belang zowel ruimtelijke, landschappelijke als verkeerskundige uitgangspunten mee te nemen, zodoende een gebiedsdekkende probleemstelling te kunnen formuleren. Aanvullend wordt de verkeerskundige en ruimtelijke structuur geanalyseerd waarbij de **verschillende verkeersnetwerken en de ruimtelijke kenmerken** worden verzameld en geanalyseerd. Op basis van de inventarisatie en analyse van de ruimtelijke en verkeerskundige structuur van de landelijke wegen binnen de vier regio's kunnen er een aantal probleemstellingen per deelopdracht en gemeente geformuleerd worden. Deze probleemstellingen hebben hierbij een dubbele doelstelling. Enerzijds beschrijven ze de verkeersproblematiek op het schaalniveau van de vier te onderzoeken regio's. Anderzijds wordt ook de lokale gemeentelijk verkeersproblematiek met betrekking tot landelijke wegen opgenomen.

Deze probleemstellingen vormen vervolgens de basis voor de **opmaak van de functietoekenningsplannen** die voor elke regio en vanuit verschillende invalshoeken wordt opgemaakt. Deze stap vormt deel III van de studie.

In het vierde en laatste deel van de studie worden in overeenstemming met het functietoekenningsplan per deelgebied **inrichtingsvoorstellen** uitgewerkt, aangevuld met een onderhoudsboekje voor de regio Brechtse Heide.

Naastliggend schema biedt een overzicht van het studieproces.



## 1.2. ALGEMENE CONTEXT

De meeste landelijke wegen zijn gecategoriseerd als lokale weg type III. Toch hebben ze een grote diversiteit aan functies. Binnen deze studie is het de bedoeling de gewenste functies te achterhalen. Om de gewenste functies te beschermen, kan er vervolgens overgegaan worden tot inrichtingsmaatregelen om oneigenlijk gebruik tegen te gaan. In het verleden is daaromtrent reeds onderzoek gebeurd en zijn mogelijke oplossingsrichtingen beschreven en gepubliceerd. Voor de **opmaak van de inrichtingsvoorstellen** kan beroep gedaan worden op volgende publicaties:

- Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen, Valère Donné, mei 2004
- Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen, Voorbeeldenboek Aanpak Sluipverkeer, IPO, juli 2011
- Functietoekenningsplan landbouwwegen Westhoek, Vectris i.o.v. VLM, januari 2011

## 1.3. SITUERING

Het studiegebied is gelegen in de oostelijke hoek van de kuststreek, in het noordoosten van Brugge. Het wordt begrensd door de Damse Vaart in het zuidoosten en het Schipdonkkanaal in het zuid-westen. In het noorden is het gebied begrensd door Westkapelle, de Westkapellestraat, iets ten noorden van de Spelemansstraat en 700m ten oosten de N49. De volledige kaarten met de situering is te vinden in bijlage V01 en V02.

## 1.4. SPECIFIEKE CONTEXT

In Bulskampveld is de versterking van het recreatieve karakter van de streek de reden van de studie. Dit dient versterkt te worden en daar is veel of te snel autoverkeer geen deel van. Ook de inplanting van een historische vijver dient te worden ondersteund vanuit de functietoekenning.

## DEEL I: BELEIDSKADER

## 2. RUIMTELIJKE PLANOLOGISCHE CONTEXT

Deze ruimtelijke planologische context bevat een omschrijving van de voornaamste en meest relevante beleidsdocumenten betreffende het ruimtelijk aspect van deze studie. De aandachtspunten opgenomen in deze ruimtelijke planologische context zijn relevant met betrekking tot:

- de ruimtelijke spreiding van verkeer genererende of aantrekkende functies (bedrijvigheid, agrarische structuur ,recreatieve poorten,...)
- Potentiële of bestaande recreatieve plekken, zones of punten.
- de landschappelijke, natuurlijke of agrarische structuur met het oog op het opstellen van landschapseenheden (zoning) en bijhorende typeprofielen voor de diverse categorieën (inclusief bermen)
- specifieke beschermingen die regels kunnen opleggen of middelen aanreiken betreffende de materialisering van de wegen en bermen.

### 2.1. GEWESTPLAN

*kaart R01 gewestplan*

De gewestplannen zijn bodembestemmingskaarten die de functies van het volledige grondgebied vastleggen (bv. woongebied, industriegebied, ambachtelijke zone, agrarisch gebied, ...). De bestemmingen van het gewestplan zijn het belangrijkste criterium voor het al dan niet toestaan van een stedenbouwkundige vergunning. Ze blijven gelden zolang ze niet vervangen worden door ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De belangrijkste bestemmingen zijn:

- Volgens het gewestplan heeft het projectgebied overwegend een groene en agrarische bestemming, waarvan het grootste deel agrarisch gebied met ecologische waarde is.
- Andere bestemmingen zijn: gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, gebied voor verblijfsrecreatie, woongebied met landelijk karakter en bosgebied.
- Het gebied Bornebeek & Aanwijspuiten is parkgebied, behalve het bosreservaat Bulskampveld dat natuurgebied is.
- Het deelgebied Vagevuurbossen is grotendeels natuurgebied, met in het noorden een deel bosgebied. Het Hekersbos en Schuurlo zijn hoofdzakelijk ingekleurd als bosgebied.
- In het zuiden liggen stukken bos met weekendverblijven met de bestemming gebied voor verblijfsrecreatie.
- Verspreid aan de hoofdwegen en de randen van het projectgebied liggen stroken bebouwing met als bestemming woongebied met landelijk karakter.
- Rond De Zande, het Penitentiair Landbouwcentrum, Zouter en het psychiatrisch centrum is de bestemming gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Tegenover De Zande ligt ook een zone met de bestemming gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

- De Gulke Putten hebben grotendeels de bestemming natuurgebied (met wetenschappelijke waarde of natuurreservaat) en deels de bestemming agrarisch gebied met ecologische waarde

## 2.2. VEN

*kaart R02 VEN-gebieden*

In het projectgebied liggen drie grote VEN-gebieden, namelijk:

- de Valleien, bossen en heiderelicten van de oostelijke Brugse veldzone
- De Vortebossen
- de vallei van de Wantebeek.

## 2.3. BESCHERMD ERFGOED

*kaart R03 beschermde erfgoed*

Het Schoonbergbos of de Slangebossen werden in 1996 bij Ministerieel Besluit gerangschikt als landschap. In het deel van het Schoonbergbos dat als landschap werd beschermd, bleven de eind 18<sup>e</sup>-eeuwse kenmerken grotendeels bewaard. Dit betekent dan ook dat dit gebied een bijzondere waarde heeft. Typisch voor de regio zijn de graslanden langs de Wantebeek en de natte en droge bossen en akkerlanden binnen het historisch drevenpatroon in het noordelijke gedeelte van het Schoonbergbos. Centraal ligt bovendien de vrij goed bewaarde Schoonberghoeve.

Het Sint-Pietersveld werd als landschap beschermd via M.B. van 24/06/2002 omwille van de bijzondere esthetische, historische, natuurwetenschappelijke en socio-culturele waarde.

Daarnaast is ook het nog grotendeels gaaf bewaarde patrimonium van de instellingen Gemeenschapsinstelling voor Bijzondere Jeugdbijstand, Penitentiair Landbouwcentrum en de Radio Maritieme Diensten, een belangrijke historische troef met een mooie ontwikkelingsgeschiedenis. Bovendien vormen de aanwezige gebouwen een duidelijke verwijzing naar de pedagogische geschiedenis van de site.

## 2.4. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN (2009)

Een provinciaal ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied.

Volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen behoort het projectgebied tot het westelijk openruimtegebied. In dit gebied worden de nodige ontwikkelingskansen gegeven aan de glastuinbouw en veredeling zonder de protectiefunctie van natuur, bos, landschap en waterwinning te negeren. De natuurlijke waarden worden behouden, de kwaliteit van de drinkwatervoorziening wordt beschermd, de toeristisch-recreatieve potenties worden gebiedsgericht versterkt en de leefbaarheid op het gebied van wonen en werken wordt behouden.

Hier gelden onder meer volgende provinciale ruimtelijke visies en ontwikkelingsperspectieven:

- Gebiedsgerichte afstemming tussen landbouw, bos, natuur en recreatie op basis van de landschappelijke differentiatie
- De maatregelen ter versterking van de openruimtefuncties worden op elkaar afgestemd op basis van een gebiedsgerichte visie. Dit betekent een versterking van de landschapskenmerken van het typische landschap van bossen en velden op en tussen de dekzandruggen. Tussen de gebiedsdelen worden onderlinge (ecologische) verbindingen gecreëerd. Door grote infrastructuren wordt het landbouwlandschap gestructureerd in grote aaneengesloten landbouwgebieden, die maximaal worden gevrijwaard.
- Bundeling van wonen en woon ondersteunende functies in een beperkt aantal kernen
- Evenwichtige geografische spreiding van de economie gekoppeld aan centrale plaatsen met de geschikte ontsluitingspotenties
- Een gebiedsontsluiting gericht op de belangrijkste centrale kernen

## 2.5. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN (2002)

Volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen behoort het projectgebied tot de deelruimte “Veldruimte”. Hier gelden onder meer volgende provinciale ruimtelijke visies en ontwikkelingsperspectieven:

- Het cultuurhistorisch rasterpatroon van dreven en boscomplexen wordt versterkt;
- Het gebied is interessant voor de versterking van de bosstructuur;
- Een verbreding van de landbouwproductie is wenselijk;
- Openlucht recreatieve domeinen hebben een toeristisch-recreatieve potentie;
- Het grote aantal kasteeldomeinen is structuurbepalend voor de Veldruimte.
- De Bornebeek is geselecteerd als natuurverbindingsgebied (voor zover geen deel van het VEN of natuurverwevingsgebied). Het provinciedomein Lippensgoed-Bulskampveld, het aansluitend deel onder gewestelijk beheer en het Vagevuurbos, zijn geselecteerd als openlucht recreatieve groene domeinen van provinciaal niveau. “Zij bieden de bezoeker nauw contact met de natuur.” Hier is enkel zachte recreatie toegelaten. Het projectgebied is ook een onderdeel van het “landelijk toeristisch-recreatief netwerk de Brugse streek”. Hier wordt plattelandstoerisme en recreatief medegebruik van de open ruimte ondersteund. Het projectgebied ligt in het gave landschap 37 “Oude veldgebieden, Bulskampveld”, waar het PRS ook de ankerplaatsen

35-36 “Bulskampveld” en 37(57) “Sint-Pietersveld” aanduidt. De “cuestaHertsberge-Lotenhulle” is geselecteerd als structurerend reliëfcomponent. Het versterken van de visuele herkenbaarheid is een doelstelling.

## 2.6. GEMEENTELIJKE RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN

*kaart R04 collage structuurplannen*

### 2.6.1. **RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AALTER (2003, GRONTMIJ)**

Een groot deel van de projectzone ten oosten valt binnen het grondgebied van de gemeente Aalter. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan beschrijft deze zone als “de bossen rond Sint-Maria-Aalter”.

Deze zone wordt gekenmerkt door een dambordpatroon van wegen en dreven die de woonkern van Sint-Maria-Aalter en de open ruimte structureren en verbinden.

Sint-Maria-Aalter is omgeven door gebieden met zeer hoge natuurwaarden: de bossen, het kasteelpark van Schuurlo, en het Zouter. De ontwikkeling van deze bijzondere natuurwaarden binnen een gemeentegrensoverschrijdend ecologisch netwerk staat voorop. Vooral voor de grote bossen en natuurgebieden in openbare eigendom (zoals Hooggoed, dat eigendom is van het Vlaams Gewest) wordt een duidelijk accent op natuurontwikkeling gelegd. Ook privé-eigenaars worden gestimuleerd ecologische meerwaarde in hun bosbeheerplan in te bouwen.

Aan de zuid- en oostzijde worden de bossen plaatselijk uitgebreid om een samenhangend netwerk te vormen. Voor het domein Schuurlo wordt zuidwaarts een aansluiting nagestreefd met het ecologisch waardevolle gebied Sint-Pietersveld. Het project Zouter, opgestart als maatregel van het GNOP, wordt ten volle ondersteund. Het open landbouwgebied tussen de woonkern van Sint-Maria-Aalter en Schuurlo, wordt weerhouden. Enkele opmerkelijke landschappelijke structuren, de vroegere ontginningsdreven, worden met dreefplanting en kleine landschapselementen nog sterker naar voor gebracht.

Voor de natuurgebieden tussen de E40 en de spoorweg zijn de potenties sterk gereduceerd. Zij worden ondersteund, maar niet prioritair verder ontwikkeld.

Aan de rand van het samenhangend groot boscomplex rond Sint-Maria-Aalter, ligt de oude Belgacom-site. Het gebied kenmerkt zich door zeer droge bodems. De potenties voor natuurontwikkeling zijn er zeer groot. De Zouterbeek, grenzend aan de oude Belgacom-site, heeft een ruimtelijk structurerend belang in Aalter. Zoals voorgesteld in de bindende bepalingen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan werd er een RUP opgemaakt voor de herbestemming van de zone Savoien.

Landschappelijk worden volgende doelstellingen vooropgesteld:

- inpassing van de site in de bos/heide-ontwikkeling van de omgeving
- versterken van de dreven-, grachten- en houtkantstructuren
- respect voor de architecturale kwaliteiten van het hoofdgebouw

### 2.6.2. *RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN RUISELEDE (2008, GRONTMIJ)*

Volgens het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wenst: “Ruselede bij te dragen aan de uitbouw van de grensoverschrijdende bosstructuren door de aanwezige (kleine) landschapselementen maximaal te behouden, en in de mate van het mogelijke via gemeentelijke initiatieven of in samenwerking met bovengemeentelijke niveaus, deze te versterken of verder uit te bouwen. Ruselede wenst de aanwezige ecologische waarden te beschermen door in deze ruimte de grondgebonden land- en tuinbouw te stimuleren en zones specifiek voor bos te vrijwaren. Tevens worden de verspreide bosgebiedjes zoveel mogelijk verbonden en gegroepeerd.” “Het is van fundamenteel belang dat de natuurdoelstellingen mee gedragen worden door de hoofdgebruiker, de landbouw.” “Er zal dan ook gestreefd worden naar een evenwichtige (gebiedsgerichte) invulling”. Het noorden van de gemeente behoort tot de gave landschappen van de Oude Veldgebieden. Hier is het behoud en het herstel belangrijk van de traditionele kenmerken, o.a. van de drevenstructuren in dambordpatroon. Het projectgebied behoort tot de deelruimte “het bosrijke gebied”. Het Sint-Pietersveld is een structureel open ruimte die een groot aaneengesloten (landbouw)gebied vormt. De (grondgebonden) landbouw krijgt er voldoende kansen om zich professioneel te ontwikkelen. In de rest van deze deelruimte is binnen het projectgebied het behoud en het herstel van het historisch rasterpatroon belangrijk (zoals het herstel van de drevenstructuren), een uitbouw van een grensoverschrijdend ecologisch netwerk, en het zoeken naar verweving met akkers en weilanden.

### 2.6.3. *RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOSTKAMP (2006, WVI)*

Slechts een beperkt deel van het projectgebied ligt op het grondgebied van de gemeente Oostkamp. Het gaat om een (groot) deel van de Bornebeekvallei. Volgens het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan moeten de natuurwaarden en landschapswaarden beschermd worden in een opbouwende relatie met de landbouw. Een eventuele versterking van het bosareaal moet doorgevoerd worden op “de Rug van Aalter” (veldgebieden), met nadruk op natuurlijke bosontwikkeling, en in een mozaïek met tussenliggende graslanden. Het GRS selecteert de Bornebeek als lokaal structurerend lineair element. In de veldgebieden moet de karakteristieke drevenstructuur behouden worden.

### 2.6.4. *RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BEERNEM (2008, WVI)*

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Beernem behoort het projectgebied tot de deelruimte “zuidelijk veldgebied”. “In deze deelruimte dient een gebiedsgerichte afstemming te gebeuren tussen natuur en landbouw, weliswaar met behoud van het landschappelijk waardevol kader en de toeristisch-recreatieve mogelijkheden”. Met betrekking tot de natuurlijke structuur stelt het GRS dat “kleinschalige bosuitbreidingen enkel kunnen in

aansluiting tot bestaande bosstructuren - de gemeente suggereert onder meer “de zuidelijke helft van de gemeente (Bulskampveld)” - en dat “deze uitbreidingen gebiedsgericht dienen benaderd te worden. Tevens mag er geen noemenswaardige hinder voor de landbouw worden gecreëerd”.

Het grootschalig complex van het psychiatrisch centrum ‘Sint-Amandus’ met karakteristieke bebouwing vormt een structuurbepalend gegeven binnen deze hoofdrimte. Het grootste deel van het complex is al geïntegreerd in het landschap, maar vooral aan de westzijde kan deze integratie nog verbeterd worden.

#### 2.6.5. *RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WINGENE (2010, SUMRESEARCH)*

Volgens het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ligt het projectgebied in de deelruimte “veldgebieden Bulskampveld”.

“Deze deelruimte richt zich op land- en tuinbouw in harmonie met bos, park, natuur en landschap. Deze drie functies zijn er evenwaardig. Verweving is hier het codewoord. Land- en tuinbouw komen er in een aantal deelzones als hoofdfunctie voor. De ontwikkeling van het gebied kadert in de herwaardering van het oud cultuurlandschap. Dit betekent de versterking van een identiteit gevormd door bossen, agrarisch grondgebruik en dreven. Vanuit de kwetsbaarheid van het grondwater (zandbodems bieden over het algemeen weinig bescherming aan de grondwaterlagen) worden hoge eisen gesteld aan de kwaliteit van het milieu. In de veldgebieden komen ook een aantal gebieden voor die prioritair zijn voor de natuurlijke structuur. Daar komt de landbouw er eventueel als ondergeschikte functie voor.” Voorts vermeldt het GRS onder de basisdoelstellingen: “De meest (potentieel) waardevolle natuurlijke en landschappelijke structuren zijn Wildenburg/Sint-Pietersveld,” ... “en de beekvalleien.” ... “Deze structurerende elementen moeten als drager dienen voor een volwaardige natuurlijke structuur die kan functioneren in grotere en (ecologisch) samenhangende gehelen.”

De zone voor verblijfsrecreatie Wildenburg-Sint-Jorisstraat wordt geschrapt ten voordele van een agrarische bestemming.

Recreatie dient te worden ontwikkeld als nevenfunctie. Er zijn al een aantal elementen uitgebouwd (mountainbikeroute, leerpad i.v.m. Sint-Pietersveld). De mogelijkheden voor zachte recreatie moeten verder versterkt worden: onderhoud en toegankelijk maken van paden en routes, uitbouw van de educatieve functie, aanduidingen, eventueel toegankelijker maken kasteelparken, ... De recreatieve toegankelijkheid naar de horecazaken op Wildenburg moet verbeterd worden door een betere aansluiting op de wandel- en fietswegen.

#### 2.7. *INRICHTINGSPLAN SINT-AMANDUS (2007, VLM)*

Het planprogramma voor het landinrichtingsproject Brugse veldzone, deel Veldgebied Brugge is goedgekeurd door het besluit van de Vlaamse regering van 14 september 2007.

In het planprogramma voor het landinrichtingsproject Brugse veldzone, deel veldgebied Brugge wordt voorgesteld om 4 inrichtingsprojectenlandinrichting op te starten:

- Randstedelijk gebied Brugge
- Mobiliteitsas Gent-Brugge-Zeebrugge
- Veldgebied Jabbeke-Wingene
- Bulskampveld

Het inrichtingsplan Sint-Amandus is het eerste inrichtingsplan in het kader van het inrichtingsproject Bulskampveld. Binnen dit project worden naast een aantal generieke maatregelen ook concrete maatregelen voorgesteld voor drie deelgebieden. (beplanting, herstel dreven, soortgerichte maatregelen, typeprofielen en routes voor ruiters en recreanten,...)

Het project ligt op het grondgebied van de gemeenten Beernem en Oostkamp. Het gebied wordt doorsneden door twee wegen: de N370 (Reigerlostraat) en de N368 (Wellingstraat-Proosdijstraat). Deze twee wegen worden verbonden via de Heirweg en Blommeke. Het complex van het Psychiatrisch Centrum Sint-Amandus (PC Sint-Amandus) vormt, samen met het woonlint langs de N370, de belangrijkste bebouwing in het projectgebied. Het resterende deel van het projectgebied kent voornamelijk een landbouwgebruik met een concentratie van para-agrarische bedrijvigheid ter hoogte van de kruising van N368-Wellingstraat met de E40 en enkele bossen.

In het kader van het inrichtingsproject Bulskampveld is, naast de opmaak van het inrichtingsplan Sint-Amandus, ook de opmaak van het inrichtingsplan Wildenburg-Aanwijs, aangevat.

Daarnaast werden op vraag van de planbegeleidingsgroep :

- een drevenbeheerplan voor (delen van) het projectgebied opgemaakt,
- een huisstijlstudie voor het "Landschapspark Bulskampveld" opgemaakt (grafisch/communicatieve huisstijl én huisstijl voor de inrichting van onthaalpunten en aanleg van randinfrastructuur).

## 2.8. NATUURINRICHTINGSPROJECT BISCOPVELD (2009, VLM)

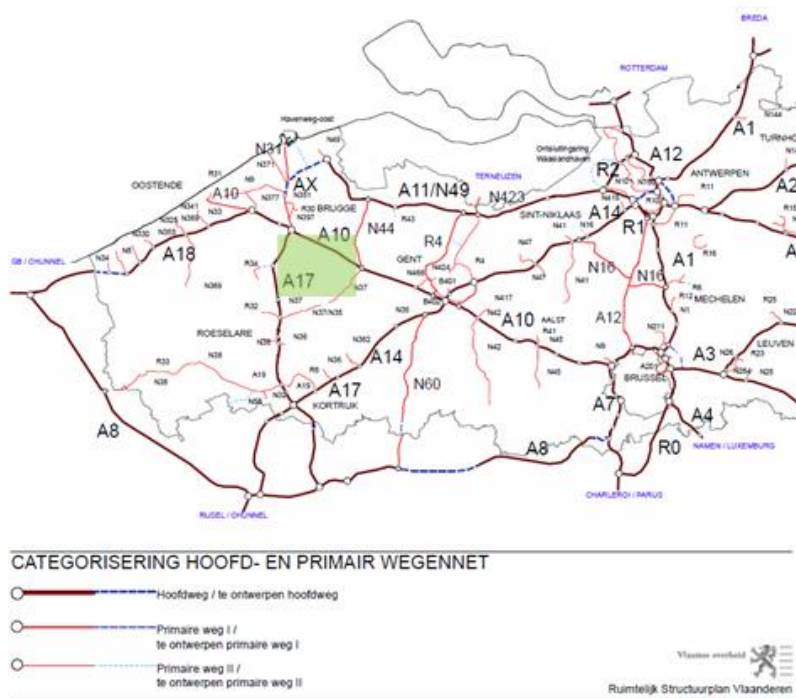
Relevant is ook de instelling van het natuurinrichtingsproject Biscopveld, ingesteld bij Ministerieel besluit van 10 juli 2009, en dat overlapt met het projectgebied van het inrichtingsproject landinrichting Bulskampveld. Het projectgebied bestaat uit 4 deelgebieden (Bornebeek & Aanwijspotten, De Vagevuurbossen, De Gulke Putten en Het Sint-Pietersveld) en ligt in het Bulskampveld, ten zuidoosten van Brugge op het grondgebied van de gemeenten Beernem, Oostkamp, Wingene en Ruiselede. Vooreerst wordt de bestaande toestand van de 4 deelruimtes beschreven gevolgd door de formulering van doelstellingen voor elk deelgebied op het vlak van cultuurhistorisch erfgoed en landschap, natuur en recreatie

### 3. VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT

De verkeersplanologische context haalt de relevante aspecten met betrekking tot het verkeersgebeuren uit de beschikbare beleidsdocumenten over het studiegebied. Het gaat daarbij over de wegcategorisering zoals op kaart V03 en de functionele fietsroutes zoals op kaart V04.

#### 3.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

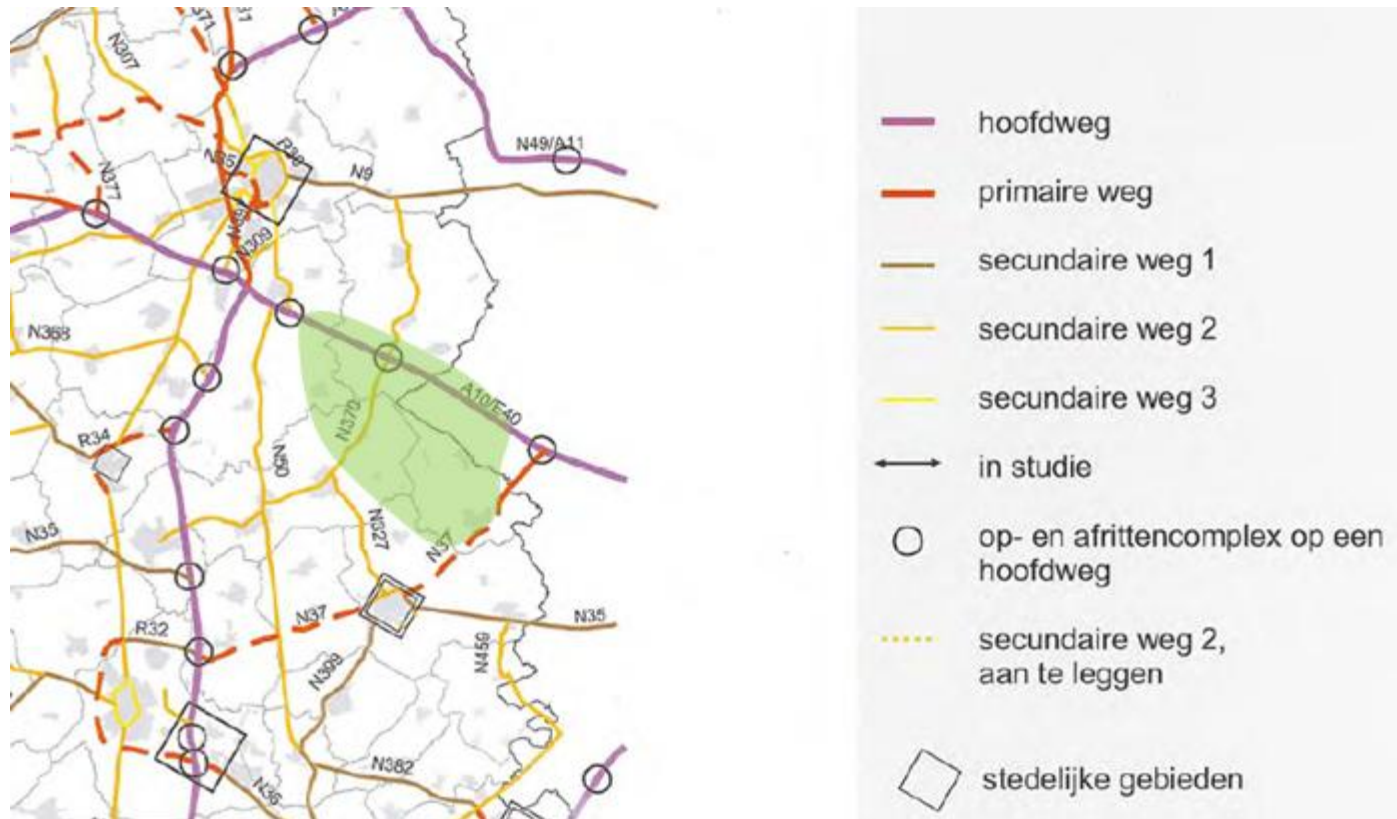
In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is de A10/E40 geselecteerd als hoofdweg. Dit vormt een barrière in het studiegebied. De afrit Beernem ligt in het studiegebied en de afritten Aalter en Oostkamp liggen net buiten het studiegebied. Op de grens van het studiegebied ligt de N37 geselecteerd als Primaire weg type 2.



Figuur 1: categorisering hoofd- en primair wegennet (bron: Ruimtelijke structuurplan Vlaanderen, 2011)

### 3.2. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

In het studiegebied is de N370 geselecteerd als secundaire weg type 2.



Figuur 2: selectie secundaire wegen (bron: provinciaal ruimtelijk structuurplan, 2002)

### 3.3. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Zoals te zien in kaart V04 zijn er heel wat bovenlokale functionele fietsroutes of provinciale fietsroutes in het studiegebied:

- N37
- N370
- N368
- Torenweg-Bruggesteenweg
- Schoonberg
- Stratem-Aalterstraat
- Lodistraat
- Blekkervijverstraat

### 3.4. MOBILITEITSPANNEN

Op basis van de verschillende mobiliteitsplannen (mobiliteitsplan Aalter nog niet door PAC, 2012) is de wegcategorisering van het gebied geupdate. Op figuur V03 is deze te zien. De lokale wegen type 1 zijn:

- N368
- Torenweg-Bruggesteenweg
- Wingenestraat-Blekkervijverstraat

De lokalewegen type 2 zijn

- Heirweg
- Stratem
- Schoonberg
- Brandstraat
- Peerstalstraat

De overige wegen in het gebied zijn wegen van het type 3. Deze wegen zijn het doel van dit onderzoek indien ze niet in een woongebied liggen.

Het mobiliteitsplan van Aalter is in opmaak maar men stelt daar voor om de straat Hageland/Hooggoed uit te rusten met grasdallen en een fietsstrook. Dit om het gebruikt door auto's tegen te gaan maar niet te verbieden maar fietsers en landbouwvoertuigen nog een gemakkelijke passage toe te laten. Zouter/Bakensgoed/Vijverstraat vermindert in typologie van lokale weg type II naar type III.

## DEEL II: INVENTARISATIE – ANALYSE – PROBLEEMSTELLING

## 4. RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Het doel van de inventarisatie en analyse van de ruimtelijke structuur is tweeledig.

Eenzijds zal de omschrijving samen met de ruimtelijke planologische context ons in staat moeten te stellen om in deel III een kaart met landschappelijke eenheden op te stellen.

Anderzijds zal de beschrijving samen met de punten aangehaald in de beleidscontext inzicht geven in de diverse zoneringen (zones voor recreatie, bedrijvigheid, landbouw,...) ten einde een beeld te krijgen van de verkeer genererende functies, recreatieve attractiepolen en zones, ...

### 4.1. ABIOTISCH

*kaart R05 bodemkaart*

*kaart R06 infiltratiegevoeligheid*

*kaart R07 hydrologische atlas*

*kaart R08 overstromingsgevoeligheid*

*kaart R09 abiotische zonering*

Reliëf, bodem en hydrografie geven ons meer inzicht in de huidige natuurlijke en landschappelijke structuur.

Het Houtland is het geheel van boscomplexen ten zuiden van Brugge, dat samenhangt met de vroegere ontginning van de (oude) veldgebieden. De veldgebieden vallen hoofdzakelijk samen met de kleiruggen (cuesta) van Oedelem en Hertsberge. De ondergrond van het veldgebied ten zuidoosten van Brugge wordt gekenmerkt door een afwisseling van tertiaire zand- en kleilagen. Deze zijn nagenoeg overal bedekt door een dun quartair dek (dekzanden) dat sterk wisselt in dikte en samenstelling. Op de heuveltoppen (cuesta's) en -wanden kan het quartair dek zeer dun zijn en zelfs ontbreken, terwijl in de depressies het quartair dek een dikte van 15 m en meer kan bereiken.

De bovengrond van het projectgebied bestaat voornamelijk uit matig droge tot matig natte zand- en lemig zandgronden met een humus en/of ijzer B-horizont (podzolen en postpodzolen). Deze dekzandlaag werd tijdens de ijstijden (Quartair) vanuit de uitgedroogde Noordzee aangevoerd.

We onderscheiden volgende abiotische zonering:

Centrale waterscheidingskam of cuesta van Oedelem Hertsberge (droge zandgronden), de omliggende nattere zandgronden en de valleigronden (natte zandleem tot vochtige klei)

## 4.2. LANDSCHAPPELIJKE BELEVING

*kaart R10 ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos: regio Leiestreek*

*kaart R11 landschappelijke zones naar beleving*

Landschappelijk zijn voornamelijk de bos- en parkstructuren dominant aanwezig. Deze worden gekenmerkt door een gesloten structuur zonder verzichten met hier en daar een ingesloten weiland begrensd door opgaand groen. Typend zijn de dreefstructuren, de vroegere ontginningsdreven.

De bos- en parkgebieden worden met elkaar verbonden door de mozaïeklandschappen. Deze bestaan uit een structuur van ontginningsdreven ingevuld met grasland, landbouwland of bos. Aan de randen van het gebied en centraal op de site van het Sint-Pietersveld treffen we open- tot halfopen samenhangende landbouwgebieden. Binnen het landbouwgebied, vooral aansluitend op historische boscomplexen, komen lijnvormige houtige kleine landschapselementen voor (dreven, houtkanten, hagen, knotbomen, beken, sloten, ...) die relicten vormen van het traditionele landschap.

Enkele kerken, het zendstation en het gebouwencomplex van de gemeenschapsinstelling De Zande, het Penitentiair Landbouwcentrum en de hoge zendmasten bij de Gulke Putten vormen bakens in het landschap.

## 4.3. HISTORIEK

*kaart R12 landschapsatlas*

Volgende elementen uit de landschapsatlas zijn van toepassing voor de projectzone:

### TRADITIONELE LANDSCHAPPEN

Oude veldgebieden van Aalter (212030)

- Geografische streek:  
Binnen-Vlaanderen Zandstreek buiten de Vlaamse Vallei
- Structuurdragende matrix:  
vlakke gebieden met microreliëfselementen en een dambordpatroon van bossen en open landbouwgebieden
- Structuurdragende matrix:  
vlakke gebieden met microreliëfselementen en een dambordpatroon van bossen en open landbouwgebieden
- Zichtbare open ruimten:  
door vegetatie begrensde ruimten van kleine tot middelmatige omvang

- Impact bebouwing:  
bebouwing komt (dikwijls als storende) elementen voor in zowel bossen als open gebieden
- Betekenis kleine landschapselementen:  
dreven zijn sterk ruimtebepalend

#### RELICTZONES

Relictzones zijn gebieden met een sterk wisselende oppervlakte waarvan de landschappelijke waarde door de eeuwen heen goed bewaard is gebleven. De erfgoedwaarde is er hoog. De verschillende landschapselementen die er voorkomen hebben nog een duidelijke samenhang: ze zijn nog relatief weinig aangetast door grootschalige ingrepen die het gevolg waren van de Industriële Revolutie. Het landschap van voor de Industriële Revolutie is er nog herkenbaar.

Een centrale zone van Bulskampveld behoort tot de relictzone (R34005) Oude veldgebieden: Hoogveld, Blekkerbos, Bulskampveld

#### ANKERPLAATSEN

Binnen het projectgebied treffen we volgende vier ankerplaatsen aan:

- A34001: Bulskampveld - St-Pietersveld
- A34005: Schuurlo
- A34006: Hoogveld
- A34003: Schoonbergbos - Vortebossen- Wantebeeke

#### LIJN- EN PUNTRELICHTEN

Bulskampveld bevat volgende puntrelicten:

- P30137: HoeveWolvegracht en Galgetoren
- P30136: Kasteel Drie Koningen
- P30135: Kasteel Bulskampveld
- P30134: KasteelHondzocht
- P30133: Reygerlohoeve
- P30132: Reygerlokasteel
- P30245: Villa Les Fougres
- P30246: BlauwhuisOudKasteel
- P40022: Kasteel van Schuurlo

- P40817: KasteelBlekkervijver
- P40818: St. Maria-Aalter
- P40816: Rattekasteel St. Maria-Aalter
- P30247: Sint-CaroluskerkDoomkerke
- P40191: HoeveSchoonberg
- P30138: Kasteel van Hertsberge

In Bulskampveld lopen volgende lijnrelicten:

- L30025: Hertsbergebeek en Ringbeek
- L30071: Wantebeek

Het Houtland waartoe ons projectgebied behoort omvat de boscomplexen ten zuiden van Brugge die damenhangen met de vroegere ontginning van de (oude) veldgebieden. Oorspronkelijk waren dit grote bosgebieden die door kap en begrazing door runderen en schapen omgezet werden tot wastine. Een dergelijke wastine of veld bestaat uit heide met aan de rand bebossing en had meestal geen bewoning. Tegen de Romeinse tijd is echter al veel bos terug aangegroeid. Maar de groei van de omliggende dorpen (Beernem, Wingene, ...) doen de heide terug toenemen. In de 12de en 13de eeuw worden grote stukken heide verkocht of weggeschonken door de graven van Vlaanderen aan abdijen om een ontginningsgolf op gang te brengen. Zo is het Sint-Pietersveld een schenking aan de Sint-Pietersabdij van Gent. De ontginning loopt echter niet zo vlot (religieuze en financiële crisis in de late dertiende en veertiende eeuw, godsdienstoorlogen in de zestiende en zeventiende eeuw) en ligt grotendeels stil tot de achttiende eeuw. In de 17de eeuw wordt het landschap volledig gekenmerkt door eikenberkenbos, heidevlakten en visvijvers (veldvijvers voor de kweek van karpers). Op het einde van de achttiende eeuw startte de ontginning van de heide en ontstond het jonge ontginningslandschap. Voor de ontginning legde men rechtlijnige dreven aan die het gebied in grote regelmatige blokpercelen verdeelde. De percelen werden bebost of rechtstreeks in landbouwcultuur gebracht. Om de beboste en resterende woeste gronden verder te kunnen ontginnen, worden nieuwe parochies aan de rand van het voormalige Bulskampveld opgericht: Wildenburg, Hertsberge, Doomkerke en Sint-Maria-Aalter. Hertsberge ontwikkelt zich op het grondgebied van een deel van de gemeente Wingene en Ruddervoorde. Het als monument beschermd kerkje van Doomkerke (Ruisselede) wordt opgericht in 1860-1865 en ligt aan de basis van het ontstaan van dit straatdorp. Tegen het einde van de 19e eeuw is het volledige veldgebied ontgonnen. Het voormalige veldgebied is - thans nog - zeer duidelijk te herkennen in het landschap. Grote delen zijn bebost en talrijke beuken- en eikendreven in het bos- en landbouwgebied, markeren er het jonge ontginningspatroon. Het overgrote deel van de bosbestanden bevat nog de structuur van de rabatten of "singels" van tijdens de ontginning. Door achterstallig beheer raken de greppels wel opgevuld met bladval.

Belangrijke cultuurhistorische elementen zijn o.m. diverse kasteeldomeinen, enkele ontginningshoeven, het zendstation en het gebouwencomplex van de gemeenschapsinstelling De Zande en het Penitentiair Landbouwcentrum. De hoge zendmasten bij de Gulke Putten vormen bakens in het landschap.

Het veldgebied wordt door twee grote historische wegen doorkruist, met name de weg Maldegem- Knesselare naar Wingene, Schuiferskapelle, Tielt en de weg Gent-Aalter-Brugge (oude Heirweg). Op de kruising van deze twee wegen staat een veldkapel. Iets verderop ligt “het Aanwijs”, een vijfwegenkruispunt met wegwijzer en herberg.

#### 4.4. RECREATIE EN TOERISME

*kaart R13 recreatieve plekken, punten en zones*

Voor de bosgebieden van het Bulskampveld vervullen een belangrijke recreatieve functie voor natuur- en landschapsgerichte recreatie. De uitdaging binnen dit projectgebied ligt dan ook in de afstemming tussen natuur, landbouw en recreatie weliswaar met behoud van het landschappelijk waardevol kader. Recreatie is al aanwezig en kan verder worden ontwikkeld als nevenfunctie. Momenteel fungeren de Gulke putten en Aanwijs als portalen tot het gebied. In het provinciedomein Bulskampveld is er ook een bezoekerscentrum aanwezig. Met jaarlijks een half miljoen of meer bezoekers is het provinciedomein het drukst bezochte wandelbos in West-Vlaanderen. De kern van dit domein bestaat uit het kasteel dat omgeven wordt door een park met indrukwekkende bomen. De mogelijkheden voor zachte recreatie moeten echter nog verder versterkt worden. De Romeinse weg Gent-Aalter-Brugge biedt potenties voor een recreatieve ontsluiting van het gebied.

Voor het ruimere Bulskampveld werd in 2009 een recreatieve gebiedsvisie opgemaakt door Westtoer. Hierin worden naast Bulskampveld-Lippensgoed als primair onthaalpunt, secundaire onthaalpunten aangeduid t.h.v. Wildenburg, De Zande, Doomkerke, Kruiskerke Maria-Aalter.

In 2011 is op initiatief van de provincie West-Vlaanderen, VLM en ANB een huisstijlstudie opgemaakt voor het landschapspark Bulskampveld. Deze omvatte twee delen: de ontwikkeling van een grafisch-communicatieve huisstijl en een huisstijl voor de onthaalinfrastructuur.

#### 4.5. BEDRIJFVIGHEID EN LANDBOUW

*kaart R14 bedrijvigheid en landbouw*

Het agrarisch gebied in het projectgebied wordt versnipperd door weginfrastructuren, groengebieden, bebouwde structuren en gebieden voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut. Daartussen en aan de rand van het gebied komt landbouwgebruik gegroepeerd voor. De meest voorkomende teelten in het projectgebied zijn voedergewassen (maïs en tijdelijk grasland) en weiland.

Industriezones komen enkel aan de rand van het gebied voor.

## 5. VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR

Naast de wegcategorisering en de functionele fietsroutes die werden besproken in de verkeersplanologische context, zijn er nog heel wat andere verkeerskundige netwerken die een invloed hebben op de functie van een weg. In eerste instantie gaat het om het netwerk voor het openbaar vervoer en het landbouwgebruik van een weg. Vervolgens zijn ook de recreatieve netwerken van belang.

### 5.1. NETWERK OPENBAAR VERVOER

In het studiegebied is een beperkt aanbod openbaar vervoer aanwezig. Lijn 28 rijdt van Zwevezele naar Beernem over de N370. Lijn 21 Brugge-Zwevezele-Tielt rijdt enkel in de variant langs Hertsberge en komt dan door Bulskampveld. Belbus 185 is actief in Aalter-Maldegem-Knesselare in het oosten van het gebied en belbus 26 is actief in Beernem-Wingene. Op kaart V05 zijn de vaste routes, bushaltes en belbushaltes zichtbaar. Omdat in het gebied vooral belbussen voorkomen zijn de mogelijkheden op deze wegen groter en dient de wegbreedte geen 6m te zijn.

### 5.2. NETWERK LANDBOUWVERKEER

De VLM heeft de wegen waarop zich een ontsluiting van een landbouwperceel bevindt, onderverdeeld in 5 klassen. Op basis van het aantal landbouwbewegingen en de zwaarte van de voertuigen van en naar de aantakende percelen komt een weg in een hogere klasse terecht. De klasse 0 wil dan zeggen dat er geen landbouwpercelen aantakken aan het wegsegment, terwijl de klasse 5 wil zeggen dat de druk op het wegsegment zeer groot is door de grote hoeveelheid landbouwbewegingen en/of de grote zwaarte van de landbouwvoertuigen die naar de erfontsluitingen gaan. Het resultaat is weergegeven op kaart V06).

Binnen Bulskampveld zijn er een aantal wegen met intensief landbouwverkeer. Deze wegen zijn Lindeveld, Kliplo, Hageland, Jezuitengoed, Vijverstraat en Schoonberg. Op de rand van het studiegebied zijn nog een aantal andere drukke verkeersassen voor landbouwverkeer.

### 5.3. RECREATIEVE NETWERKEN

#### 5.3.1. WANDELNETWERK

In het gebied Bulskampveld is een zeer dicht wandelnetwerk geselecteerd. De hoger gecategoriseerde wegen worden enkel gebruikt als het om een verbindingen naar de overzijde gaat. Het wandelnetwerk is zeer fijnmazig uitgewerkt. Op kaart V07 is het netwerk te zien. Deze liggen maar voor de helft op lokale wegen.

### 5.3.2. *RUITERROUTES*

Op kaart V10 staan de verschillende ruiterroutes aangeduid. Deze zijn veel minder dicht geselecteerd ten opzicht van het wandelnetwerk.

### 5.3.3. *MTB-NETWERK*

Op kaart V09 zijn de mountainbikeroutes in Bulskampveld aangegeven. Dit zijn 3 verschillende routes. De ruiterroutes en mountainbikeroutes liggen dicht bij elkaar.

### 5.3.4. *RECREATIEF FIETSEN*

Op kaart V08 zijn alle recreatieve fietsroutes opgenomen. Dit gaat over verharde of half-verharde wegen in het gebied. Ook de routes Poekebeekfietsroute en de Woestijnefietsroute. De recreatieve fietsroutes zijn gelegen langs het grootste deel van de lokale wegen.

## 5.4. VERFIJNINGSTUDIEGEBIED

Binnen het studiegebied is er heel wat wegeninfrastructuur aanwezig. Het is echter de bedoeling van de studie om oneigenlijk gebruik op landbouwwegen tegen te gaan. Dat wil zeggen dat heel wat wegeninfrastructuur buiten beschouwing blijft. De studie blijft immers beperkt tot:

- LokaleWegen type III
- Landbouwwegen
- Hun aansluitingen op het hogere wegennet

Dat wil zeggen dat hoger gecategoriseerde wegen, wegen in bebouwd gebied en Trage Wegen buiten beschouwing blijven. Aan de hand hiervan wordt het studiegebied verfijnd en wordt duidelijk welke straten worden meegenomen en waarvoor een functietoekenning zal gebeuren (zie kaart V11).

## 6. PROBLEEMSTELLING

Op figuur V12 zijn de doorgegeven knelpunten inzichtelijk gemaakt. Deze zijn afkomstig uit de workshop of verdere informatie van betrokkenen.

### 6.1. BOUW 3E EN 4E SPOOR

Voor de betere ontsluiting wordt de spoorcapaciteit tussen Gent en Brugge verdubbeld. Deze verdubbeling zorgt ervoor dat bijna alle bruggen langs de lijn breder dienen te worden. Voor het studiegebied betekent dit dat er nog maar 3 overgangen zijn voor auto's. Voor fietsers zijn nog tussengelegen bruggen geplaatst. Langs het spoor zijn ook ventwegen voorzien die meestal bedoeld zijn voor fietsers en landbouwverkeer. Op een paar plaatsen gaat het om gemengd verkeer. De plannen hiervan zijn nog niet finaal en worden niet opgenomen maar de impact van de bouw komt aan bod in het hoofdstuk van de functietoekenning.

### 6.2. GEVAARLIJKE KRUISPUNTEN

Op de workshop werd aangegeven dat er een paar gevaarlijke kruispunten in het gebied aanwezig zijn. Deze zijn gelegen langs de grotere wegen en niet op lokale wegen type 2 of 3. Een kruispunt dat op korte termijn wordt aangepakt is het kruispunt van de N370 met de Heirweg. Hier wordt op korte termijn een veilige oversteek voorzien en op lange termijn een onderdoorgang voor fietsers, paarden en voetgangers. Dit geeft rechtstreeks toegang tot de parking van Aanwijs.

### 6.3. AUTOVERKEER

Op een groot aantal wegen is te veel autoverkeer terug te vinden om dit te mengen met recreatief verkeer. Zo is er op vele wegen ingegrepen en heeft men de berm verstevigd met steenpuin of is de berm kapotgereden. De Heirstraat, Drie Koningen, Boskapeldreef enz...

## 7. MAATREGELEN

Op basis van een terreinbezoek met de VLM, de beleidsdocumenten en de rechtstreekse input van de gemeenten en bovenlokale partners tijdens de workshop en daaropvolgend via mail, zijn er verschillende maatregelen naar voren gekomen die (mogelijk) in het vooruitzicht worden gesteld ter realisatie. De maatregelen zijn weergegeven op *Kaart V13* en worden hieronder per nummer verduidelijkt:

maatregel	straatnaam	omschrijving
1	Spoorlijn Brugge - Gent	Aanleg fietspad langsheen spoorweg
2	Jezuïetengoed	Beperkte toegang; enkel plaatselijk verkeer, fiets en landbouw
3	Vaanders	Beperkte toegang; enkel plaatselijk verkeer, fiets en landbouw
4	Maria-Aaltersteenweg	Aanleg fietsbrug
5	Vijverstraat	Beperkte toegang; fiets en landbouw
6	Spoorlijn Brugge - Gent	Aanleg fietspad langsheen spoorweg
7	N370	Aanleg fietspad
8	Hooggoed, Hageland	Herinrichting weg ifv verkeersluw karakter; smal profiel met grasdallen en fietsstrook

## DEEL III: FUNCTIETOEKENNINGSPLAN

## 8. INLEIDING

De Vlaamse Landmaatschappij wenst in diverse Vlaamse regio's te komen tot de opmaak van een functietoekenningplan voor de landelijke wegen. Hierbij is het de bedoeling na te gaan welke rol de bestaande landelijke wegen binnen het ruimtelijk, verkeerskundig en recreatief netwerk vandaag en in de toekomst (moeten) vervullen en op basis van deze kenmerken een aantal functietoekenningplannen op te maken. Landelijke wegen hebben doorheen de jaren immers diverse functies verworven waardoor het gebruik van deze wegen enkel maar is toegenomen. Enerzijds wordt er meer gemotoriseerd verkeer aangetrokken door ongelukkige inplanting van functies. Anderzijds neemt het autogebruik dermate toe dat er capaciteitsproblemen ontstaan op het hogere wegennet en bestuurders deze gaan omzeilen via landbouwwegen. Door het toenemend en intensiever gebruik van de landelijke wegen door sluipverkeer, vanuit zowel de landbouwsector, lokale bedrijven als toeristisch/recreatieve sectoren is de druk op deze infrastructuur vandaag de dag nog zwaarder. De **initieel bedoelde functie van de landelijke wegen** is doorheen de tijd dus aangevuld met een aantal nieuwe en soms ongewenste functies. Aanvullend kan gesteld worden dat er van de exclusiviteit van de ontsluitende functie van deze landelijke wegen geen sprake meer is en ongewenst doorgaand verkeer de wegen gebruikt als sluiproute naar bepaalde regionale bestemmingen of het hoger gelegen wegennet.

Om een antwoord te bieden op de toenemende druk, het oneigenlijk gebruik en de gewenste functie van de landelijke wegen wordt een **gebiedsdekkende visie** geformuleerd omtrent enerzijds het gebruik van de landelijke wegen en anderzijds ook over de manier waarop in de toekomst omgegaan moet worden met deze landelijke wegen en welke rol deze binnen het verkeersnetwerk moeten dan wel kunnen vervullen. Of met andere woorden wordt voor vier deelgebieden een functietoekenningplan voor landelijke wegen uitgewerkt. Het toekenningplan kan vervolgens als leidraad en hulpmiddel gelden voor een goed beheer en inrichting van het landelijke wegennet.

De methodiek om te komen tot een functietoekenningplan werd in een voorgaande studie ontwikkeld. Deze methodiek wordt in voorliggende studie toegepast op vier regio's met verschillende karakteristieken. Daarbij wordt hij afgetoetst op de mogelijkheden en bijgestuurd waar nodig. De feedback die daaruit voortkomt en de suggesties tot aanpassingen aan stappenplan en categorisering, worden hieronder opgenomen.

## 9. VISIE

Na de analyse van het beleidskader, de ruimtelijke structuur en de verkeerskundige structuur, is het mogelijk over te gaan tot de eigenlijke functietoekenning. Het doel van de functietoekenning is te komen tot een wensstructuur van de landelijke wegen, en dit vanuit de verschillende invalshoeken (wonen, landbouw, recreatie, ...). De basis om te komen tot de functietoekenning is de methodiek die reeds werd uitgewerkt en toegepast bij het bepalen van de functietoekenning voor de Westhoek<sup>1</sup>. Binnen deze methodiek worden een aantal stappen doorlopen om de landelijke wegen in vijf types te categoriseren. De categorisering en het stappenplan worden in voorliggend rapport toegelicht in respectievelijk hoofdstuk 9.1. en hoofdstuk 9.2. Daarbij is ook opgenomen wat er gewijzigd werd ten opzichte van de oorspronkelijke methodiek.

De opmaak van een functietoekeningsplan heeft als uitgangspunt om binnen het te onderzoeken gebied het **doorgaande gemotoriseerd verkeer maximaal te weren** (sluipverkeer) zodat:

- het gebied -of delen ervan- verkeersarm en mits maatregelen zelfs verkeersvrij kan gemaakt worden;
- de toegankelijkheid van de landbouwbedrijven en -percelen toeneemt;
- de bereikbaarheid van eventueel aanwezige economische dragers toeneemt;
- het utilitaire en recreatief fietsnetwerk verder kan uitgebouwd worden.
- De Vlaamse Landmaatschappij wenst in diverse Vlaamse regio's te komen tot de opmaak van een functietoekeningsplan voor de landelijke wegen.

Hierbij is het de bedoeling na te gaan welke rol de bestaande landelijke wegen binnen het ruimtelijk, verkeerskundig en recreatief netwerk vandaag en in de toekomst (moeten) vervullen en op basis van deze kenmerken een aantal functietoekeningsplannen op te maken. Landelijke wegen hebben doorheen de jaren immers diverse functies verworven waardoor het gebruik van deze wegen enkel maar is toegenomen. Door dit toenemend en intensiever gebruik van deze landelijke wegen vanuit zowel de landbouwsector, lokale bedrijven als toeristisch/recreatieve sectoren is de druk op deze infrastructuur vandaag de dag nog zwaarder. Dat is voornamelijk het gevolg van de toename van activiteiten en functies langsheen de landelijke wegen, waarbij wegen aanvankelijk uitgerust om enkele kleine landbouwvoertuigen te verwerken, nu ook belangrijke stromen autoverkeer, vrachtverkeerstromen en/of grote landbouwvoertuigen te verwerken krijgen. De initieel bedoelde functie van de landelijke wegen is doorheen de tijd dus aangevuld met een aantal nieuwe functies in de omgeving. Aanvullend kan gesteld worden dat er van de exclusiviteit van de ontsluitende functie van deze landelijke wegen geen sprake meer is en ongewenst doorgaand verkeer de wegen gebruikt als sluiproute naar bepaalde regionale bestemmingen of het hoger gelegen wegennet.

Om een antwoord te bieden op de toenemende druk, het oneigenlijk gebruik en de gewenste functie van de landelijke wegen wordt een gebiedsdekkende visie geformuleerd omtrent enerzijds het gebruik van de landelijke wegen en anderzijds ook over de manier waarop in de toekomst

---

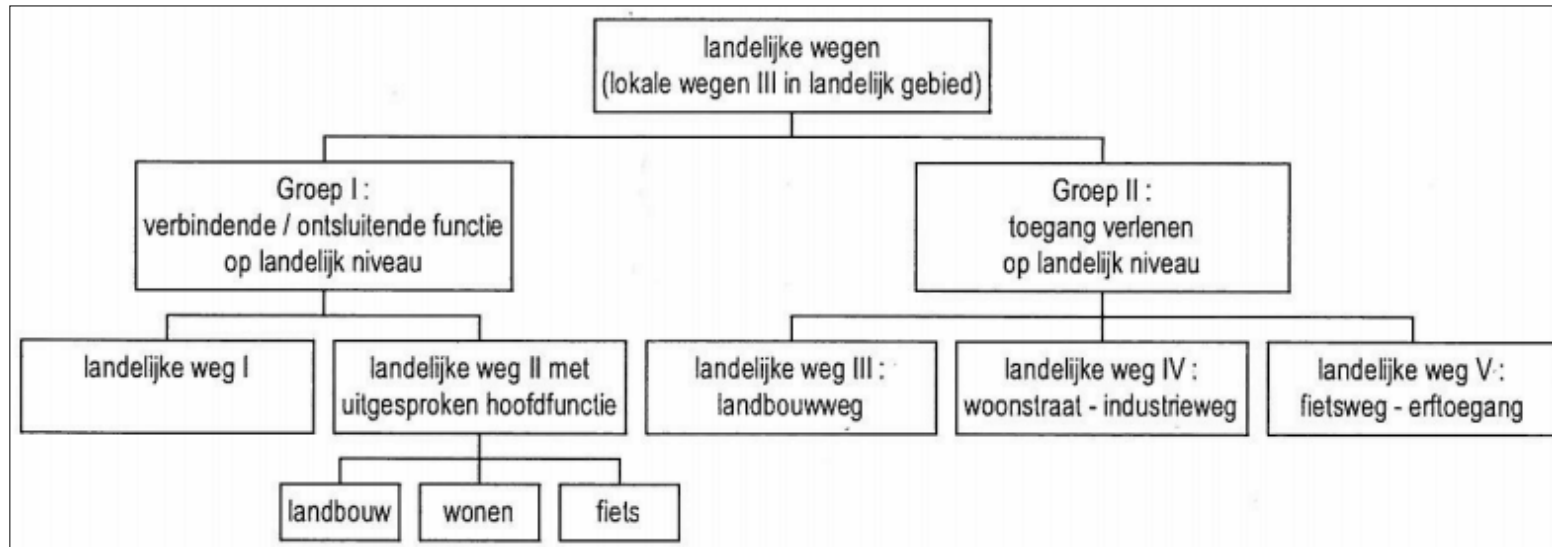
<sup>1</sup> Vectris iov VLM (januari 2011) *Functietoekeningsplan landbouwwegen Westhoek – Eindrapport*.

omgegaan moet worden met deze landelijke wegen en welke rol deze binnen het verkeersnetwerk moeten dan wel kunnen vervullen. Of met andere woorden wordt voor vier deelgebieden een functietoekenningsplan voor landelijke wegen uitgewerkt. Het toekenningsplan kan vervolgens als leidraad en hulpmiddel gelden voor een goed beheer en inrichting van het landelijke wegennet.

De methodiek om te komen tot een functietoekenningsplan werd in een voorgaande studie ontwikkeld. Deze methodiek wordt in voorliggende studie toegepast op vier regio's met verschillende karakteristieken. Daarbij wordt hij afgetoetst op de mogelijkheden en bijgestuurd waar nodig. De feedback die daaruit voortkomt en de suggesties tot aanpassingen aan stappenplan en categorisering, worden hieronder opgenomen.

### 9.1. CATEGORISERING

Voor de **'Brugse Veldzone'** en in de **'Westhoek'** werden reeds functietoekenningsplannen opgemaakt. In deze studies werd een onderverdeling of categorisering van de wegen in landelijk gebied bepaald (zie Figuur 3). Elke landelijke weg werd op basis van zijn functie toegekend aan een bepaald type. In eerste instantie zijn er twee groepen landelijke wegen, afhankelijk van het belang van de weg binnen de mobiliteitskamer. In tweede instantie zijn er per groep een aantal types, afhankelijk van de doorweging van een bepaalde verkeersdeelnemer.



Figuur 3: categorisering van de landelijke wegen zoals toegepast voor de regio Westhoek

### 9.1.1. GROEP 1

Groep 1 omvat de wegen die binnen een mobiliteitskamer nog een relatief belangrijke verkeersfunctie hebben. Het betreft de hoofdstructuur binnen een kamer. De wegen **ontsluiten de kamer naar de randen** toe. Ze krijgen relatief meer verkeer te verwerken.

#### Landelijke weg type I

---

Een landelijke weg type I werd gedefinieerd als een lokale weg in het landelijk gebied die binnen de mobiliteitskamer een **verbindende of ontsluitende functie** heeft naar **alle verkeersdeelnemers**. Onder dit type weg vallen de wegen die een belangrijke functie hebben voor autoverkeer, landbouwverkeer en fietsverkeer. De verschillende functies zijn even belangrijk.

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. Er kan dus vanuit gegaan worden dat binnen eenzelfde mobiliteitskamer de autofunctie nooit zeer uitgesproken mag zijn. Daarom werd bij de toepassing van de functietoekenning in de Westhoek een landelijke weg type I niet gebruikt. Ook hier zal deze onder de initieel voorgestelde vorm niet voorkomen. Om de categorie van type I toch niet verloren te laten gaan, krijgt ze een licht aangepaste definitie.

*Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt geweerd uit de mobiliteitskamer. Er is daarom enkel een belangrijke verkeersfunctie voor twee soorten verkeersdeelnemers, namelijk landbouwverkeer en fietsverkeer. Deze twee functies kunnen wel als evenwaardig naar voren komen. Een landelijke weg type I wordt daarom gedefinieerd als een lokale weg in het landelijk gebied met een **belangrijke ontsluitende functie voor landbouwverkeer én een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer** (en dus zonder uitgesproken hoofdfunctie). Het is dus een weg waar de landelijke weg type II L en type II F samen voorkomen (zie volgende alinea).*

#### Landelijke weg type II

---

Een landelijke weg type II is een lokale weg in het landelijk gebied die binnen de mobiliteitskamer een **verbindende of ontsluitende functie** heeft naar een welbepaald type verkeersdeelnemer. Dit type weg heeft ofwel een belangrijke landbouwfunctie (verzamelweg voor landbouw), ofwel een belangrijke autofunctie (ontsluitingsweg voor autoverkeer) ofwel een verbindende fietsfunctie.

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. Er kan dus vanuit gegaan worden dat binnen eenzelfde mobiliteitskamer de autofunctie nooit zeer uitgesproken mag zijn. Daarom kunnen we er vanuit gaan dat ook een landelijke weg type II voor autoverkeer in principe niet voorkomt. Autoverkeer moet immers beperkt blijven tot de lokale ontsluiting. Enige uitzondering hierop is wanneer er een kleine woonkern voorkomt in het midden van een mobiliteitskamer. Wanneer dat het geval is, wordt de ontsluitingsweg naar de kamergrens gecategoriseerd als landelijke weg **type II W**. De hoofdfunctie van de weg is dan het ontsluiten van de kern voor de combinatie van auto- en fietsverkeer.

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om landbouwverkeer zo snel mogelijk naar de kamergrenzen te ontsluiten. De wegen die deze hoofdontsluiting verzorgen voor het landbouwverkeer worden gecategoriseerd als landelijke weg **type II L**.

Doorheen een mobiliteitskamer lopen vaak belangrijke fietsverbindingen. Het gaat daarbij minstens om de routes op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Deze kunnen aangevuld worden met andere rechte verbindingen of hoofddragers voor recreatief fietsverkeer. De wegen met een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer worden gecategoriseerd als landelijke weg **type II F**.

Bij de landelijke wegen type II is er duidelijk een welbepaalde hoofdfunctie die primeert boven de andere verkeersfuncties. Deze hoofdfunctie moet dus maximaal gefaciliteerd en beschermd worden. Dat wil zeggen dat bij landelijke wegen type II L landbouwverkeer zo vlot mogelijk moet kunnen verlopen en er zo weinig mogelijk conflicten zijn met ander verkeer. Bij landelijke wegen type II F moet fietsverkeer zo comfortabel mogelijk verlopen en kunnen gemotoriseerde weggebruikers best zo veel mogelijk geweerd worden.

Voor de verschillende types van wegen hoeft dat echter niet te betekenen dat andere functies uit den boze zijn. Indien nodig kunnen zij ook nog (beperkt) gebruik maken van de weg, maar dan wel duidelijk ondergeschikt aan de hoofdfunctie.

### 9.1.2. GROEP 2

Groep 2 omvat de wegen binnen een mobiliteitskamer die niet behoren tot groep 1. Ze vervullen nog een louter **toegangverlenende en/of recreatieve functie**. Op deze wegen wordt minder verkeer waargenomen. Het gaat om een woonstraat, een landbouwweg en een recreatieve weg. Ze worden onderverdeeld in drie types:

#### Landelijke weg type III

---

Een landelijke weg type III is een lokale weg in het landelijk gebied met hoofdzakelijk een landbouwfunctie en wordt getypeerd als een **landbouwweg**. Langs deze weg zijn hoofdzakelijk landbouwvestigingen en landbouwpercelen gelegen. Met uitzondering van bestemmingsverkeer naar de woningen, wordt autoverkeer geweerd. Actieve weggebruikers (wandelaars, fietsers, ...) kunnen natuurlijk wel gebruik blijven maken van de weg.

#### Landelijke weg type IV

---

Een landelijke weg type IV is een lokale weg in het landelijk gebied met hoofdzakelijk een woonfunctie en wordt getypeerd als **woonstraat**. Langs deze weg zijn er bijna geen landbouwbedrijven of -percelen. Er liggen vooral woningen. Langs deze weg poogt men landbouwverkeer te weren. Actieve weggebruikers (wandelaars, fietsers, ...) kunnen natuurlijk wel gebruik blijven maken van de weg. Onder deze categorie vallen ook de toegangswegen tot eventuele bedrijven(zones) in landelijk gebied. Zij worden dan getypeerd als industrieweg.

#### Landelijke weg type V

---

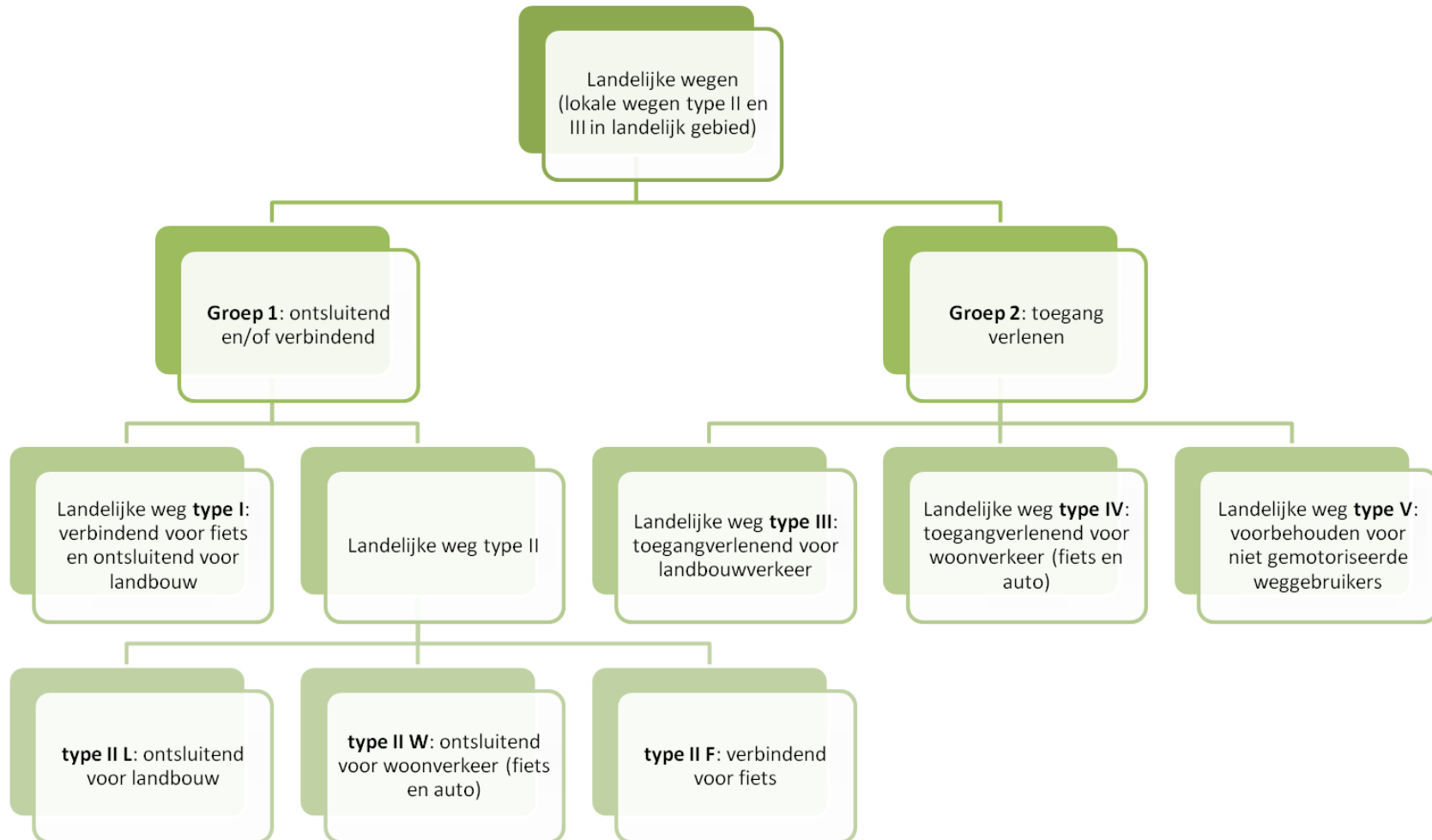
Een landelijke weg type V is een lokale weg in het landelijk gebied met uitsluitend een functie voor **actieve (niet-gemotoriseerde) weggebruikers**. Enkel fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers krijgen toegang tot deze weg. Uitzonderlijk kan over een beperkt deel van de weg een erftoegang bediend worden door gemotoriseerd verkeer. Deze wegen hebben een belangrijke functie voor het weren van gemotoriseerd verkeer uit belangrijke groenzones of andere kwetsbare gebieden.

### 9.1.3. OVERZICHT

In Tabel 1 en Figuur 4 wordt kort de hoofdfunctie van elk type weg beschreven. Naast deze **hoofdfunctie** kan er steeds nog een **ontsluitingsfunctie** aanwezig zijn van percelen die aan de weg gelegen zijn. Voor de effectieve inrichting moet met beide aspecten rekening gehouden worden.

Tabel 1: Categorisering landelijke wegen

groep	type	functie	belangrijkste verkeersdeelnemer	omschrijving
groep 1	<b>type I</b>	verbindend en ontsluitend	fiets en landbouwvoertuigen	samenvallen van type II L en type II F
	<b>type II L</b>	ontsluitend	landbouwvoertuigen	weg die het landbouwverkeer ontsluit naar de kamergrens
	<b>type II F</b>	verbindend	fietsers	weg voor doorgaand fietsverkeer
	<b>type II W</b>	ontsluitend	fietsers en auto's	weg die een woonkern binnen een kamer ontsluit
groep 2	<b>type III</b>	toegang verlenen	landbouwvoertuigen	weg die de toegang tot landbouwpercelen verzekerd
	<b>type IV</b>	toegang verlenen	fietsers en auto's; of vrachtwagens	weg die de toegang tot woningen of bedrijven verzekerd
	<b>type V</b>	recreatief	niet-gemotoriseerd verkeer	weg voorbehouden voor niet-gemotoriseerd verkeer



Figuur 4: Categorisering landelijke wegen

## 9.2. STAPPENPLAN

Om te komen tot de net verduidelijkte wegencategorisering, wordt een stappenplan doorlopen. Als basis voor deze stappen wordt de aangeleverde wegenkaart (navstreet) gebruikt. Hierin worden de wegen in landelijk gebied geselecteerd door net het bebouwde gebied aan te duiden en buiten beschouwing te laten. Het **bebouwde gebied** wordt afgebakend op basis van kaartmateriaal en waarnemingen ter plaatse (satellietbeelden en luchtfoto's, terreinkennis, grens bebouwde kom, gewestplannen, structuurplannen...). Wanneer een verwaarloosbare oppervlakte zonder wegen overblijft tussen de grens van het bebouwde gebied en de mobiliteitskamer, dan wordt die niet aanzien als een aparte kamer en wordt deze zone bij het bebouwde gebied ingekleurd. Voor het overblijvende gebied worden onderstaande stappen doorlopen.

### 9.2.1. AFBAKENING MOBILITEITSKAMERS

In de eerste stap wordt het studiegebied onderverdeeld in samenhangende mobiliteitskamers. De kamers worden afgebakend door **landschappelijke structuren en bestaande lijninfrastructuren**: spoorlijnen, waterlopen, lokale wegen type I en wegen van hogere categorie. Daarbij wordt voornamelijk rekening gehouden met de wegencategorisering uit de analysefase en de ruimtelijke aspecten van barrièrevorming. Wanneer de kamergrens gevormd wordt door een weg van hogere categorie dan is deze bedoeld voor doorgaand verkeer en kan de kamer hiernaar ontsluiten. Wanneer de kamergrens gevormd wordt door een andere barrière dan kan de kamer er vanzelfsprekend niet naar ontsluiten.

*Ten opzichte van de functietoekenning voor de Westhoek wordt er hier een bijkomende ruimtelijke kaart toegevoegd met de aanduiding van de kamergrenzen die bedoeld zijn voor doorgaand verkeer.*



Binnen de deelgebieden gaat de voorrang naar het landbouwverkeer, fietsers, voetgangers, lokaal bestemmingsverkeer en recreatief gebruik. Gemotoriseerd verkeer dat hier geen bestemming heeft wordt geweerd. Om die reden werd in het functietoekenningplan voor de Westhoek voorgesteld om de verschillende toegangen tot de kamer te accentueren met poorten. Zonder de verschillende toegangen in deze studie expliciet aan te duiden, wordt dat principe hier overgenomen. Aan elke poort wordt aan de weggebruikers duidelijk gemaakt dat ze een mobiliteitskamer binnenkomen. Ze worden erop attent gemaakt dat een aanpassing van

de rijstijl aan de orde is. De gewenste **gedragsregels** worden aan elke poort verduidelijkt en het gebruik door **doorgaand gemotoriseerd verkeer** wordt **ontreden**. Het poorteffect wordt bekomen aan de hand van een zachte maatregel (zoals bv. een schouderstrook of ander materiaalgebruik) of een harde maatregel (selectieve toegankelijkheid voor bepaalde weggebruikers). Deze maatregelen kunnen vanzelfsprekend ook op andere plaatsen genomen worden.

Binnen elke kamer is het de bedoeling om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. Binnen elke kamer geldt het principe van gemengd verkeer en worden de verschillende verkeersdeelnemers dus niet van elkaar gescheiden. Er geldt eenzelfde snelheidsregime. Bebouwde zones blijven buiten beschouwing.

*Bij de functietoekenning voor de Westhoek werden in deze stap ook de toegangspoorten aangeduid. Het ging om alle toegangen tot de wegen die vanop de grens de kamer binnenkomen. Het kan echter dat ten gevolge de functietoekenning bepaalde toegangspoorten niet meer wenselijk zijn of dat ze een ander karakter krijgen. Om de toegangspoorten daarom meer in functie van de functietoekenning te stellen, worden toegangspoorten pas na het vastleggen van de functietoekenning als maatregel gedefinieerd.*

### 9.2.2. HOOFDONTSLUITING

In de tweede stap wordt binnen elke kamer een hoofdstructuur aangeduid. Het betreft de **toekenning van de landelijke wegen in groep 1** (zie 9.1.1). Deze hoofdstructuur is specifiek gericht op twee type weggebruikers: landbouwverkeer en fietsverkeer. Uitzonderlijk kan er ook een hoofdstructuur voorzien worden voor de combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer. Er zijn dan drie types van hoofdontsluitingen:

- een dragende ontsluitingsstructuur voor het landbouwverkeer (type II L)
- een doorgaande fietsstructuur op basis van het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk (type II F)
- een ontsluitingsweg van een woonkern binnen de kamer voor fiets- en autoverkeer (type II W)



Vanuit de analysefase wordt daarbij voornamelijk rekening gehouden met de kaarten van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk, de landbouwintensiteiten, de wegencategorisering, de toestand van de weg en de aangereikte aandachtspunten.

Om te komen tot een gemotiveerde keuze van de hoofdstructuren gebeurt er een belangrijke ruimtelijke input. De ruimtelijke kaarten met landbouwzones, woonkernen, de groen- en recreatieve structuren dienen als toetsingskader voor het opstellen van een duidelijke hoofdstructuur. Vervolgens worden hierop conceptmatig de ontsluitingsstructuren weergegeven. Deze worden dan gedetailleerd in de toekenningskaart zelf.

*Ten opzichte van de functietoekenning voor de Westhoek wordt er hier een belangrijke rol toebedeeld aan de ruimtelijke aspecten rond landbouw-, woon- en recreatiestructuren. De kaarten hiervan worden toegevoegd en geven een belangrijke motivering naar de keuze van de hoofdstructuren.*

Afhankelijk van op welke weggebruiker de hoofdstructuur gericht is, wordt de landelijke weg gecategoriseerd als een landelijke weg type II L (landbouw) of landelijke weg type II F (fiets). Wanneer beide functies samen voorkomen op eenzelfde weg, dan wordt deze gecategoriseerd als een landelijke weg type I.

### 9.2.3. FUNCTIETOEKENNING

In de derde stap wordt aan de overige wegen binnen de mobiliteitskamer een functie toegekend. Afhankelijk van voor welke weggebruiker de weg het belangrijkste is, wordt de weg gecategoriseerd als een **landelijke weg type III, type IV of type V** (zie 0). Daarbij wordt voornamelijk rekening gehouden met de kaarten van de lokale fietsroutes, de landbouwintensiteiten, de ligging van functies, de natuurlijke structuren, ... Aanvullend kan er steeds een ontsluiting noodzakelijk zijn van de percelen die gelegen zijn langs het wegsegment.



### 9.2.4. UITWISSELPUNTEN

In de vierde en laatste stap wordt gekeken naar een goede uitwisseling tussen aangrenzende kamers. Elke kamer staat immers niet op zichzelf. In veel gevallen is er een **uitwisseling tussen verschillende kamers** onderling. **Op basis van de hoofdontsluiting** (landelijke wegen binnen groep 1) kunnen de uitwisselpunten aangeduid worden. De kruispunten die als uitwisselpunt fungeren worden maximaal beveiligd. Afhankelijk van het type uitwisselpunt is dat specifiek gericht op landbouwverkeer (type II L), fietsverkeer (type II F), beide (type I) of voor alle weggebruikers aan de rand van de kamer.

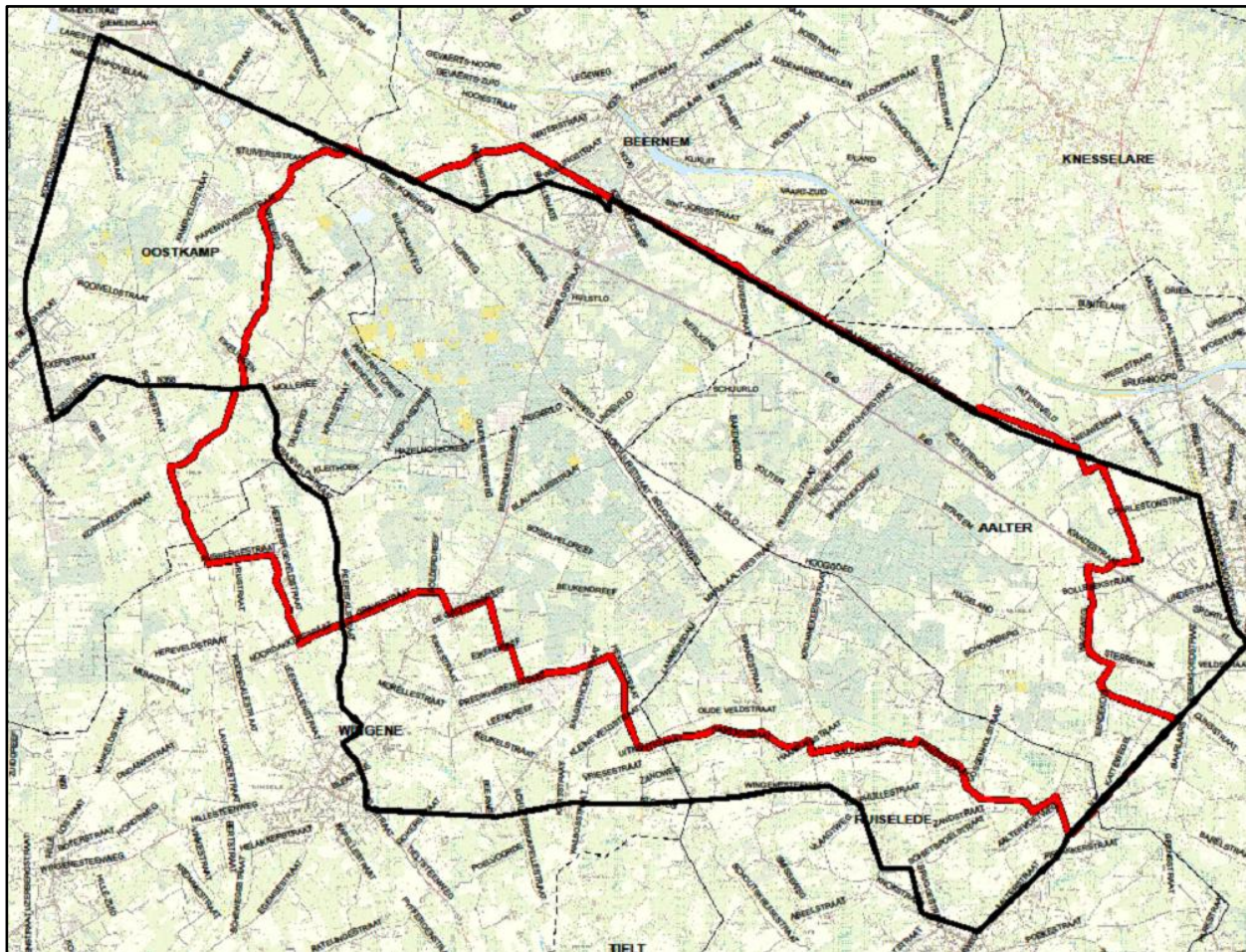
## 10. FUNCTIETOEKENNING REGIO BULSKAMPVELD

De methodiek en categorisering zoals beschreven in het vorige hoofdstuk wordt hier toegepast op de regio Bulskampveld.

In volgende hoofdstukken worden de verschillende stappen toegelicht en geïllustreerd met figuren en kaarten. Het kaartmateriaal is in bijlage terug te vinden.

### 10.1. AANPASSING GRENS STUDIEGEBIED

De grens van het studiegebied is ten opzichte van de eerste 2 fases (Deel I Beleidskader en deel II Inventarisatie en Analyse) aangepast. De grens in de beleidsfase en analysefase is deze van het gebied Bulskampveld. Dit gebied is in het westen uitgebreid tot aan de Kortrijksestraat, in het zuiden tot de Wingenesteenweg. Op onderstaande figuur zijn de beide grenzen opgenomen. De rode grens is de grens van de eerste 2 fases. De zwarte grens is de grens waar binnen de functietoekenning zal worden uitgevoerd.



Figuur 5: aanpassing studiegebied

## 10.2. STAP 1: AFBAKENING MOBILITEITSKAMERS

In de eerste stap worden de mobiliteitskamers afgebakend. Dat gebeurt op basis van wegen van hogere categorie (lokale weg type I en hoger) en andere barrières.

Voor de regio Bulskampveld worden de buitengrenzen gevormd door verschillende types van barrières. In het noorden wordt het gebied afgebakend door de spoorwegbedding en de autosnelweg. De overgang van de spoorwegbedding en autosnelweg gebeurt via de Wellingstraat. In het oosten wordt het gebied afgebakend door de N37, in het zuiden door de Ruiseledesteenweg/Wingenesteenweg/Bruggesteenweg/Bruggestraat. In het westen wordt het gebied afgebakend door de Peerstalstraat tussen Wingene en Hertsberge. In het uiterste westen wordt het gebied begrensd door de N50 tussen de N368 Proosdijstraat en de E40.

Binnen de grenzen van het studiegebied liggen er heel wat bebouwde gebieden en wegen van hogere categorie die zorgen voor een opdeling in verschillende mobiliteitskamers. De regio Bulskampveld is aldus opgedeeld in 6 kamers. De Lodistraat is een lokale weg type I en wordt niet geselecteerd als mobiliteitskamer. Het is niet gewenst om altijd de kortste route aan te bieden aan inwoners in het buitengebied en dit werd bekrachtigd op de workshop.

Kamer A wordt afgebakend door de N50 die geselecteerd is als secundaire weg, de Proosdijstraat/N368, geselecteerd als lokale weg type I en de autosnelweg E40. Erdegem ligt in het centrum van kamer A. De autosnelweg is een barrière waarnaar niet ontsloten kan worden. Binnen de kamer liggen enkel lokale wegen type III.

Kamer B omvat het woongebied Hertsberge en wordt afgebakend door de N368, geselecteerd als lokale weg type I, en de Peerstalstraat in het westen. De Peerstalstraat is als lokale weg type II als kamergrens geselecteerd omdat deze weg aanleunend aan het studiegebied de hoogste categorisering kent. In het oosten wordt het gebied begrensd door N370 geselecteerd als secundaire weg type II. In het noorden wordt het gebied begrensd door de E40 waarnaar niet ontsloten kan worden. Binnen het gebied is de Heirweg geselecteerd als lokale weg type II en de andere wegen als lokale wegen type III.

Kamer C wordt afgebakend door de N370 als secundaire weg, de Bruggesteenweg als verbinding tussen Beernem en Ruiselede geselecteerd als lokale weg type I en de Wingenesteenweg geselecteerd als lokale weg type I. Binnen de kamer liggen enkel lokale wegen type III.

Kamer D wordt afgebakend door de autosnelweg in het noorden, de Bruggesteenweg als verbinding tussen Beernem en Ruiselede geselecteerd als lokale weg type I in het zuiden, de Blekkervijverstraat/Wingenestraat in het westen en de N37 in het oosten. In het gebied ligt de woonkern. De Wingenestraat tussen Maria-Aalter en Knesselare wordt als lokale weg type I gekozen als kamergrens. Binnen de huidige wegstructuur staan de N37 en de N44 als wegen van hogere orde in voor de verbindende relatie tussen Knesselare en Tielt. Bijgevolg kan de Wingenestraat worden gezien als een lokale weg type I die de functie van ontsluiting naar het hoger wegennet verzorgt voor Maria-Aalter.

Kamer E wordt begrensd door de autosnelweg en de spoorwegbedding. In het oosten wordt het gebied begrensd door het woongebied van Aalter en in het westen wordt het begrensd door het woongebied van Beernem.

Kamer F wordt begrensd door het woongebied van Beernem, de autosnelweg en de N368.

Kamer G wordt begrensd door de autosnelweg, de Wingenestraat, de N370 en de Vagevuurstraat/Torenweg.

Kamer H wordt begrensd door de N370, de autosnelweg, de spoorweg en de Knesselaarsestraat.

Het studiegebied van de regio Bulskampveld wordt dus opgedeeld in 6 mobiliteitskamers (zie Kaart F1). Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt geacht gebruik te maken van de randen van het studiegebied zoals weergegeven op Figuur 6. Het is ook naar die wegen dat de kamers ontsloten kunnen worden. Het industriegebied Nachtegaal wordt via de Hertsbergestraat naar het hogere wegennet ontsloten. De kern Maria-Aalter wordt hoofdzakelijk via Stratem ontsloten naar Aalter. Kruiskerke wordt rechtstreeks naar de Bruggesteenweg ontsloten via de Gallatasstraat en naar Ruiselede centrum via de Wantestraat.

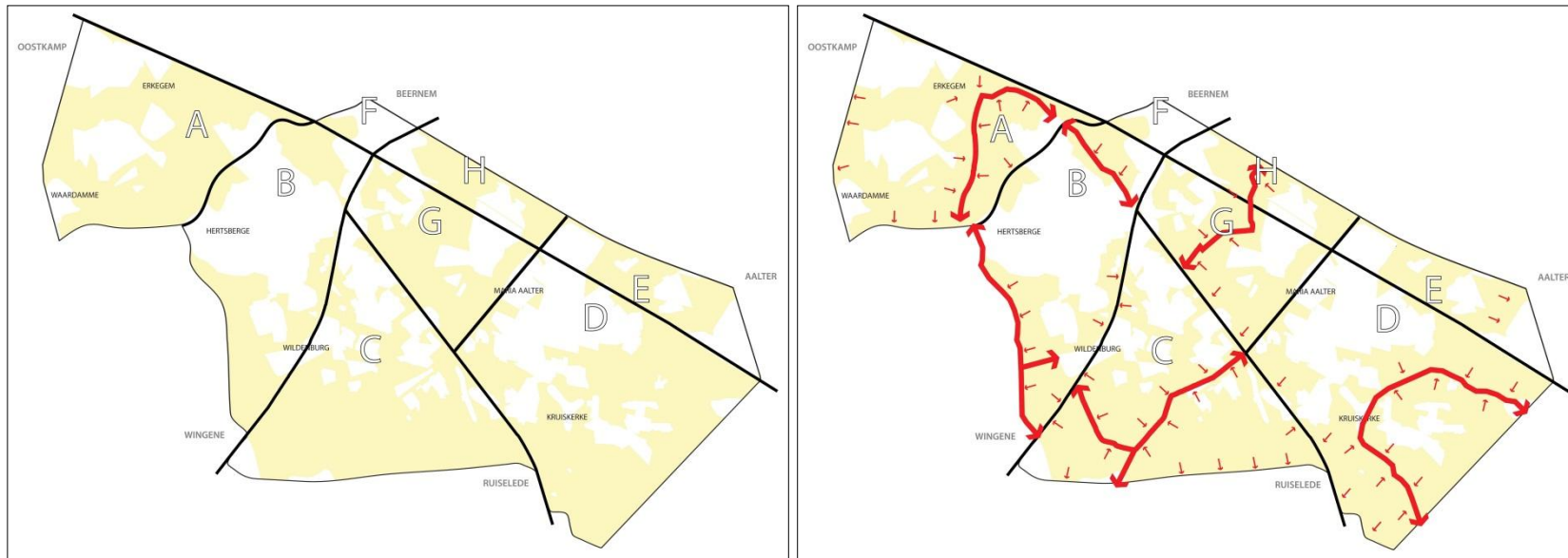


Figuur 6: doorgaand gemotoriseerd verkeer langs kamerranden

### 10.3. STAP 2: HOOFDONTSLUITING

In de tweede stap wordt de hoofdontsluiting binnen elke kamer vastgelegd en daarmee worden de wegen binnen groep 1 aangeduid. Voor de hoofdontsluiting binnen de kamer wordt gekeken naar de ontsluitende wegen voor landbouwverkeer (type II L) en de verbindingswegen voor fietsverkeer (type II F). In deze regio zijn er 3 woonkernen binnen een kamer die voorzien moeten worden van een ontsluiting (type II W). Dit zijn de kernen Maria-Aalter, Erkegem en Kruiskerke. Door de omvang van het industrieterrein in de Kampveldstraat in Oostkamp wordt deze weg tussen de N50g en de Nijverheidstraat ook geselecteerd als type II W. Een dergelijk groot industrieterrein is uitzonderlijk en ongewenst maar krijgt hier toch een hogere categorisering.

De ruimtelijke structuur is bepalend om de hoofdontsluiting van de mobiliteitskamers vast te leggen. Het studiegebied van de regio Bulskampveld wordt gekenmerkt door een groot veldgebied met centraal gelegen recreatief gebied. De bebouwing is beperkt tot het parkgebied Hertsberge en de woonkernen Erdegem, Maria-Aalter en Kruiskerke en grote lintbebouwingen. Deze specifieke ruimtelijke kenmerken dragen eveneens bij tot de keuze van de hoofdontsluiting binnen de zuidoostelijke mobiliteitskamers.



Figuur 7: landbouwstructuur (links) en zijn hoofdontsluiting (rechts)

Het landbouwverkeer werd geanalyseerd in *Kaart V06*. De wegen die daar in een hogere klasse zitten zijn belangrijker voor de hoofdontsluiting van landbouwstromen. Zij moeten de landbouwzones zo snel mogelijk naar de grenzen van de kamer ontsluiten, zoals weergegeven op *Figuur 7*.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) werd aangeduid op *Kaart V04*. De hoofdassen voor zachte weggebruikers werden aangeduid op *Kaart V06*. Eventueel kan een bijkomende rechtstreekse fietsverbinding aangeduid worden. Ook de structurerende recreatieve verbinding zoals weergegeven op *Figuur 8* wordt mee opgenomen.



*Figuur 8: natuurwaarden (links) met recreatieve hoofdassen (rechts)*

## Kamer A

### Categorisering

In kamer A behoort de Drie Koningen en de Breeweg voor landbouwverkeer tot klasse 5 en 4 (zie analysefase, *Kaart V06*). Langs deze wegen liggen verschillende landbouwbedrijven. Landbouwverkeer moet deze route vlot kunnen gebruiken. Autoverkeer dient naar de dichtstbijzijnde kamergrens te worden verwezen. Vanuit de recreatieve structuur wordt deze verbinding ook naar voren geschoven als hoofdontsluiting binnen de kamer. In westelijke richting gebeurt er geen selectie omdat daar rechtstreeks kan ontsloten worden naar de kamerranden en de omrijfactor is beperkt. Volgende straten worden geselecteerd als landelijke weg **type II L**:

- Breeweg – Hazelaarstraat – Drie Koningen

De Breeweg is tevens een belangrijke recreatieve fietsverbinding en zal deze fietsfunctie ook bij de maatregelen behouden.

Doorheen kamer A verloopt het BFF via de Lodistraat. Wel lopen er enkele hoofdassen voor zachte weggebruikers tussen Beernem en Erkegem via Drie Koningen – Hazelaarstraat – Stuiverstraat. Deze worden geselecteerd als landelijke weg **type II F**.

De straten waar de II F en de II L overlappen worden een landelijke weg type I:

- Drie Koningen – Hazelaarstraat (tot de Stuiverstraat)

De Lodistraat is niet geselecteerd aangezien de functie in het gebied niet verbindend moet zijn. Verkeer vanuit Hertsberge dient via de N50 langs Waardamme naar de autosnelweg te rijden. Deze weg is te goed uitgebouwd voor een lokale weg. Dit is een lokale weg die rechtstreeks op de autosnelweg aansluit.

#### *Ontsluitingen*

---

Langs de geselecteerde as liggen nog verschillende woningen. Deze moeten bereikbaar blijven vanop de meest nabijgelegen kamergrens. De Stuivenbergstraat is de verbinding over de autosnelweg. Deze moet via de Drie Koningen aangesloten worden op de N368.

#### **Kamer B**

---

#### *Categorisering*

---

In kamer B behoort de Heirweg voor landbouwverkeer tot klasse 4 (zie analysefase, *Kaart V06*) en wordt gebruikt als hoofdontsluiting van landbouwverkeer. Ook de Gravestraat in het zuiden behoort tot klasse 4 en wordt gekozen als hoofdontsluiting van het landbouwverkeer. Al is de Peerstalstraat de grens van het gebied, is dit geen doorgaande route voor verkeer langs het gebied. De aangewezen route voor autoverkeer is de Rozendalestraat – Scharrestraat. Volgende straten worden geselecteerd als landelijke weg **type II L**:

- Heirweg
- Gravestraat – Schaapsdreef
- Peerstalstraat

De Heirweg is een deel van het BFF en is geselecteerd als landelijke weg **type II F**.

De Fazantendreef is de ontsluiting van Hertsberge naar de N370. Deze weg wordt geselecteerd als landelijke weg **type II W**.

De straten waar de II F en de II L overlappen worden een landelijke weg type I:

- Heirweg

#### *Ontsluitingen*

---

Langs de Heirweg als landelijke weg type I liggen er tussen de oostelijke en westelijke kamergrens nog verschillende landbouwpercelen, een restaurant en een aantal woningen. Deze moeten bereikbaar blijven vanaf de kamergrens. Langs de Gravestraat, landelijke wegen type II L, liggen ook nog woningen die bereikbaar moeten blijven vanaf een ontsluitende kamerrand.

#### **Kamer C**

---

In kamer C is de verbinding Rakestraat – Predikherenstraat met de Hekkestraat een belangrijke verbinding voor landbouwverkeer. Deze straten liggen erg centraal in een groot landbouwgebied en deze zijn geselecteerd als landelijke weg **type II L**. De Hekkestraat vormt een logisch vervolg voor het landbouwverkeer uit Tielt.

Wegens een recente wijziging van het BFF kort voor het opleveren van deze studie is de Brandstraat niet meer als landelijke weg **type II F** maar als landelijke weg **type II W**.

#### **Kamer D**

---

#### *Categorisering*

---

In kamer D is de Blauwhuisstraat – Bakensgoed en Schoonberg een verbindingsweg voor landbouwverkeer klasse 5 behoren (zie analysefase, *Kaart V06*). De centrale ligging van de Blauwhuisstraat – Bakensgoed – Vijverstraat maakt dat deze verbinding in het noord-westen een hoofdontsluiting is voor landbouwverkeer. Hier takken nog belangrijke landbouwwegen aan. In het zuid-oosten is de verbinding Wantestraat – Schoonberg – Sterrewijk een belangrijke weg door het landbouwgebied met centrale ligging. Deze wordt dan ook geselecteerd als landelijke weg **type II L**.

Op de Aalterstraat – Stratem ligt het BFF. Hooggoed – Hageland – Bollebekstraat zijn belangrijke routes voor langzaam verkeer. Sterrewijk – Schoonberg – Kruiskerkestraat maken deel uit van het BFF alsook de Vijfringenstraat. Deze worden allen geselecteerd als landelijke weg **type II F**.

De straten waar de II F en de II L overlappen worden een landelijke weg type I:

- Sterrewijk – Schoonberg – Kruiskerkestraat

De woonkern Maria-Aalter wordt naar Aalter ontsloten via Stratem. Stratem wordt geselecteerd als landelijke weg **type II W**. Kruiskerke wordt ontsloten via het zuiden met de Gallatasstraat en de Wantestraat. De route Wantestraat – Gallatasstraat kan naar de toekomst toe gebruikt worden om verkeer naar Wingene in één richting op te vangen in plaats van de doortocht door het centrum van Ruiselede.

#### *Ontsluitingen*

---

Langs de meeste wegen zijn woningen die bereikbaar moeten blijven voor landbouwverkeer en/of andere gemotoriseerd verkeer. De lintbebouwing of versnipperde bebouwing op de meeste wegen zorgt ervoor dat de wegen gedeeltelijk of eenzijdig bereikbaar moeten zijn vanop de kamergrenzen.

#### **Kamer E**

---

##### *Categorisering*

---

In kamer E is er een straatsegment dat voor landbouwverkeer een verbinding maakt met Beernem als vervollediging op de landelijke weg **type II L** uit kamer D, de Vijverstraat is geselecteerd als landelijke weg **type II L**.

#### *Ontsluitingen*

---

De beide geselecteerde wegen moeten nog toegankelijk blijven voor ander verkeer.

#### **Kamer F**

---

##### *Categorisering*

---

Kamer F heeft geen landelijke wegen type II.

#### **Kamer G**

---

##### *Categorisering*

---

In kamer G is Bakensgoed/Vijverstraat een landelijke weg type II L. Deze weg bundelt alle landbouwverkeer van het gebied.

#### **Kamer H**

---

##### *Categorisering*

---

In kamer H is de Vijverstraat een landelijke weg type II L. Deze weg verbindt kamer G met Beernem centrum.

#### 10.4. STAP 3: FUNCTIETOEKENNING

In de derde stap worden de overgebleven straten toegewezen aan de categorieën in groep 2. Een landelijke weg type III is voorbehouden voor landbouwverkeer. Fietsen is er ook mogelijk, maar gemotoriseerd verkeer enkel voor een ontsluiting. Een landelijke weg type IV is een woonstraat. Hieruit kan landbouwverkeer en doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd worden. Een landelijke weg type V is voorbehouden voor actieve weggebruikers. Deze wegen zijn vaak voor recreatief gebruik en om groenzones te beschermen tegen gemotoriseerd verkeer.

##### **Kamer A**

---

In kamer A liggen vooral landbouwgebieden die ontsloten worden met landelijke wegen type III. Als landelijke wegen type III worden volgende straten geselecteerd:

- Kampveldstraat
- Waterstraat (tussen Kampveldstraat en Hogendaledreef)
- Rooiveldstraat
- Papenvijverstraat (tussen Waterstraat en Kampveldstraat)
- Akkerstraat
- Korte Akkerstraat
- De evenwijdige weg aan de autosnelweg ten noorden Hazelaarstraat
- Zijwegen van de Breeweg en de Proosdijstraat

Om het gebied tegen doorgaand verkeer te beschermen zijn een aantal verbindingen geselecteerd waar alleen fietsverkeer kan komen. Als landelijke weg type V worden volgende straten geselecteerd:

- Kampveldstraat en Papenvijversstraat (ten zuiden van het industriegebied)
- Kampveldstraat (tussen de Papenvijverstraat en de Kampveldstraat)

##### **Kamer B**

---

Deze kamer wordt gekenmerkt door de grote hoeveelheid recreatieve ruimte. Als landelijke weg type III worden volgende straten geselecteerd:

- Blommeke (vanaf het midden naar het westen)
- Waterputdreef
- Stropijpstraat
- Scheiddreef

- Fazantendreef
- Oude Bruggeweg
- Polderdreef (beide delen)
- Piewittedreef
- Kasteeldreef
- Verlorengoedstraat

In kamer B zijn geen wegen geselecteerd als landelijke weg type IV.

Op de lokale wegen in het gebied zijn maar 3 wegen geselecteerd als landelijke weg **type V**. Als landelijke wegen type V met ontsluitingsfunctie worden volgende straten geselecteerd:

- Bulskampveldstraat (beide delen)
- Blommeke

Er zijn nog heel wat straten die kleine bosgebieden en het kleine natuurreservaat echt doorsnijden. Deze groene zone enerzijds en het recreatief gebruik anderzijds zijn geen landelijke wegen en dus niet opgenomen in de functietoekenning opgenomen.

### Kamer C

---

Deze kamer wordt gekenmerkt door de grote hoeveelheid recreatieve ruimte in het noorden en landbouwruimte in het zuiden. Alle wegen zijn geselecteerd als landelijke wegen type III behalve de wegen geselecteerd als landelijke weg type II L of F en de wegen die worden geselecteerd als landelijke weg type V:

- Blauwhuisstraat
- Reigerlo
- Beukendreef
- Boskapeldreef (ten oosten van de aansluiting op Beukendreef)
- Gruyterdreef (in het bosgebied)
- Sint-Pietersveld (aansluiting naar Predikherenstraat)

Deze wegen hebben als doel om een scheiding te vormen in het gebied voor landbouwverkeer. Een groot deel van de landelijke wegen type III hebben bewoning erlangs waardoor de bereikbaarheid eenzijdig behouden moet blijven. Dit is niet het geval bij:

- Eikendreef

- Hazeweg
- Oude Veldstraat
- Zandweg

De Hoogweg oostelijk van de Koolstraat en de Balgerhoekstraat zijn landelijke wegen type IV.

#### **Kamer D**

---

In kamer D ligt centraal een recreatiegebied waarbij Maria-Aalter het centrum is. In het recreatief gebied zijn volgende wegen geselecteerd als landelijke weg type V:

- Aalterstraat
- Bakensgoed (ten noorden van Zouter)
- Sparhoekdreef (ten zuiden van de voetbalvelden)
- Bosdreef
- Bruwaanstraat (ten westen van Parochiestraat)
- Verbinding Kattewegel – N37 (ten zuiden van de Cijsstraat)

Een aantal straten zijn geselecteerd als landelijke weg type IV waar enkel gewoond wordt en doorgaand verkeer dient afgeraden te worden. Deze straten zijn:

- Oude Kantschoolstraat
- Polderdreef
- Kleine Zouterdreef
- Zijstraten van de Kattewegel
- Straten deel van Ruiselede centrum
- Blekkervijverstraat

De overige wegen zijn hoger geselecteerd of geselecteerd als landelijke weg type III.

#### **Kamer E**

---

In kamer E zijn vooral landbouwpercelen gelegen. Jezuïtengoed is geselecteerd als landelijke weg type V en Blekkervijverstraat is geselecteerd als landelijke weg type IV. Bij de bouw van spoor 3 en 4 komen er nog een aantal langswegen bij het spoor, deze hebben reeds een bestemming gekregen door de NMBS in overleg met de gemeentes en zijn meestal beperkt verkeer of een fietsweg.

**Kamer F**

---

In kamer F zijn de 2 straten geselecteerd als landbouwwegen omdat deze rechtstreeks op de grens (N368) aantakken.

**Kamer G**

---

In kamer G zijn de meeste straten geselecteerd als landbouwwegen. Bakensgoed en Aalterstraat zijn gedeeltelijk geselecteerd als landelijke weg type V.

**Kamer H**

---

In kamer G zijn de andere straten geselecteerd als landbouwwegen.

**10.5. STAP 4: UITWISSELPUNTEN**

In de vijfde en laatste stap worden de uitwisselpunten tussen de kamers aangeduid. Zij zorgen ervoor dat vanop de hoofdstructuur van de ene kamer op een veilige manier naar de hoofdstructuur in de andere kamer kan gegaan worden.

Voor landbouwverkeer zijn er verschillende uitwisselpunten tussen kamers. Tussen kamer A en B is de verbinding Eikelingen – Kraaiveldstraat en Drie Koningen - Heirweg belangrijk. Voor recreatief verkeer is de verbinding van Kamer B naar C belangrijk op de punten Oude Bruggestraat – Blauwhuisstraat en de Scheiddreef. Kamer B naar C/D is de Heirweg – Torenweg belangrijk en de Gravestraat – Rakestraat. Tussen Maria-Aalter en Aalter is de brug over de E40 geselecteerd als uitwisselpunt. Dat is weergegeven op *Kaart F4*.

## 11. AANBEVELINGEN

In voorgaande studies werd de basis gelegd om te komen tot een functietoekenningsplan voor landelijke wegen. Deze methodiek werd doorheen het proces van deze studie verder bijgestuurd. Daarenboven zijn er dankzij de toepassing verschillende zaken duidelijk geworden die mogelijk bijgesteld kunnen worden. Het geheel van aanbevolen wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke methodiek wordt hieronder toegelicht. In eerste instantie gaat het over de te gebruiken categorisering, vervolgens over het aangepaste stappenplan en ten slotte over andere aspecten die van belang zijn in het proces.

### 11.1. CATEGORISERING

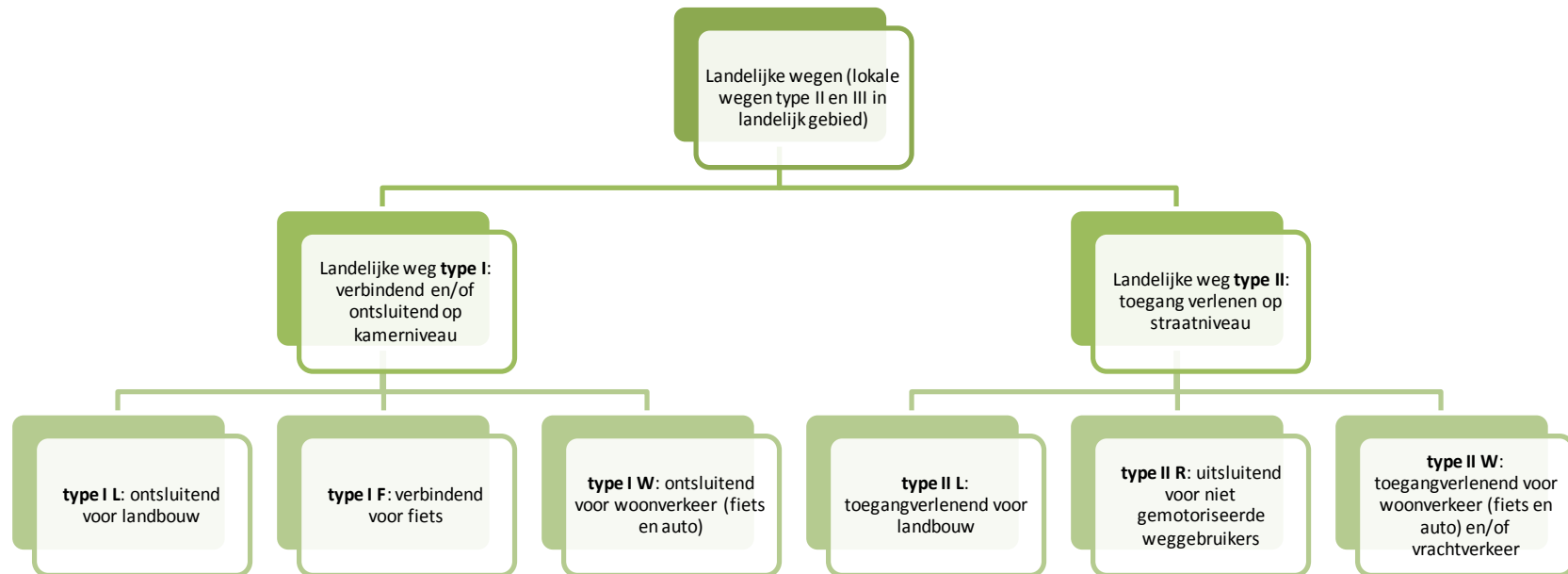
In de gebruikte categorisering van de landelijke wegen worden 5 types gebruikt. Hierbij zijn twee aspecten die mogelijk tot verwarring kunnen leiden. Enerzijds zorgt het gebruik van de nummering ervoor dat het lijkt alsof er een duidelijke **hiërarchie** is van type I tot een type V. Dat is echter niet het geval. Een landelijke weg type III (toegangverlenend voor landbouwvoertuigen) is niet van groter belang dan een landelijke weg type IV (toegangverlenend voor woonverkeer). Ook een landelijke weg type I is niet belangrijker dan een landelijke weg type II, het is gewoon een samenvallen van 2 hoofdfuncties. Er is dus eigenlijk slechts een hiërarchie tussen groep 1 en groep 2. Groep 1 is ontsluitend op kamerniveau (verbindend voor fietsers), terwijl groep 2 toegangverlenend is naar de percelen. Er wordt daarom gesuggereerd om in de toekomst in de nummering van de types de hiërarchie rechtstreeks te laten doorschijnen.

Anderzijds is er in de huidige benaming een **discrepantie** tussen groep 1 en groep 2. Terwijl er in groep 2 een apart type wordt gekoppeld aan elke hoofdfunctie (type III voor landbouw, type IV voor wonen en type V voor recreatief gebruik), wordt er in groep 1 gebruik gemaakt van letters om deze opdeling te maken binnen eenzelfde type (type II L voor landbouw, type II W voor wonen en type II F voor fietsers). Omdat het gebruik van de nummering in groep 2 de indruk kan wekken dat een type V ondergeschikt is aan een type III, wordt gesuggereerd om het gebruik van de letters toe te passen op elk niveau.

Gelet op de twee vorige aspecten – hiërarchie in 2 niveaus en lettergebruik binnen elk niveau – wordt een **nieuwe categorisering voorgesteld**. Daarbij worden dus nog slechts twee categorieën overgehouden. Een landelijke weg type I is ontsluitend of verbindend op kamerniveau. Een landelijke weg type II is toegangverlenend naar de percelen. Binnen deze twee categorieën kan dan aan de hand van het lettergebruik de hoofdfunctie aangeduid worden. Voor een type I is dat een L voor landbouw, een W voor wonen en een F voor fiets. Voor een type II is dat een L voor landbouw, een W voor wonen en een R voor recreatief. Op deze manier krijgen we volgende typologie (zie Figuur 9):

- Landelijke weg type I L = kamerontsluitend voor landbouwverkeer
- Landelijke weg type I W = kamerontsluitend voor woonverkeer (fietsen en auto's)

- Landelijke weg type I F = verbindend doorheen de kamer voor fietsverkeer
- Landelijke weg type II L = toegangverlenend naar (in hoofdzaak) landbouwpercelen en –bedrijven
- Landelijke weg type II W = toegangverlenend naar (in hoofdzaak) woningen, bedrijven of industrie
- Landelijke weg type II R = uitsluitend gebruik door actieve weggebruikers (niet gemotoriseerd), meestal in functie van recreatie



Figuur 9: Voorstel categorisering landelijke wegen

In de categorisering gebruikt in het kader van voorliggende studie, stond een landelijke weg type I voor de combinatie van een type II L en een type II F. Deze overlappen immers geregeld. Binnen het voorstel hier wordt daarvoor geen aparte categorie meer aangemaakt. Er wordt nu gewoon gebruik gemaakt van de **combinatie** van de letters. Het samenlopen van een landelijke weg type I L en een type I F is dan een landelijke weg type I L,F. Op kaart kunnen de twee kleuren dan naast elkaar gebruikt worden. Dat brengt een belangrijk visueel voordeel met zich mee. Het is nu immers zo dat elke ontsluitingsstructuur op zich duidelijk blijft. Er wordt nu niet meer overgegaan op een ander type, maar je ziet de volledige hoofdstructuur van elk type weggebruiker doorlopen. Daarnaast kan er op deze manier ook flexibel omgesprongen worden om andere combinaties te maken.

## 11.2. STAPPENPLAN

### 11.2.1. *UITGESLOTEN ZONES*

Omdat de studie gaat over landbouwwegen, worden zones die bebouwd zijn buiten beschouwing gelaten. Er wordt daarom gekeken naar de bebouwde kom, gewestplannen (bv. woonuitbreidingsgebied), satellietbeelden en luchtfoto's om te komen tot een afbakening van bebouwde zones waarin de straten geen functietoekenning zullen krijgen. Het is belangrijk dat bij de aanduiding van de bebouwde zones ook het wegennet binnen de zones nog zichtbaar blijft. Ook de effectieve kamergrenzen dienen door te lopen in het bebouwde gebied. Op deze manier blijft duidelijk hoe een mobiliteitskamer ontsloten kan worden, ook richting het bebouwd gebied. De uitgesloten zone wordt daarom aangeduid met een doorkijklaag.

In het kader van deze studie is gebleken dat het gebruik van de term *uitgesloten zones* meer aangewezen is dan de term bebouwde zones. De zones die uitgesloten worden zijn hoofdzakelijk bebouwd, maar je kan er niet van uitgaan dat er restpercelen onbebouwde grond mee afgebakend worden.

### 11.2.2. *TERMINOLOGIE*

In de oorspronkelijke methodiek werd gesproken van landschapskamers. De kamers worden echter afgebakend op basis van barrières, zijnde voornamelijk wegenstructuren van hogere categorie. De meeste grenzen zijn dan geen overgang tussen verschillende landschappen. Daarom is het moeilijk om te spreken van landschapskamers. Er wordt daarom beter gesproken van mobiliteitskamers.

### 11.2.3. *TOEGANGSPOORTEN*

Bij de functietoekenning voor de Westhoek werden de toegangspoorten aangeduid. Het ging om alle wegen die vanop de grens de kamer binnenkomen. Deze aanduiding lijkt in eerste instantie dan eerder overbodig. Er kan algemeen gesteld worden dat op alle plaatsen waar een mobiliteitskamer wordt binnengekomen, een aangepaste signalisatie wordt voorzien om het gewenste rijgedrag aan te duiden. Dat gewenste rijgedrag houdt een maximale snelheid van 50km/u in en een situatie waarbij landbouwvoertuigen, fietsers en wandelaars steeds voorrang hebben ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. Fietsers kunnen in het midden van de smalle rijweg fietsen zodat gevaarlijke inhaalmanoeuvres van gemotoriseerd verkeer vermeden worden. Hiervoor zou bijvoorbeeld een nieuw verkeersbord ontwikkeld kunnen worden gelijkaardig aan dat van de bebouwde kom.

Het kan wel interessant zijn om specifiek naar toegangspoorten te kijken, maar dan op basis van de gebeurde functietoekenning. Deze toekenning geeft immers inzicht in welke wegen voorzien moeten worden als echte toegang tot een gebied en voor welke weggebruiker. Op het einde van de functietoekenning zouden dan verschillende types van toegangspoorten gedefinieerd kunnen worden. Het zijn dan maatregelen in de vorm van een poorteffect. Net zoals alle andere maatregelen kunnen deze poorten ervoor zorgen dat gemotoriseerd verkeer niet meer door kan, afgeremd wordt, ... Deze worden dan ook opgenomen bij het overzicht van de maatregelen die genomen worden in het onderzoeksgebied.

#### 11.2.4. *VOLGORDE*

De volgorde van het stappenplan werd aangepast. Er worden vier duidelijke stappen onderscheiden (uitvoerig beschreven in vorige hoofdstukken):

1. Afbakening van de mobiliteitskamers
2. Hoofdontsluiting
3. Functietoekenning
4. Uitwisselpunten

#### 11.2.5. *RUIMTELIJKE INPUT*

Er is een belangrijke rol weggelegd voor ruimtelijke input, ook bij de functietoekenning zelf. Zo worden er overzichtskaarten gemaakt van het gebied. Een eerste kaart toont de assen voor doorgaand verkeer. Deze is gekoppeld aan de afbakening van de mobiliteitskamers. Daarnaast worden de woonkernen, landbouwgebieden, waardevolle groengebieden en recreatieve zones in kaart gebracht. Op basis van deze kaarten wordt de inpasbaarheid van de hoofdassen geëvalueerd en wordt een duidelijk afleesbare en logische hoofdstructuur opgesteld. Door deze manier van werken kunnen recreatief-, ecologisch- of, historische interessante of waardevolle gebieden gevrijwaard worden van gemotoriseerd verkeer of wordt meer ruimte geven aan trage weggebruikers.

### 11.3. *ANDERE ASPECTEN*

#### 11.3.1. *BASISLAAG*

In deze studie werd gebruik gemaakt van het Navstreet wegenbestand als basislaag voor het netwerk van de functietoekenning van de landelijke wegen. Deze bestanden blijken echter niet altijd even gedetailleerd. Bepaalde kleinere landelijke wegen blijven daarom wel eens buiten beschouwing en kregen bijgevolg geen functietoekenning in deze studie. Voornamelijk voor het bepalen van het pakket van maatregelen kan het zijn dat hiermee schakels gemist worden. Sluipverkeer kan dan mogelijk van deze gemiste schakels gebruik gaan maken. Het is daarom belangrijk om een zo accuraat en gedetailleerd mogelijk wegenbestand als basis te gebruiken.

#### 11.3.2. *TRAGE WEGEN*

Trage Wegen zijn wegen die niet bestemd zijn voor gemotoriseerd verkeer en enkel gebruikt worden door wandelaars, fietsers en andere actieve weggebruikers. Het is nuttig om dit type van wegen mee te nemen in de analysefase als input naar het functietoekenningsproces. Ze worden echter niet gebruikt om een effectieve functietoekenning te krijgen. Ze worden dus niet mee opgenomen in de basislaag van wegen die een functietoekenning

krijgen. Wel zijn Trage Wegen een belangrijke input voor het bepalen van de hoofdassen voor fietsers. Het BFF loopt immers vaak door over bijvoorbeeld specifieke fietspaden. Daarnaast kunnen ze bepalend zijn voor het aanduiden van uitwisselpunten tussen kamers.

In die zin is het Trage Wegennet een nuttige aanvulling bij de analysefase, maar de wegen krijgen dus geen bepaalde functie. Omgekeerd is het wel mogelijk dat er op een bepaalde weg die wordt gecategoriseerd als type I F of als type II R gemotoriseerd verkeer onmogelijk gemaakt wordt. Op dat moment heeft deze weg een functie toegekend gekregen en wordt hij een Trage Weg. De weg was echter bij aanvang van de studie en voorafgaand aan de functietoekenning, nog geen Trage Weg en is daarom wel mee opgenomen in de basislaag.

### 11.3.3. *SAMENWERKING*

De methodiek van de functietoekenning werd ontwikkeld op vraag van verschillende gemeentes in de Westhoek. De methodiek werd daar toegepast door de VLM. Omdat de vraag vanuit de gemeenten zelf kwam, was er een breed draagvlak. Dat bleek bij deze studie niet altijd het geval te zijn.

Bij de toepassing van de functietoekenning voor de regio's in deze studie, bleek het draagvlak bij de betrokken gemeenten niet altijd aanwezig. De gemeenten hebben nu niet zelf het initiatief genomen en waren minder betrokken. Het was dan ook duidelijk merkbaar dat men niet altijd open stond voor de gebruikte methodiek. Omdat het uiteindelijk de bedoeling is dat de gemeenten met de studie aan de slag gaan, is het belangrijk dat zij zeer nauw betrokken worden bij het proces. Er wordt daarom voorgesteld om ook al vooraf een duidelijke afstemming met de gemeenten op poten te zetten om de nodige engagementen en intenties te krijgen. De studie kan dan leiden tot effectieve maatregelen die door de gemeente worden gedragen en uitgevoerd.

De methodiek en de resultaten zijn immers zeer nuttig voor een duidelijke visievorming. In die zin is het vergelijkbaar met de wegencategorisering zoals die nu gebeurt in de mobiliteitsplannen. Deze functietoekenning is aanvullend op de mobiliteitsplannen en biedt potentie om opgenomen te worden in het kader van gemeentelijke mobiliteitsplannen en zo een concreet statuut te krijgen.

### 11.3.4. *GEBIEDSGROOTTE*

De methodiek werd toegepast op vier regio's van verschillende grootte. De grootte van het onderzoeksgebied blijkt een aspect dat een belangrijke impact heeft op de uitvoering van de methodiek. Enerzijds zijn er aspecten die vragen dat het onderzoeksgebied niet te klein wordt gehouden, gelet op volgende aspecten:

- Er moet minstens 1 mobiliteitskamer afgebakend kunnen worden
- Om uitwisselpunten te kunnen bepalen moeten er minstens 2 mobiliteitskamers gedefinieerd kunnen worden
- Het is nuttig om de ruimtelijke samenhang te bewaren

Toch zijn er belangrijke aspecten die vragen om de oppervlakte van het onderzoeksgebied niet te groot te maken:

- Het is moeilijker om een gedetailleerd beeld te krijgen van het volledige gebied en zijn werking
- Het is niet vanzelfsprekend om een basislaag van voldoende detailniveau te verkrijgen met alle landelijke wegen erop
- Meer betrokken partijen (gemeenten) hebben meer verschillende visies
- In het algemeen wordt het proces bemoeilijkt door de grootte

Het is daarom belangrijk om bij de afbakening van het onderzoeksgebied een evenwicht te zoeken om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan bovenstaande elementen.

#### 11.3.5. *GEBIEDSKENMERKEN*

De methodiek werd toegepast op vier regio's met verschillende kenmerken. Zo blijkt de verstedelijkingsgraad een aspect met een belangrijke impact op de toepassing van de methodiek. De voor Vlaanderen kenmerkende versnipperde bebouwing en lintbebouwing zorgt soms voor een moeilijke keuze voor een functietoekenning. In meer open gebied kan echter over het algemeen wel gewerkt worden met grotere mobiliteitskamers met meer samenhang. Dat is anders in een meer randstedelijke regio (in deze studie de regio Schelde-Leie), waar de verschillende woonzones en de meer uitgebouwde infrastructuur zorgen voor kleinere mobiliteitskamers met minder samenhang. Bovendien wordt de keuze voor ontsluiting daardoor complex, zeker in relatie met de bebouwde gebieden die uitgesloten blijven van de eigenlijke functietoekenning. Er moet dan gezocht worden naar een goede afstemming van de categorisering binnen de uitgesloten zones en de eigenlijke zones waarin de functietoekenning gebeurt.

#### 11.3.6. *BASISGEGEVENS*

Om een vlotte studie mogelijk te maken is het belangrijk dat er een draaiboek is voor alle betrokken gemeenten en andere actoren. Dit draaiboek kan aangeven wanneer welke gegevens dienen aangeleverd te worden of worden besproken in een workshop. Een eerste workshop kan het studiebureau in staat stellen om alle informatie uit de eerste hand te ontvangen. Zo is nieuwe informatie van een nog niet afgewerkt mobiliteitsplan voorhanden of veranderingen aan wegenis door een ingrijpende aanpassing in het gebied. Zo kunnen de basisgegevens ook worden afgerond en dient het werk niet opnieuw te gebeuren na verloop van tijd. Het dient ook in fase 1 al duidelijk te zijn welke implicaties bepaalde zaken met zich meebrengen in de fase van de functietoekenning. Zo kan er op het einde van de workshop al een eerste kaart worden gemaakt van de functietoekenning en kan deze een eerste keer besproken worden.

#### 11.3.7. *DYNAMISCH*

Een functietoekenningsplan is geen statisch gegeven. Net zoals de andere wegencategorisering is zij onderhevig aan de evoluerende mobiliteitsomstandigheden (aanpassen BFF, mobiliteitsplannen, ...) en kan de functietoekenning bijgestuurd worden.

## DEEL IV: MAATREGELEN

## 12. INLEIDING

Een functietoekenning bij landelijke wegen kan oneigenlijk gebruik tegengegaan. Hierdoor kan sluijpvverkeer worden vermeden, worden wegen minder belast en is het onderhoud aan deze wegen goedkoper. Eens er consensus is over de gewenste functie kan men overgaan tot het opstellen van de gewenste maatregelen om het eigenlijk gebruik af te dwingen.

In dit hoofdstuk stelt het consortium enkele maatregelen voor om een oneigenlijk gebruik van landelijke wegen tegen te gaan en het eigenlijk gebruik van de landelijke wegen in goede banen te leiden. Het voortraject, om over te gaan tot het implementeren van deze maatregelen is steeds een **functietoekenning**.

De maatregelen kunnen onderverdeeld worden in vijf groepen:

- Verkeersborden - regelgeving
- snelheidsmilderende maatregelen
- selectieve toegangen.
- aanpassen wegprofiel

De maatregelen kunnen in willekeurige volgorde gebruikt worden. Het doel is om de landelijke wegen in goede staat te houden en de kostprijs, veroorzaakt door een groot patrimonium van landelijke wegen, te beperken.

## 13. VERKEERSBORDEN - REGELGEVING

### 13.1. AANWIJS- EN GEBODSBORDEN

#### 13.1.1. *WEGEN VOOR RECREATIE (F99A)*

##### Wettelijke bepaling

---

##### 12.23. Verkeersborden F99a en F101a. - Weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters.

1 Deze borden hebben een zijde van tenminste 0,40 m.

2 Zij mogen door geen enkel onderbord aangevuld worden.

3 Zij mogen niet gebruikt worden voor de bebakening van een voetgangerszone.

##### Waar wel te plaatsen

---

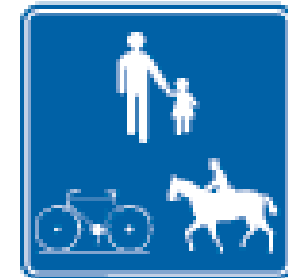
Landelijke wegen type II F

Landelijke wegen type V

##### Waar niet te plaatsen

---

Bij ontsluiting landbouwverkeer



### 13.1.2. LANDBOUWWEGEN (F99c)

#### Wettelijke bepaling

---

**Verkeersborden F99c en F101c. Weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters.**

- 1 Deze borden hebben een zijde van ten minste 0,40 m.
- 2 Zij mogen door geen enkel onderbord worden aangevuld.
- 3 Zij mogen niet gebruikt worden voor de bebakening van een voetgangerszone.

#### Waar wel te plaatsen

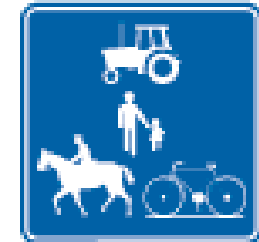
---

- Landelijke wegen type I
- Landelijke wegen type II L
- Landelijke wegen type III

#### Waar niet te plaatsen

---

- Landelijke wegen type II W
- Landelijke wegen type IV



### 13.1.3. SNELHEIDSZONE (F4A)

#### Wettelijke bepaling

---

**Verkeersbord F4a. Begin van een zone met een snelheidsbeperking van 30 km per uur. Verkeersbord F4b. Einde van een zone met een snelheidsbeperking van 30 km per uur.**

**1** Deze verkeersborden hebben als afmetingen 0,60 m X 0,90 m. Deze afmetingen mogen verminderd worden tot 0,40 m X 0,60 m rekening houdend met de plaatsgesteldheid. Deze verkeersborden worden afzonderlijk geplaatst van de andere verkeersborden met zonale draagwijdte. Zij mogen evenwel op dezelfde paal worden bevestigd.

**2** Deze verkeersborden worden tegelijk geplaatst op alle toegangen en alle uitgangen van de zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur.

**3** Met deze verkeersborden worden één of meerdere straten afgebakend waarin de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie, en dit als gevolg van het beleid dat door de wegbeheerder gevoerd wordt.

**4** De toegang tot de zone 30, die aangeduid wordt met deze verkeersborden, moet duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide.

**5** Indien aansluitend bij een schoolomgeving, zoals gedefinieerd in [artikel 2.37](#) van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, de mogelijkheid bestaat om een grotere zone 30 af te bakenen omdat er één of meer straten op aansluiten met een overwegende verblijfsfunctie, zodat de schoolomgeving hierin vervat kan zijn, dan kan deze meer omvattende zone 30 afgebakend worden, in plaats van alleen maar de strikter geïnterpreteerde schoolomgeving.

#### Waar wel te plaatsen

---

Landelijke wegen

#### Waar niet te plaatsen

---

-



13.1.4. **WOONERF (F12A)**

Wettelijke bepaling

---

**Verkeersbord F12a. Begin van een woonerf.**

**Verkeersbord F12b. Einde van een woonerf.**

1 Deze verkeersborden moeten als afmetingen 0,90 m 0,60 m hebben. De witte boord moet 0,05 m breed zijn.

2 Deze verkeersborden worden tegelijk geplaatst op alle toegangen en uitgangen van een woonerf.

**Waar wel te plaatsen**

---

Landelijke wegen type II W

Landelijke wegen type IV

**Waar niet te plaatsen**

---

Bij industrieontsluiting



13.1.5. *DOODLOPENDE STRAAT*

**Wettelijke bepaling**

---

**12.12. Verkeersbord F45. Doodlopende weg.**

Het symbool van dit verkeersbord mag aangepast worden aan ieder geval afzonderlijk.

**Doorlopende weg zorgt voor doorgaande bewegingen voor fietsers en/of landbouwvoertuigen.**

**Waar wel te plaatsen**

---

Landelijke wegen type II L

Landelijke wegen type II F

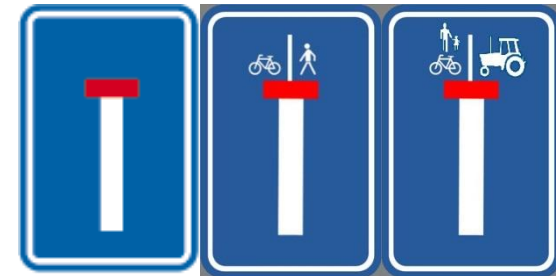
Landelijke wegen type III

Landelijke wegen type V

**Waar niet te plaatsen**

---

Bij industrieontsluiting



13.2. VERBODSBORDEN

13.2.1. *VERBODEN TOEGANG (C3)*

**Wettelijke bepaling**

---



**Verkeersbord C3. Verboden toegang, in beide richtingen, voor ieder bestuurder.**

1 Indien het plaatselijk verkeer toegelaten is, wordt het verkeersbord aangevuld met een onderbord van het type IV van bijlage 2 tot dit besluit met de vermelding "Uitgezonderd plaatselijk verkeer".

2 Dit onderbord mag ook een meer beperkende vermelding dragen, zoals "uitgezonderd landbouwersgebruik", enz.

**Waar wel te plaatsen**

---

Landelijke wegen type III

Landelijke wegen type IV

Landelijke wegen type V

**Waar niet te plaatsen**

---

-



### 13.2.2. *SELECTIEVE VERBODEN TOEGANG*

Om bepaalde gebruikers de toegang te verbieden kunnen selectieve toegangsborden gebruikt worden. Een onderbord met “Uitgezonderd plaatselijk verkeer” is mogelijk.

Quads



Auto's



Ruiters



Brommers



#### Wettelijke bepaling

---

De silhouetten die voorkomen op de verkeersborden C5, C6, C7, C9, C11, C13, C15, C17 en C19 mogen op eenzelfde verkeersbord gegroepeerd worden.

Het aantal gegroepeerde silhouetten mag echter niet groter zijn dan drie. Buiten de bebouwde kommen bedraagt dit aantal ten hoogste twee.

Bij gelijktijdig gebruik van de symbolen van de verkeersborden C9 en C11 worden deze op eenzelfde verkeersbord gegroepeerd.

#### Waar wel te plaatsen

---

Landelijke wegen type I

Landelijke wegen type II

Landelijke wegen type III – V

#### Waar niet te plaatsen

---

-



### 13.3. TONNAGEBEPERKING

#### Wettelijke bepaling



1° De verkeersborden C21, C22, C23, C24a, C24b, C24c, C25, C27 en C29 moeten worden geplaatst op plaatsen waar de weggebruiker nog een alternatieve reisweg kan kiezen. Indien er op de plaats waar de voornoemde verkeersborden de toegang voor de betrokken voertuigen verbieden, geen andere reisweg meer mogelijk is, dan moet er een gelijkaardig verkeersbord, voorzien van een onderbord van het model Ia zoals omschreven in [bijlage 2](#) bij dit besluit, waarop de afstand tot het eigenlijke verbodsteken is vermeld, op de plaats waar er wel nog een andere reisweg mogelijk is, worden geplaatst.

2° Een onderbord van het type VIIa van [bijlage 2](#) tot dit besluit, aangebracht onder het verkeersbord C23, beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan het aangeduide.

3° Een onderbord, zoals omschreven in [bijlage 9](#) van onderhavig besluit, aangebracht onder het verkeersbord C24a, beperkt het verbod tot bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en waarvoor de toegang tot tunnels van de categorieën B, C, D of E verboden is.

4° Enkel doorgangen waarvan de doorrijhoogte minder bedraagt dan 4,30 m moeten door het verkeersbord C29 worden aangeduid. De te vermelden doorrijhoogte is gelijk aan de vrije doorrijhoogte verminderd met 0,30 m. Voor doorgangen waarvan de doorrijhoogte minder bedraagt dan 2,50 m, is de te vermelden hoogte gelijk aan de doorrijhoogte verminderd met 0,15 m. Wanneer de vrije doorrijhoogte over de lengte of de breedte van de doorgang verschilt, dan moet de laagste doorrijhoogte worden vermeld.

Indien nodig kan de doorrijhoogte die op deze manier werd geregeld, bij de ingang van de doorgang worden aangeduid met borden zoals bepaald in [bijlage 8](#) van onderhavig besluit.

#### Waar wel te plaatsen

Landelijke wegen type II W

Landelijke wegen type II F

Landelijke wegen type IV

Landelijke wegen type V



## 13.4. ONDERBORDEN

### 13.4.1. *UITGEZONDERD TYPE VERKEER*

Uitzonderingsmaatregelen jegens verschillende types verkeer zijn aanvullingen op bepaalde verbodsborden of gebodsborden.



#### **Wettelijke bepaling**

**68.4.1** Een onderbord van het model M.2. bedoeld in [artikel 65.2](#). moet het verkeersbord C1 aanvullen wanneer het verbod niet geldt voor de fietsers. Indien het verbod evenmin geldt voor de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, wordt dit verkeersbord aangevuld met een onderbord van het model M.3. bedoeld in [artikel 65.2](#).



## 14. SNELHEIDSMILDERENDE MAATREGELEN

### 14.1. WEGVERSMALLING

#### Wettelijke bepaling

---

##### 8.13. Verkeersbord B21. Smalle doorgang.

Vorrang ten opzichte van de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen. Het verkeersbord B19 mag vóór een smalle doorgang slechts geplaatst worden indien de zichtbaarheid van het ene uiteinde van die doorgang tot het andere volledig is en indien twee auto's er niet kunnen kruisen; terzelfdertijd wordt voor het verkeer dat uit de tegenovergestelde richting komt, het verkeersbord B21 geplaatst.

#### Waar wel te plaatsen

---

Landelijke weg type II F

Landelijke weg type II W

Landelijke weg type III

Landelijke weg type IV

Landelijke weg type V

#### Waar niet te plaatsen

---

Bij intensief landbouwverkeer.



## 14.2. VERHOOGDE INRICHTING

### Wettelijke bepaling

---

Artikel 22ter. Verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen 22ter1. Op de openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen, die aangekondigd zijn door de verkeersborden A14 en F87 of die, op de kruispunten, alleen aangekondigd zijn door de verkeersborden A14, of die gelegen zijn binnen een zone afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b:1° moeten de bestuurders deze inrichtingen dubbel voorzichtig en met matige snelheid naderen, zodat zij erover rijden met een snelheid die niet meer bedraagt dan 30 km per uur;

2 is elk links inhalen verboden op deze inrichtingen;

3 is stilstaan en parkeren verboden op deze inrichtingen, behoudens plaatselijke reglementering.



22ter2. De in 22ter.1. bedoelde verhoogde inrichtingen moeten voldoen aan de vereisten inzake aanleg en aan de technische voorschriften die door Ons worden bepaald.

### Waar wel te plaatsen

---

Landelijke wegen type II W

Landelijke wegen type II F

Landelijke wegen type IV

Landelijke wegen type V

### Waar niet te plaatsen

---

Bij vrachtverkeer

### 14.3. BLOEMBAKKEN

Bloembakken kunnen gebruikt worden om de breedte van de weg te verminderen en zo de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Dit wordt toegepast in woonstraten waar veel autoverkeer is.

#### **Waar wel te plaatsen**

---

Landelijke wegen type II W

Landelijke wegen type IV

#### **Waar niet te plaatsen**

---

-



#### 14.4. ONGELIJKE VERHARDINGEN

##### Kasseistrook

Een kasseistrook heeft geen speciale bebording nodig. Indien het gelegen is bij een fietsroute kan er gebruik gemaakt worden van een langstrook met beton. Deze verharding kan niet worden gebruikt in woonstraten omwille van de geluidshinder.

##### Eénspoorpad

Het éénspoorpad is een manier om een goede verharding te bieden aan fietsers maar personenvoertuigen te ontraden deze weg te gebruiken. Landbouwverkeer heeft geen nadeel van deze verhardingsvorm.

##### Tweesporenpad

Een tweesporenpad maakt dat het mogelijk is om met een auto er nog over te rijden maar dat 1 wiel op een oneffen oppervlak rijdt. Dit wordt bekomen door de breedte van de oneffen strook 1,8m breed te maken. Dit door middel van grasdallen, kasseien of gras. Fietsers en landbouwverkeer hebben er geen last van.

##### **Waar wel te plaatsen**

---

Landelijke wegen type I

Landelijke wegen type II L

Landelijke wegen type II W

Landelijke wegen type III

Landelijke wegen type V

##### **Waar niet te plaatsen**

---

Bij de ontsluiting van een aanzienlijke hoeveelheid woningen.



#### 14.5. ONVERHARDE WEG

Een onverharde weg is bedoeld voor landbouwverkeer. De breedte is beperkt maar uitwijkstroken kunnen voorzien worden.



##### **Waar wel te plaatsen**

---

Landelijke weg type II

Landelijke weg type III

##### **Waar niet te plaatsen**

---

Bij grote hoeveelheid recreatief (niet mountainbike) fietsverkeer

## 15. SELECTIEVE TOEGANG

### 15.1. TRACTORSLUIS

Een tractorsluis kan geplaatst worden om doorgaand autoverkeer te weren op bepaalde relaties. Fiets- en landbouwverkeer kan dit obstakel nog passeren. Autoverkeer dient erop attent gemaakt te worden dat ze niet meer door de weg kunnen rijden. Er zijn geen regels voor het plaatsen van bepaalde borden waardoor de juridische aansprakelijkheid moet worden afgewend door het gebruik van gevaarsbord. Dit kan in combinatie met een aanduiding van een tractorsluis.



Begin van de straat

Aan de tractorsluis



Een tractorsluis bestaat ook in de vorm van een zandbak. Het plaatsen van bebording is niet in de wegcode opgenomen. Daarom dient opnieuw een gevarenteken te worden geplaatst aan de zandbak en een doorlopende straat aan het begin van de straat.



## 15.2. SLAGBOOM

Een slagboom kan geplaatst worden indien een weg afgesloten moet blijven voor gemotoriseerd verkeer. De slagboom kan geplaatst worden in bosgebieden, bij niet-intensieve vormen van landbouwpercelen met één eigenaar. Fietsverkeer kan de toegang tot deze weg ook worden ontzegd.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van een verkeersbord C3 met mogelijke uitzonderingen.



### Waar wel te plaatsen

---

Landelijke wegen type V

### Waar niet te plaatsen

---

Bij ontsluiting van frequent bezochte landbouwpercelen.

### 15.3. PAALTJES

Paaltjes kunnen geplaatst worden om een weg voor alle verkeer te laten doodlopen behalve voor fietsers. Hier dient een C3 met uitzondering van fietsers worden geplaatst. Een alternatief voor de paaltjes is een boom of een bloembak die midden op de weg wordt geplaatst.



#### Waar wel te plaatsen

---

Landelijke wegen type II F

Landelijke wegen type V

#### Waar niet te plaatsen

---

Bij doorgaand landbouwverkeer

## 16. AANPASSEN WEGPROFIEL

Als laatste maatregel kunnen we ook het bestaande profiel van de landelijke wegen aanpassen (versmallen of verbreden) afhankelijk van de gewenste functie. In dit hoofdstuk worden de bouwstenen van enkele generieke typeprofielen meegegeven die een leidraad vormen bij de beoordeling van het bestaande of gewenste profiel. Dit onderdeel doet niet alleen uitspraken over het functionele wegprofiel voor de gebruikers maar geeft ook richtlijnen voor de groene aankleding (bermen, bomenrijen, grachten) en de inpassing in het bestaande landschap.

In dit hoofdstuk worden de verschillende gebruikers of onderwerpen die ruimte innemen of landschappelijk bepalen, verder toegelicht en per onderwerp worden ontwerprichtlijnen meegegeven. In het volgende hoofdstuk worden de bouwstenen toegepast in een bijhorend profiel en grondplan per type. Deze typeprofielen en grondplannen zijn ook terug te vinden op de bijgeleverde overzichtsmatrix.

### 16.1. VOETGANGERS

Iedere mens is van tijd tot tijd voetganger (voetgangersvademecum).

De breedte die één persoon nodig heeft om zich comfortabel te kunnen bewegen bedraagt 0.70m. Wanneer de voetganger bagage draagt, een paraplu of een wandelstok gebruikt dan is er snel een breedte van 0.80m vereist. Een rolstoelgebruiker vraagt een breedte van 0.90m, waarvan de rolstoel zelf 0.70m in beslag neemt. Tegenover elkaar houden voetgangers een privacy afstand van 0.20m en tegenover obstakels zullen voetgangers steeds een veiligheidsafstand bewaren van 0.10m tot 0.20m. Deze afstanden van de verschillende voetgangers kunnen we samenvatten in één bouwsteen van 1 meter met een vrije hoogte van 2.10m. Dit is één weggebruiker vermeerderd met één privacy of veiligheidsafstand.

Indien een rolstoel gebruiker moet kunnen draaien is een ruimte van minimaal 1.50m noodzakelijk.

De gemiddelde loopsnelheid van een volwassen voetganger varieert van 0,8 tot 1,2m/sec.

## 16.2. FIETSERS

### 16.2.1. SPECIFICATIE FIETSER

Het technisch reglement van de wegcode heeft de breedte van een fiets vastgelegd op 0.75m, van zijn eventuele aanhangwagen op 1.00m en een hoogte van 2.50m. Als bouwsteen hanteren we 1.00 m: 0.75m fiets vermeerderd met een vetergang<sup>2</sup> van 0.25m met een vrije hoogte van 2.50m op maaiveldniveau.

Met de toepassing van deze bouwsteen wordt volgende schuwafstanden bij de bouwsteen gevoegd:

- 25 cm tot een tussenberm of rand met hoogteverschil van maximum 7 cm
- 50 cm tot een rand met hoogteverschil van meer dan 7 cm
- 50 cm tot vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens, enz. (aanbevolen 75 cm)
- 100 cm tot een gesloten wand.

### 16.2.2. WETGEVING EN NORMEN FIETSER

*Wegcode (K.B.01-12-1975) artikel 2.15.1. rijwielen:*

*Elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler.*

*De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel. Het niet bereden rijwiel wordt niet als voertuig beschouwd.*

*Artikel 82. Rijwielen en hun aanhangwagens: De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets mag niet meer bedragen dan 1,00 meter.*

---

<sup>2</sup> De vetergang van voertuigen is het ten gevolge van storende krachten en koerscorrecties afwijken van de rechte lijn. Hoe hoger de snelheid hoe groter de vetergang is. Dit is met name van belang bij het ontwerpen van nieuwe wegen of de reconstructie van bestaande wegen.

### 16.2.3. BFF EN HOOFDFIETSRUTES

De hoogste fietskwaliteit (inzake omgevingskwaliteit) moet geboden worden op de recreatieve hoofdroutes (zie functietoekenning). Op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) primeert de kwaliteit van het wegdek.

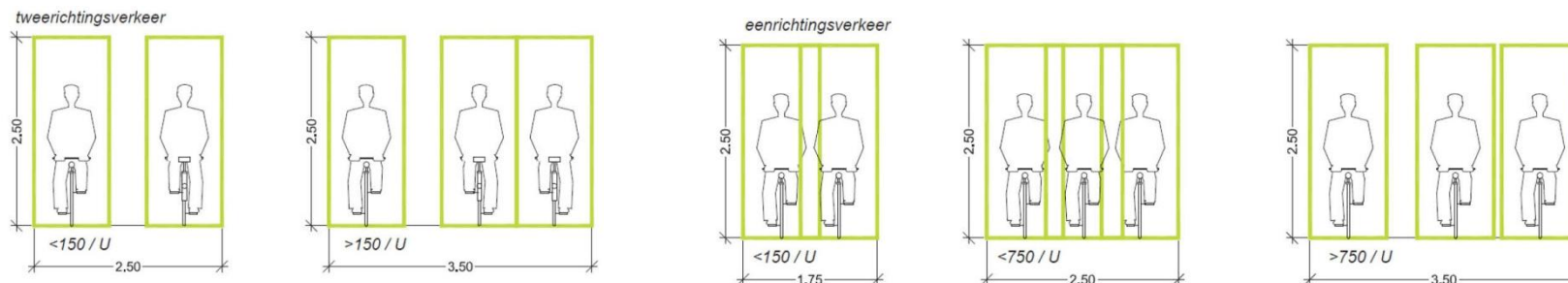
BFF/ hoofd recreatieve route buiten bebouwde kom = een fietsweg of vrijliggend fietspad

Fietsellingen worden bij voorkeur ontworpen met een helling kleiner dan 4%. Voor hoogteverschillen kleiner dan 2.5 meter kan uitzonderlijk een helling van maximaal 8% worden toegelaten.

Enriching fietspad met een frequentie lager dan 150 fietsers per uur: 1,75m breedte

Tweerichting fietspad met een frequentie lager dan 50 fietsers per uur: 2,5m breedte

Enriching fietspad met een frequentie hoger dan 750 fietsers per uur: 3,5m breedte



#### 16.2.4. *FIETSPAD*

*Volgens de Wegcode (K.B.01-12-1975) Artikel 2: Bepalingen art.2.7.*

*Het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74.*

- Kabels en leidingen worden niet onder fietspaden voorzien.
- Voor maximaal fietscomfort worden naadloze fietspaden aangelegd.
- Fietspaden moeten zo aangelegd zijn dat ze steeds machinaal kunnen worden onderhouden

Volgens het fietsvademeccum en de subsidieregeling is de minimale maat 1.50m en aanbevolen 1.75m voor eenrichtingsverkeer. Voor tweerichtingsverkeer is 2.50m de aanbevolen maat. De afmetingen zijn ook afhankelijk van de fietsintensiteit.

#### 16.2.5. *FIETSSUGGESTIESTROOK*

De fietssuggestiestrook is geen fietspad en maakt bijgevolg deel uit van de rijbaan. De fietssuggestiestrook heeft geen wettelijke betekenis. De fietssuggestiestrook toont de fietser de meest aangewezen positie op de rijbaan, attendeert de andere weggebruikers op de aanwezigheid van fietsers en helpt de automobilist voldoende afstand te houden. Om de verwarring tussen fietspaden en fietssuggestiestroken aan de weggebruikers te verduidelijken worden fietssuggestiestroken nooit met onderbroken witte lijnen of rode markering aangebracht.

- De fietssuggestiestrook heeft een breedte van 1.25m.
- De fietssuggestiestrook wordt gemarkeerd met een oker gekleurde coating.
- De fietssuggestiestrook wordt steeds langs beide zijden van de weg gemarkeerd.
- De fietssuggestiestrook langs geparkeerde wagens wordt 0.20m breder uitgevoerd.

#### 16.2.6. **OVERSTEEKPLAATSEN VOOR FIETSERS**

*Volgens de Wegcode (K.B.01-12-1975) Artikel 76 Dwarsmarkeringen:*

*De oversteekplaatsen die de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen moeten volgen om de rijbaan over te steken, worden afgebakend door twee onderbroken strepen gevormd door witte vierkanten of parallellogrammen.*

*MB 11 OKTOBER 1976. houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.*

*art. 18. Markeringen van oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. De afstand tussen de twee onderbroken strepen is tenminste 1,00m. Deze tussenruimte kan echter teruggebracht worden tot ten minste 0,80 m indien het fietspad met eenrichtingsverkeer is. Deze onderbroken strepen worden gevormd door vierkanten of parallellogrammen met als zijde ongeveer 0,50m en met een tussenafstand van ongeveer 0,50m. De dwarsmarkering moet aangebracht worden wanneer fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan moeten oversteken buiten het kruispunt of de rotonde. Zij mag niet aangebracht worden op het kruispunt of de rotonde wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dezelfde voorrangregels moeten naleven als de andere bestuurders.*

*De ondergeschiktheid aan het verkeer op de openbare weg die wordt overgestoken mag verduidelijkt worden door de verkeersborden B1 of B5. Mag enkel toegepast worden indien de oversteekplaats op meer dan 10.00 m van een kruispunt ligt, gemeten vanaf de snijlijn van de boordsteen op het kruispunt.*

#### 16.2.7. **SUBSIDIES FIETSFONDS**

De rol van de gemeenten in het fietsbeleid is essentieel. Als je weet dat 40 % van onze verplaatsingen binnen 3 km blijft, bijna 52,5 % van onze verplaatsingen korter is dan 5 km en bijna 71 % korter is dan 10 km, dan is er een enorm potentieel voor de fiets richting werk, winkel en school. Enkel veilige infrastructuur op het terrein zal mensen op de fiets zetten. Zeker voor die korte afstanden dicht bij de woonplaats ligt er een uitdaging voor de gemeenten om te investeren in veilige fietspaden langs gemeentewegen. Ongeveer 60 % van het BFF ligt op gemeentewegen. Voor de aanleg van deze fietspaden voorziet de provincies in Fietsfondssubsidies. Het Fietsfonds is een samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse provincies om de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) te ondersteunen. Voor elke euro die de provincie uitgeeft aan subsidiëring van een fietspad, legt de Vlaamse overheid een euro bij. Een lokale overheid die op eigen domein een fietspad wil aanleggen of verbeteren, kan zo tot 80 procent subsidie krijgen: de provincie en de Vlaamse overheid betalen elk 40 procent. De procedure is zo opgesteld dat de provincie het enige aanspreekpunt is voor de subsidieaanvrager.

### 16.3. RUITERS

De belevingswaarde van het wandelen te paard mag niet worden tenietgedaan door andere vormen van verkeer, die als storend worden ervaren (bromfietsen, terreinfietsen). In regel komen enkel verkeersarme of verkeersvrije wegen in aanmerking. Ontdubbelen van ruitercircuits met wandel of fietscircuits verdient aanbeveling. Uitzonderingen moeten grondig gemotiveerd worden.

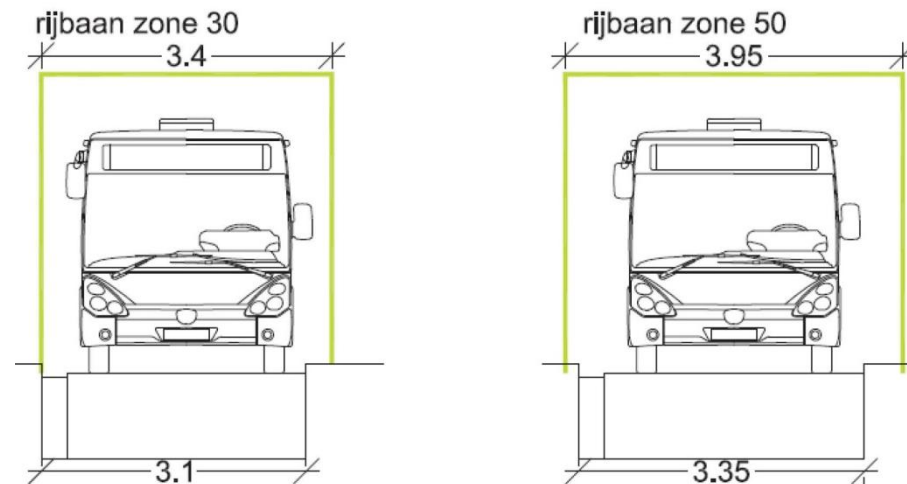
Ruiterpaden hebben bij voorkeur een losse toplaag zoals 'mul' zand. Waar dit in natuurlijke toestand niet aanwezig is, zou de opbouw van een ruiterpad kunnen bestaan uit een fundering van steenslag met een fractie van 0-32 mm over een diepte van 20 cm in geotextiel ingepakt. Het geotextiel ligt eronder en dichtgevouwen erboven zodat er een drainerende matras ontstaat (waarmee de toplaag dus niet kan vermengen). Daarbovenop kan een mengsel van porfiersplit met een fractie van 2-7 mm en rijzand (verhouding 50/50) aangebracht worden met een dikte van minimaal 20 cm, bij voorkeur 25 cm. De toplaag wordt niet aangewalst. Door in de opbouw geen fijne fractie (0-2 mm) van het porfiersplit toe te voegen zal de toplaag door gebruik minder verdichten en dus los blijven. Ruiterpaden hebben bij voorkeur geen borders.

### 16.4. OPENBAAR VERVOER

Bustype	lengte	breedte
standaard bus	11.65	2.50
gelede bus	18.20	2.55
belbus	6.24	2.10

De maximale breedte van deze bussen bedraagt 2,55 meter, te vermeerderen met 2 maal 0,25 meter voor de spiegels.

Gezien de beperkte intensiteiten op de landelijke wegen volstaat een profielbreedte van 5,6m om twee bussen te laten kruisen.



## 16.5. PERSONENWAGENS

De theoretische rijbaanbreedte enkel voor personenauto's is minimum 2,40m. Voor een rijbaan met autoverkeer in beide richtingen wordt een rijbaan voorzien van 3.50 - 5.50m.

## 16.6. GOEDERENVERVOER

### 16.6.1. WETGEVING EN NORMEN GOEDERENVERVOER - LANDBOUW

*Een voertuig, dus ook een landbouwtrekker, land-bouwmaterieel, enz., moet aan een aantal voorwaarden voldoen om op de openbare weg te mogen rijden. Door de steeds toenemende capaciteit van de landbouwwerktuigen worden ook de afmetingen van de machines steeds groter. Om de veiligheid tijdens transport op de openbare weg te garanderen, legt de wetgever beperkingen op qua afmetingen van voertuigen en hun lasten.*

*De in België toegelaten afmetingen en massa's van voertuigen worden geregeld in het technisch reglement op de voertuigen (KB van 15/03/1968 artikel 32 bis § 5). De toegelaten afmetingen voor vervoer worden eveneens geregeld in de wegcode (KB van 01/12/1975 artikel 46).*

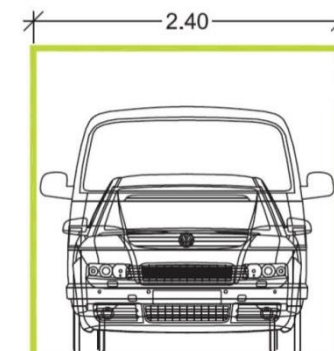
#### **Hoogte**

*De lading meegerekend, is de maximale hoogte van de voertuigen 4m.*

#### **Breedte**

*Voor landbouwtrekkers geldt in principe een maximumbreedte van 2,55m. Landbouwvoertuigen mogen echter 3m breed zijn, op voorwaarde dat zij zich alleen van de hoeve naar het veld en omgekeerd verplaatsen, niet sneller dan 30km/uur rijden en de beweegbare of gemakkelijk afneembare buitenste delen opgevouwen of verwijderd zijn om de breedte tijdens de verplaatsing op de openbare weg te verminderen.*

*Voertuigen van speciale constructie<sup>3</sup> mogen eveneens 3m breed zijn, mits zij niet sneller dan 30 km/uur rijden en de beweegbare of gemakkelijk afneembare buitenste delen opgevouwen of verwijderd zijn om de breedte tijdens de verplaatsing op de openbare weg te verminderen.*




---

<sup>3</sup> elk voertuig dat tot categorie N, O, T, C, R, S behoort en wegens zijn constructie of definitieve verbouwing voornamelijk bestemd is om als werktuig te worden gebruikt, met een laadvermogen dat bijna nul bedraagt t.o.v. zijn tarragewicht. Voor wat de inschrijving van de voertuigen betreft, dekt het

Voor bepaalde landbouwvoertuigen (maaidorsers, rooi-machines, enz.) die door hun constructie méér dan 3m breed zijn, geldt een uitzondering. Zij mogen echter niet zomaar op de openbare weg worden gebruikt en moeten hiervoor in principe de toestemming krijgen van de Federale overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer). Deze toestemming kan overigens bepaalde beperkingen aan het gebruik opleggen (bv. niet tijdens het weekend of op feestdagen, uitsluitend op een bepaald traject).

#### Werkbreedte versus transportbreedte

---

De transportbreedte van cultivatoren (landbouwwerktuigen die door een landbouwvoertuig voortgetrokken wordt) is vaak dezelfde dan de werkbreedte. Aangedreven machines zoals rotoeggen, veldfrezers, zaaimachines enz. met een werkbreedte van 3 meter hebben in de praktijk meestal een breedte die groter is dan de werkbreedte.

Er is een tendens naar landbouwwerktuigen met werkbreedten groter dan 3 meter. Deze werktuigen kunnen opklapbaar geconstrueerd worden. Vaak is de kostprijs van dergelijke constructie vrij hoog. Daarom is het ook mogelijk een niet opklapbare machine te kopen en deze op een platformwagen te transporteren. Dergelijk transportsysteem wordt reeds frequent toegepast voor de grotere maaiborden van maaidorsers. Voor werktuigen worden platte wagens met een of twee assen gebruikt. Deze hebben een laadruimte van ongeveer 2,5 meter tot wel 9 meter.

#### Kooiwielen en dubbele banden

---

Ook bij het gebruik van kooiwielen, dubbele banden of brede lage drukbanden moet worden opgelet dat de maximaal toegestane breedte niet wordt overschreden.

### 16.6.2. ONTWERPRICHTLIJN

#### Richtlijn vrachtverkeer:

---

- breedte rijweg < 5.50m voor beperkt éénrichtingsverkeer
- breedte rijweg = 5.50m aantal vrachtwagens beperkt
- breedte rijweg = 6.40m indien bussen en vrachtwagens in beide richtingen.
- breedte rijweg > 6.50m voor industrieterrein

---

*begrip "voertuig van speciale constructie" inzonderheid : het zelfrijdend bedrijfsmaterieel, het zelfrijdend landbouwmaterieel, de maaimachines en de werktuigaanhangwagens; (toestellen zoals bulldozers, graafmachines, oogstmachines, compressoren, enz....)*

### Richtlijn landbouwverkeer:

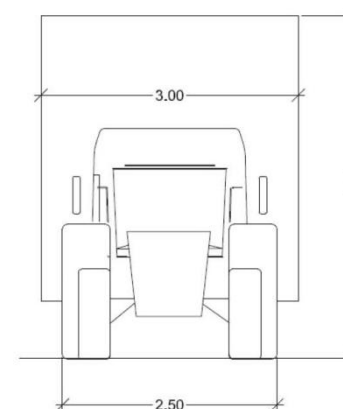
- rijbaan minimaal 3.10m voor landbouwvoertuigen in één rijrichting (hierbij wordt enkel rekening gehouden met voertuigen die voldoen aan de wettelijke bepalingen, loonwerkers breder dan 3,5m zijn niet opgenomen wegens het ontbreken van normen of richtlijnen voor dit type gebruikers)

#### 16.6.3. IN- EN UITRITTEN VOOR LANDBOUWVOERTUIGEN:

Elke in- en uitrit levert een mogelijke conflictsituatie op. Dit kan zowel te maken hebben met de verkeersveiligheid (conflict met voetgangers, fietsers, autoverkeer, enz.) als met de beeldwaarde (teveel verharding in de groene berm, minder straatbomen, dempen van baangrachten, enz.) van het openbaar domein. Het is dan ook noodzakelijk om het aantal in- en uitritten tot het noodzakelijke te beperken.

Per situatie wordt nagegaan welke breedte noodzakelijk is. Voor een weiland of akkerland dat slechts sporadisch wordt gebruikt is er geen volle verharding noodzakelijk en kunnen er naast een minimale of halfverharding grastegels geplaatst worden.

Wegens de breedte en aard van deze agrarische voertuigen is het ook niet wenselijk om bomen te dicht bij de in- en uitrit aan te planten.



## 16.7. GROEN EN WATER

De berminrichting zal afhankelijk zijn van de beschikbare breedte en van de voorgestelde landschappelijke eenheden zoals opgenomen in de inventarisatiebundel.

Bij het onderhoud en het herstellen van de landelijke wegen moet er steeds rekening gehouden worden met eventueel waardevolle bermen/ bomen.

### 16.7.1. BOMENBEELD

categorisering bomen volgens grootte

- Bomen van 1e grootte > 12 m
- Bomen van 2de grootte 6 - 12 m
- Bomen van 3de grootte < 6 m

#### Duurzame plantplaats

---

*bomen van 1<sup>e</sup> grootte*

- het hart bevindt zich in een verhardingsvrije boomspiegel van minimaal 1.80m x 1.80m x 1.00m. Hiervoor dient de berm minimaal 1m80 breed te zijn.
- ondergronds wortelruimte minimaal 2.50 x 2.50 x 0.80m obstakelvrij en goede grondkwaliteit.

*bomen met korte omlooptijd (bomen van 2e en 3de grootte)*

- boomspiegel minimaal 1.50m x 1.50m x 1.00m. Hiervoor dient de berm minimaal 1m50 breed te zijn.
- ondergronds wortelruimte minimaal 2.50 x 2.50 x 0.80m obstakelvrij en goede grondkwaliteit

#### Middenberm met bomen

---

Voor bomen met een **korte omlooptijd** is een middenberm minimaal 2.00 meter breed tussen de boordstenen. Indien de boordstenen voorzien worden van een stut wordt de ruimte vergroot tot 2.50m.

De middenberm voor bomen met een **lange omlooptijd** is minimaal 6.00 meter breed tussen de boordstenen. Indien de boordstenen voorzien worden van een stut wordt de ruimte vergroot tot 6.50m.

#### Inplanting

---

Om natuurverbindingen tussen elementen zoals bossen en poelen te creëren kunnen houtkanten en bomenrijen aangeplant worden. Op plaatsen waar de openheid van het landschap belangrijk is, om historische redenen of voor weidevogels, is het aanplanten van houtkanten niet wenselijk.

Storende elementen die niet kunnen verwijderd worden, kunnen aan het zicht onttrokken worden door aanplantingen. Waar houtkanten afwezig zijn of verdwenen zijn door werkzaamheden kunnen aanplantingen, vanuit esthetisch oogpunt, eveneens wenselijk zijn.

Voor (her)aanplantingen wordt uiteraard steeds gekozen voor streekeigen (autochtoon), of op zijn minst inheems plantgoed. Bij de soortkeuze moet er rekening gehouden worden met de standplaatseigenschappen en het latere beheer. Vooral nabij gekende of potentiële genenbronnen voor autochtone bomen en struiken is het belangrijk geen plantgoed van allochtone of onbekende herkomst te gebruiken. Zulks kan genetische vervuiling van de autochtone populaties als gevolg hebben. De Boomwijzer van ANB-Inverde vormt een handige leidraad om de meest geschikte boomsoort te bepalen.

Het kader voor de aanplant van bomen of bomenrijen vormt het plan met de landschapseenheden. De toepassing van straatbomen is afhankelijk van het beschikbare profiel. Indien voldoende ruimte aanwezig is kunnen straatbomen de infrastructuur ondersteunen waardoor er meer onderlinge samenhang in de landschappelijke structuur ontstaat.

We kunnen drie grote types binnen deze landschapseenheden onderscheiden: de open landschappen, de half-open landschappen en de gesloten landschappen. Elke landschappelijke eenheid kan binnen één van deze drie visuele landschapstypes onderverdeeld worden. Voor elk type wordt in de tabel het landschappelijke beeld en het bomenbeeld beschreven.

LANDSCHAPPELIJKE HOOFDTYPES	LANDSCHAPSEENHEDEN	BOMENBEELD
<p>OPEN</p> <p>weinig of geen kleine landschapselementen, weidse vergezichten</p>	<p>Open tot half-open landbouwgebied</p>	<p>Het open landbouwgebied aan de randen van het projectgebied Bulskampveld omvat zones met een open karakter. In deze zones staat de openheid voorop en wordt de aanplant van bomen beperkt tot de inplanting van enkele verspreide solitairen of kleinere bosclusters.</p>
<p>HALF-OPEN</p> <p>landschappen gekenmerkt door talrijke kleine landschapselementen onder de vorm van lijnvormige beplantingen</p>	<p>Mozaïeklandschap</p> <p>Mozaïeklandschap met grote bosclusters</p>	<p>Rondom de bestaande boscomplexen centraal in het gebied is veelal sprake van een kenmerkende, door dreven of dreefrestanten benadrukte, geometrische ontginningsstructuur, met een ruimtelijke mozaïek van kleinere bossen en landbouwgronden. De aanplant van nieuwe bomenrijen of dreven is gericht op het herstel van dit historische dambordpatroon.</p> <p>Het mozaïeklandschap speelt een belangrijke rol in de versterking en verbinding van de diverse boscomplexen onderling en met de bossen van Merkemveld-Doeveren-Kampveld en de Lakebossen-Munkebossen. Deze zones zijn belangrijke aandachtsgebieden voor nieuwe bomenrijen of dreven.</p> <p>Binnen het landbouwgebied, aansluitend op historische boscomplexen, komen lijnvormige houtige kleine landschapselementen voor (dreven, houtkanten, hagen, knotbomen, sloten,...) die relict vormen van het traditionele landschap (halfopen landbouwgebied). De aanplant van houtkanten of bomen langsheen deze wegen beogen een herstel van dit kleinschaliger historische patroon.</p>
<p>GESLOTEN</p> <p>Boslandschappen opgaand groen</p> <p>beperkte zichten</p>	<p>Bos-/ parkstructuur</p>	<p>Binnen de boszones worden de wegen hoofdzakelijk geflankeerd door bestaande bossen.</p> <p>De aanplant van nieuwe bomenrijen of dreven is gericht op het herstel van historische bosstructuren, heeft een ecologische meerwaarde en houdt rekening met specifieke landschappelijke waarden. (Dambordpatronen, vrijwaren van tra's, zicht op KLE's)</p>

## 16.7.2. WATER

In deze context wordt enkel gesproken over hemelwater (regen, sneeuw, hagel en dooiwater).

Open water draagt bij tot een positieve beleving van water, ecologische effecten zoals het zelfreinigende vermogen en een toename van de biodiversiteit.

Water moet als een element van ruimtelijke kwaliteit geherwaardeerd worden.

De meest efficiënte manier om ruimte te laten voor (hemel)water is het voorkomen van onnodige verhardingen.

Daartoe moet de vraag gesteld worden of verharding echt noodzakelijk is.

Het is belangrijk dat de onverharde, halfverharde en verharde wegen goed draineren door gebruik van een geschikt materiaal en het aanleggen van een goed profiel (aflopend vanuit het midden/ tonrond). De weg moet afwateren naar lager gelegen bermen of langs grachten.

Een aantal ontwerp oplossingen zijn:

- Waterdoorlatende verhardingen
- Afvloeiing naar niet verharde delen voor natuurlijke infiltratie
- Afvloeiing naar baangrachten en open waterlopen voor infiltratie, buffering en vertraagde afvoer

### **Waterdoorlatende verhardingen**

---

Deze verhardingen zijn geschikt voor bepaalde voetpaden en verbredingen van paden en smalle wegen. Een aantal aandachtspunten moet in de gaten gehouden worden bij het ontwerp:

- Waterdoorlatende verhardingen zijn niet geschikt voor zwaar en intensief verkeer.
- Waterdoorlatende verhardingen kunnen niet aangelegd worden in zones met leidingen en buizen.
- De opbouw moet zorgvuldig ontworpen worden om waterdoorlatendheid langdurig te garanderen.
- Goed ingerichte doorlatende verhardingen zijn geschikt om hemelwaterafvoer van aanliggende niet-doorlatende verhardingen op te vangen op voorwaarde dat voldoende berging wordt voorzien onder de vorm van doorlatende fundering of onderfundering.

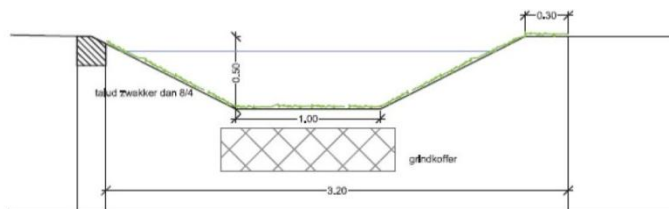
### Afvoering naar niet verharde delen voor natuurlijke infiltratie

- Gezien het niet-intensief gebruik van de landelijke wegen (geen doorgaand verkeer) kunnen de wegen afwateren naar niet verharde oppervlakten. De verharde oppervlakte wordt dan aangelegd onder een helling van 1 a 2% naar een onverharde oppervlakte waar het hemelwater natuurlijk in de bodem kan infiltreren.
- een niet verharde berm is voor natuurlijk infiltratie minimaal  $\frac{1}{4}$  van het verharde profiel.
- Om één meter af te wateren is dus minimaal 25 cm berm nodig.

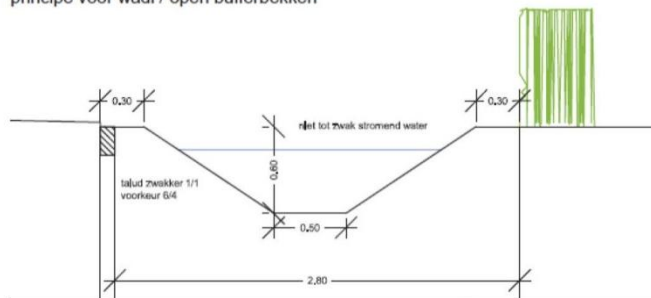
### Afvoering naar baangrachten en open waterlopen voor infiltratie, buffering en vertraagde afvoer

Baangrachten laten infiltratie naar het grondwater toe en zorgen voor een vertraagde afvoer van het hemelwater.

Bij de aanleg van de baangrachten moet steeds nagegaan worden welke verhardingen zullen aangesloten worden op het afwateringssysteem. Vervolgens wordt uitgegaan van een terugkeerperiode van 10 jaar om het profiel van de baangracht te bepalen. Een baangracht heeft een minimale bodembreedte van 50 cm. Een niet versterkt talud wordt niet steiler dan 1:1 aangelegd.



principe voor wadi / open bufferbekken



principe voor oeverbescherming door middel van kruidachtige planten

*Afhankelijk van het stroomdebiet en de bodem moeten de dimensionering op de figuur worden bijgesteld.*

*Door het gebruik van oeververstevinging kan met scherpere taluds ruimte worden gewonnen. Oeverbescherming is ecologisch minder interessant, maar weegt niet op tegen de meerwaarde van oppervlaktewater. Voor verdere richtlijnen verwijzen we naar "concepten en bestekbepalingen natuurvriendelijke oevers" van de VLM.*

## 16.8. MATERIALISEREN

*(Technisch Vademecum Paden en verhardingen Harmonisch Park- en Groenbeheer Agentschap voor Natuur en Bos 2011)*

Binnen de landelijke wegen willen we meer samenhang brengen in de inrichting. We denken daarbij niet alleen aan de indeling en de maatvoering van de verkeersvoorzieningen maar we denken ook na over het soort verharding. Tegelijk willen we streven naar een zekere mate van afstemming van de inrichting op het specifieke karakter van de verschillende gebiedsdelen. Er moet steeds gekozen worden voor een verharding die zo goed mogelijk in het landschap past en tegelijk voldoende duurzaam en geschikt is voor de verschillende gebruikers. We streven hierbij naar een lange termijn aanpak, waarbij stukje en beetje meer samenhang ontstaat.

Hieronder worden de voorkeuren naar verhardingstypes aangegeven.

### **Gebonden verharding: beton / asfalt**

---

Een gebonden verharding is opgebouwd uit een materiaal dat na het aanbrengen een solide geheel vormt en niet op te delen is. De keuze voor een gebonden verharding hangt onder andere af van de vereiste draagkracht in relatie tot de ondergrond, de gewenste vlakheid en het gewenste gebruikscomfort. Voor intensief gebruikte wegen (gemotoriseerd verkeer) of wegen met een zekere nood aan comfort (fietsers-BFF) moet een aangepaste voldoende duurzame monoliet verharding gebruikt worden. Als monoliet verharding wordt in het buitengebied voor de rijwegen gebruik gemaakt van beton. Dit om een duidelijk onderscheid te vormen met de wegen voor doorgaand verkeer en de wegen binnen de bebouwde kom die in asfalt zijn uitgevoerd.

Monoliet verharding wordt steeds tot een minimum beperkt.

Het toevoegen van een bindmiddel aan een granulaat betekent niet noodzakelijk dat het een gesloten verharding betreft. Er bestaat immers waterdoorlatend asfalt en drainerend beton. Ook alternatieve bindmiddelen, zoals plantaardige bindmiddelen, kunnen de water- en luchtdoorlatendheid van een gebonden verharding garanderen.

### **Tweesporenweg**

---

Waar binnen een landschappelijk waardevol gebied een halfverharde of onverharde weg geen optie is, bijvoorbeeld wanneer zwaardere voertuigen de weg zeer frequent moeten gebruiken en geen alternatieve wegen kunnen gebruiken is een betonverharding aangewezen. Een verharding in rijsporen is landschappelijk doorgaans de meest verantwoorde oplossing. Indien een halfverharding of verbeteren van de weg zonder gebiedsvreemd materiaal kan volstaan dan heeft dit de voorkeur omwille van de lagere landschappelijke impact. Op plaatsen waar de landbouwmachines of andere voertuigen draaien (aan de ingang van akkers en weilanden) en daardoor sterke frictie veroorzaken of waar fietsers moeten oversteken kan het nodig zijn om een verharding

over de volledige breedte te leggen. Dit kan door tussen de betonstroken een kasseistrook te leggen of beton over de volledige breedte aan te leggen. Deze stukken kunnen voor de fietsers ook als inhaalstrook fungeren.

Zelfs wanneer de verharding beperkt blijft tot de rijsporen is er ook een gestabiliseerde funderingslaag over gehele breedte nodig. Door deze funderingslaag met zand te bedekken kan er zich tussen de rijsporen een spontane kruidachtige vegetatie ontwikkelen.

### **Grasdallen of kasseistroken**

---

Grasdallen of kasseistroken worden gebruikt om het berijdbare wegprofiel uit te breiden om occasioneel kruisen van gemotoriseerde gebruikers mogelijk te maken (vb. kruisen van twee landbouwvoertuigen, fietser en landbouwvoertuig,...), als rammel- of schudderstrook en/of om twee stroken van elkaar te onderscheiden (vb. middenberm,...)

### **Halfverharding**

---

Halfverharding is een breed begrip. In essentie zijn het verhardingen die opgebouwd zijn uit (kleine) losse stukken basismateriaal (granulaat). Deze granulaten worden bij de constructie van een pad eerst in losse vorm aangebracht en vervolgens al dan niet bewerkt (bv. verdicht door aanwalsen), verstevigd (bv. met geocellen) of gebonden (bv. met cement, kalk, leem, ...).

Ook een halfverharding is over het algemeen water- en luchtdoorlatend. De mate van doorlatendheid zal echter afhankelijk zijn van de keuze van het topaagmateriaal en de eventuele binding, de fundering en de mechanische verdichting ervan.

Halfverharde wegen worden toegepast voor wandelpaden (extensief tot matig intensief), fietspad (BFF gecementeerd), ruitepad, dienstweg of landbouwweg.

Halfverhardingen vergen vaak ook regelmatig onderhoud. Bij onverdichte en ongebonden soorten bestaat er vooral gevoeligheid voor put- en plasvorming. De meeste halfverhardingsmaterialen zijn gevoelig voor opdooiën. Na een vorstperiode dooit de bovenlaag, terwijl de ondergrond nog bevroren is, waardoor het water niet weg kan en er een papperig geheel ontstaat. In drogere situaties bestaat dan weer een kans op stofvorming, zeker wanneer er gemotoriseerd verkeer op plaatsvindt.

Het onkruidvrij houden van een halfverharding is – zonder toepassing van chemische middelen – bijzonder intensief, vooral als ze minder frequent betreden wordt. Vandaar dat er rekening mee moet gehouden worden dat het toepassen van halfverharding op plaatsen die onkruidvrij moeten zijn (bv. rond en onder zitbanken) leidt tot intensief onderhoud en beheer. Omdat het topmateriaal van halfverharding gemakkelijk verspreid raakt op aanpalende plaatsen zoals bermen, bestaat er een extra risico bij beheerwerken zoals maaien (beschadigen machinerie).

Door de mogelijkheden in materiaalkeuze en vormgeving is er veel variatie mogelijk waarbij er kan gekozen worden om expliciete contrasten met de omgeving aan te brengen of de paden landschappelijk te integreren in de omgeving. De toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en kinderwagens is afhankelijk van de toplaag (fracties granulaat, verdichting, ...).

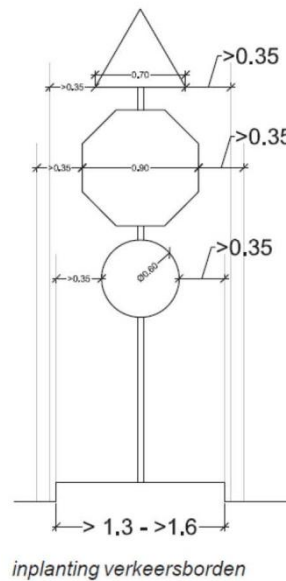
### Onverharde wegen

- Onverharde wegen komen enkel voor in groep 2 en worden enkel gebruikt bij niet gemotoriseerd verkeer.

## 16.9. SIGNALISATIE

Markeringen hebben hetzelfde juridische statuut als verkeersborden, gezien de ruimtelijke impact krijgen markeringen de voorkeur.

- De rand van verkeersborden worden op minimaal 0.35m van de weg geplaatst.
- Kolomvormige vormgeving: verticaal doorlopend tot op de grond
- Minimale hoogte obstakels 0.80m.



## 17. TOEPASSING VAN DE BOUWSTENEN – OPMAAK TYPEPROFIELEN PER TYPE LANDELIJKE WEG

De opmaak van de profielen gebeurt op basis van de hierboven vermelde bouwstenen. De hoofdgebruikers van elk type komen steeds centraal te staan in het profiel en krijgen het grootste comfort. Andere weggebruikers dienen zich aan te passen aan hun statuut binnen dit wegtype. Een uitzondering hierop zijn de fietsers. Op de landbouwwegen komt overal wel in min of meerdere mate fietsverkeer voor. De fietser moet in elk profiel op een veilige manier de weg kunnen gebruiken.

Indien hulpdiensten of openbaar vervoer gebruikt maak van het desbetreffende wegtype zullen de vaste maten voor deze gebruikers de profielbreedte bepalen. Ook signalisatie langsheen de weg kent vaste maten die moeten worden in acht genomen.

### **Minimummaat**

---

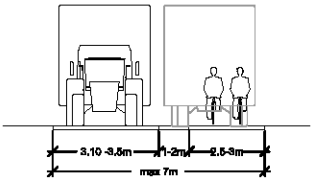
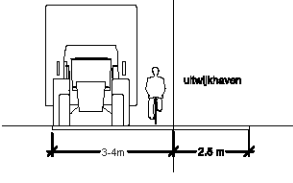
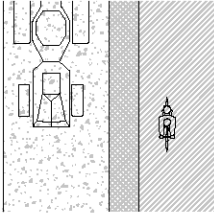
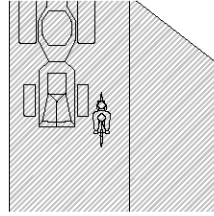
Is de minimale maatvoering welke gehanteerd wordt om nog een behoorlijk niveau van comfort te kunnen bieden. De verdeling van restruimte wordt steeds toebedeeld aan de zachte weggebruikers of aan een groener beeld.

Indien niet kan voldaan worden aan de minimummaat dan zal er op zoek moeten gegaan worden naar een andere indeling, verkeersafwikkeling, ...

### **Maximummaat**

---

Geeft een beeld van wat uit theoretisch oogpunt het meest wenselijk is.

HOOFDAS FIETSERS EN LANDBOUW	DOORSNEDE	DOORSNEDE	DOORSNEDE					
	GRONDPLAN	GRONDPLAN	GRONDPLAN					
	VERHARDING	VERHARDING	VERHARDING					
<p>HOOFDAS VOOR FIETSERS EN LANDBOUW</p> <p>Het totale profiel mag niet breder worden dan 7 meter Er wordt bij voorkeur gekozen voor het maximale profiel enkel indien de beschikbare breedte ontoereikend is kan voor het minimale profiel gekozen worden.</p> <p>Wanneer het fietspad smaller wordt gekozen (1,5m) zal één fietsrichting gemengd worden met de strook voor landbouwvoertuigen.</p>			<p>Bij het minimale profiel heeft de continue rijloper een breedte van 4 meter. Afhankelijk van de lengte van de weg kunnen er uitwijkhavens voorzien worden.</p>			<p>Het maximale profiel wordt indien mogelijk niet volledig uitgevoerd in monolietverharding</p>	<p>rijloper in monolietverharding (beschermd landschap optueel half- of onverhard)</p> <p>middenstrook in grasdallen of verhoging (biggentuig, ...)</p> <p>fietspad in moliet- of halfverharding</p>	<p>rijloper in monoliet verharding</p> <p>uitwijkhaven in monolietverharding (beschermd landschap optueel half- of onverhard)</p>

**17.1. GROEP 1****17.1.1. LANDELIJKE WEG TYPE I****Omschrijving**

---

Een landelijke weg type I is een lokale weg in het landelijk gebied die binnen de mobiliteitskamer een verbindende of ontsluitende functie heeft naar alle verkeersdeelnemers. Onder dit type weg vallen de wegen die een belangrijke functie hebben voor autoverkeer en landbouwverkeer. Beide functies zijn even belangrijk. Ook de fietsfunctie is belangrijk.

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. Er kan dus vanuit gegaan worden dat binnen eenzelfde mobiliteitskamer de autofunctie nooit zeer uitgesproken mag zijn. Daarom werd bij de toepassing van de functietoekenning in de Westhoek een landelijke wegen type I niet gebruikt. Ook hier zal deze onder de initieel voorgestelde vorm niet voorkomen. Om de categorie van type I toch niet verloren te laten gaan, krijgt ze een licht aangepaste definitie.

Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt geweerd uit de mobiliteitskamer. Er is daarom enkel een belangrijke verkeersfunctie voor twee soorten verkeersdeelnemers, namelijk landbouwverkeer en fietsverkeer. Deze twee functies kunnen wel als evenwaardig naar voren komen. Een landelijke weg type I wordt daarom gedefinieerd als een lokale weg in het landelijk gebied met een belangrijke ontsluitende functie voor landbouwverkeer én een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer (en dus zonder één uitgesproken hoofdfunctie). Het is dus een weg waar de landelijke weg type II L en type II F samen voorkomen.

**Inrichting**

---

De twee hoofdgebruikers hebben minimaal volgende dimensies nodig volgens de bouwstenen:

- tweerichtingsfietspad, BFF of hoofdverbinding: 2,5 m
- goederenvervoer in twee richtingen: 6m50

**Maximale variant**

---

Het profiel bestaat uit twee gescheiden stroken: een rijloper voor één landbouwvoertuig en een tweerichtingsfietspad gescheiden door biggenruggen, blokken, ... .

Landbouwvoertuigen kunnen gebruik maken van de strook voor fietsers om elkaar te kruisen. Door de obstakels die de twee stroken scheiden kunnen personenwagens het fietspad niet gebruiken.

### **Minimale variant**

---

De minimale variant bestaat uit een rijloper van 4 meter. Hierdoor kan een landbouwvoertuig, een fietser kruisen. Voor de kruising van twee landbouwvoertuigen worden een aantal uitwijkhavens voorzien afhankelijk van de lengte van de desbetreffende weg.

### **Aandachtspunten:**

---

Het volledige wegprofiel mag maximaal 7 meter bedragen.

## **17.1.2. LANDELIJKE WEGEN TYPE II**

### **Omschrijving**

---

Een landelijke weg type II is een lokale weg in het landelijk gebied die binnen de mobiliteitskamer een verbindende of ontsluitende functie heeft naar een welbepaald type verkeersdeelnemer. Dit type weg heeft ofwel een belangrijke landbouwfunctie (verzamelweg voor landbouw), ofwel een belangrijke autofunctie (ontsluitingsweg voor autoverkeer) ofwel een verbindende fietsfunctie.

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. Er kan dus vanuit gegaan worden dat binnen eenzelfde mobiliteitskamer de autofunctie nooit zeer uitgesproken mag zijn. Daarom kunnen we er vanuit gaan dat ook een landelijke weg type II voor autoverkeer in principe niet voorkomt. Autoverkeer moet immers beperkt blijven tot de lokale ontsluiting. Enige uitzondering hierop is wanneer er een kleine woonkern voorkomt in het midden van een mobiliteitskamer. Wanneer dat het geval is, wordt de ontsluitingsweg naar de kamergrens gecategoriseerd als landelijke weg type II W. De hoofdfunctie van de weg is dan het ontsluiten van de kern voor de combinatie van auto- en fietsverkeer.

Binnen een mobiliteitskamer is het de bedoeling om landbouwverkeer zo snel mogelijk naar de kamergrenzen te ontsluiten. De wegen die deze hoofdonsluiting verzorgen voor het landbouwverkeer worden gecategoriseerd als landelijke weg type II L.

Doorheen een mobiliteitskamer lopen vaak belangrijke fietsverbindingen. Het gaat daarbij minstens om de routes op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Deze kunnen aangevuld worden met andere rechte verbindingen of hoofddraggers voor recreatief fietsverkeer. De wegen met een belangrijke verbindende functie voor fietsverkeer worden gecategoriseerd als landelijke weg type II F.

Bij de landelijke wegen type II is er duidelijk een welbepaalde hoofdfunctie die primeert boven de andere verkeersfuncties. Deze hoofdfunctie moet dus maximaal gefaciliteerd en beschermd worden. Dat wil zeggen dat bij landelijke wegen type II L landbouwverkeer zo vlot mogelijk moet kunnen verlopen en er zo min mogelijk conflicten zijn met ander weggebruikers. Bij landelijke wegen type II F moet het fietsverkeer zo comfortabel mogelijk verlopen en worden gemotoriseerde weggebruikers zo veel mogelijk geweerd. Voor de twee types van wegen hoeft dat echter niet te betekenen dat andere functies uit den boze zijn. Indien nodig kunnen zij ook nog (beperkt) gebruik maken van de weg, maar dan wel duidelijk ondergeschikt aan de hoofdfunctie.

INRICHTING LANDELIJKE WEG TYPE II W

**Maximale variant**

De maximale variant behandelt de ontsluiting van een woonkern of industriezone met een hoge frequentie van gemotoriseerd verkeer (lokale weg type II) Voor de ontsluiting van een woonkern bedraagt de rijloper maximaal 5m. voor de ontsluiting van een industrieterrein of indien er ook openbaar vervoer gebruik maakt van de weg kan de rijloper 5,6 meter bedragen.

**Minimale variant**

De minimale variant gaat uit van een menging van verkeer. Op de rijloper kunnen wel nog oker kleurige fietssuggestiestroken aangebracht worden.

<b>WOONKERN / INDUSTRIE</b>	<p>ONTSLUITING WOONKERN / INDUSTRIE</p> <p>De minimale variant kan enkel bij beperkte verkeersintensiteit en snelheden toegepast worden.</p> <p>Indien er ook busverkeer gebruik maakt van de weg of indien de weg een industriezone ontsluit kan de maximale breedte vergroot worden tot 5,6m.</p>	<b>DOORSNEDE</b>		
		<b>GRONDPLAN</b>		
	<p>bij de minimale variant kan indien gewenst voor de veiligheid van het fietsverkeer fietssuggestiestroken in oker aangebracht worden.</p>	<b>VERHARDING</b>	<p>rijloper in monolietverharding</p> <p>middenstrook in grasdallen of verhoging (biggernug, ...)</p> <p>fietspad in monoliet- of halfverharding</p>	<p>rijloper in monolietverharding (optie: fietssuggestiestroken)</p>

*INRICHTING LANDELIJKE WEG TYPE II L*

Een landelijke weg type II L moet steeds gecombineerd kunnen worden met fietsers en voetgangers om het recreatieve netwerk zo fijnmazig mogelijk te houden.

**Maximale variant**

In de maximale variant wordt de rijloper breed genoeg gekozen om een fietser en landbouwvoertuig eenvoudig te laten kruisen. Om twee landbouwvoertuigen te laten kruisen worden uitwijkstroken in grasdallen/ kasseien voorzien.

**Minimale variant**

De minimale variant bestaat uit een rijloper van 4 meter. Hierdoor kunnen een landbouwvoertuig en een fietser elkaar kruisen. Voor de kruising van twee landbouwvoertuigen worden één of meerdere uitwijkhavens voorzien afhankelijk van de lengte van de desbetreffende weg.

<b>HOOFDAS LANDBOUW</b>	<p><b>HOOFDAS VOOR FIETSERS EN LANDBOUW</b></p> <p>Er wordt bij voorkeur gekozen voor het maximale profiel enkel indien de beschikbare breedte ontoereikend is kan voor het minimale profiel gekozen worden.</p>	<b>DOORSNEDE</b>		
	<p>Bij het minimale profiel heeft de continue rijloper een breedte van 4 meter. Afhankelijk van de lengte van de weg kunnen er uitwijkhavens voorzien worden.</p>	<b>GRONDPLAN</b>		
		<b>VERHARDING</b>	<p>uitwijkstrook in grasdallen</p> <p>rijloper in monoliet verharding (beschermd landschap optueel half- of onverhard)</p> <p>uitwijkstrook in grasdallen</p>	<p>rijloper in monoliet verharding (beschermd landschap optueel half- of onverhard)</p> <p>uitwijkhaven in monolietverharding (beschermd landschap optueel half- of onverhard)</p>

*INRICHTING LANDELIJKE WEG TYPE II F*

Voor dit type landbouwweg zijn er twee opties:

**1 de weg wordt niet gebruikt door gemotoriseerd verkeer:**

De weg kan opgenomen worden onder de trage wegen. Hierdoor valt hij niet binnen deze studie en zijn de typeprofielen ook niet van toepassing

**2 de weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer:**

Binnen de hoofdassen voor fietsers worden geen uitwijkstroken voor andere gebruikers voorzien om sluipverkeer tegen te gaan. De breedte van het profiel past zich

wel aan de minimale breedte nodig voor de ontsluiting van een woning of landbouwperceel. Deze overmaten kunnen uitgevoerd worden in grassdallen/halfverharding.

Deze wegen volgen het principe van een fietsweg. De fietsweg is eigenlijk een fietsstraat buiten de bebouwde kom, een weg voor fietsers waar gemotoriseerd verkeer 'te gast' is.

<b>HOOFDAS FIETSERS</b>	<p>HOOFDAS FIETSERS / TRAGE WEG</p> <p>twee mogelijkheden voor landelijke wegen type II F:</p> <p>1 weg enkel gebruikt door niet gemotoriseerd verkeer = een trage weg (profielen niet van toepassing)</p> <p>2 de weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer =&gt; zie typeprofielen</p> <p>ontsluiting woningen/ bedrijven =&gt; een vrije breedte van minimaal 4 meter voor hulpdiensten</p>	<b>DOORSNEDE</b>	<p>2.5-3m ontsluiting personenwagens</p> <p>3-3.1m ontsluiting landbouwvoertuigen</p>	
		<b>GRONDPLAN</b>		
		<b>VERHARDING</b>	<p>fietspad in monoliet of halfverharding afhankelijk van de intensiteit</p>	

## 17.2. GROEP 2

## 17.2.1. LANDELIJKE WEG TYPE III (L)

**Omschrijving**

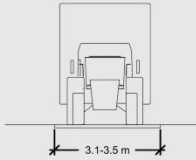

Een landelijke weg type III is een lokale weg in het landelijk gebied met hoofdzakelijk een landbouwfunctie en wordt getypeerd als een landbouwweg.

Langs deze weg zijn hoofdzakelijk landbouwvestigingen en landbouwpercelen gelegen. Met uitzondering van bestemmingsverkeer naar de woningen, wordt autoverkeer geweerd. Actieve weggebruikers (wandelaars, fietsers, ...) kunnen natuurlijk wel gebruik maken van de weg.

**Inrichting**

De minimummaat is steeds voldoende om ook andere weggebruikers in het profiel toe te laten.

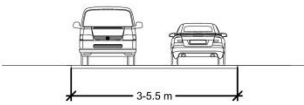
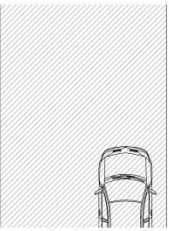
Indien fietsers gebruik maken van dit type rijden ze centraal op de weg. Uitwijken gebeurt steeds in de niet verharde bermen gezien de beperkte frequentie. In uitzonderlijke gevallen (lengte weg) kunnen uitwijkhavens voorzien worden.

<b>LANDBOUWWEG</b>	LANDBOUWWEG	<b>DOORSNEDE</b>		
			<b>GRONDPLAN</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>wanneer er nog een ontsluiting is, bij voorkeur de weg verhard</li> </ul>	<b>VERHARDING</b>		halfverharding (beschermd landschap optioneel onverhard)

17.2.2. LANDELIJKE WEG TYPE IV (W)

**Omschrijving**

Een landelijke weg type IV is een lokale weg in het landelijk gebied met hoofdzakelijk een woonfunctie en wordt getypeerd als woonstraat. Langs deze weg zijn er bijna geen landbouwbedrijven of –percelen. Er liggen vooral woningen. Langs deze weg poogt men landbouwverkeer te weren. Actieve weggebruikers (wandelaars, fietsers, ...) kunnen natuurlijk wel gebruik maken van de weg. Onder deze categorie vallen ook de toegangswegen tot eventuele bedrijven(zones) in landelijk gebied. Deze worden getypeerd als industrieweg.

<b>WOONSTRAAT</b>	<b>WOONSTRAAT</b> Een woonstraat heeft een profielbreedte van 3,5 tot 5,5 meter. Er is echter steeds een vrije breedte van 4 meter nodig voor hulpdiensten. Er wordt gestreefd om het profiel zo smal mogelijk te houden ten voordele van een groener beeld.	<b>DOORSNEDE</b>		
		<b>GRONDPLAN</b>		
		<b>VERHARDING</b>	rijloper in monoliet verharding of halfverharding (bescherm landschap optioneel onverhard)	

**Inrichting**

Een woonstraat gaat van minimaal 3,5m tot maximaal 5,5 meter.

Er zal steeds een minimale vrije breedte van 4 meter noodzakelijk zijn voor hulpdiensten.

Het maximale profiel van 5,5 meter wordt enkel gebruikt indien er ook geparkeerd wordt binnen het profiel.

### 17.2.3. LANDELIJKE WEG TYPE V (F)

#### Omschrijving

Een landelijke weg type V is een lokale weg in het landelijk gebied met uitsluitend een functie voor recreatieve weggebruikers. Enkel fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers krijgen toegang tot deze weg. Uitzonderlijk kan over een beperkt deel van de weg een erftoegang bediend worden door gemotoriseerd verkeer. Deze wegen hebben een belangrijke functie voor het weren van gemotoriseerd verkeer uit belangrijke groenzones of andere kwetsbare gebieden.

#### Inrichting

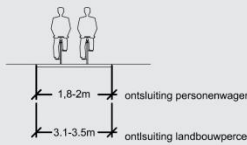

Voor dit type zijn er twee opties:

**1 de weg wordt niet gebruikt door gemotoriseerd verkeer.**

De weg kan opgenomen worden onder de trage wegen. Hierdoor valt hij niet binnen deze studie en zijn de typeprofielen ook niet van toepassing

**2 de weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer.**

De breedte van het profiel is afhankelijk van de intensiteit van het gebruik en de verschillende gebruikers. Het profiel past zich aan, aan de minimale breedte nodig voor de ontsluiting van een woning of landbouwperceel. De verharding beperkt zich tot het strikt noodzakelijke.

FIETSWEG / TRAGE WEG	FIETSWEG / TRAGE WEG twee mogelijkheden voor landelijke wegen type V: 1 weg enkel gebruikt door niet gemotoriseerd verkeer = een trage weg (profielen niet van toepassing) 2 de weg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer => zie typeprofielen	DOORSNEDE		
		GRONDPLAN		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>wanneer er nog een ontsluiting is, bij voorkeur de weg verharden</li> </ul>	VERHARDING	onverharde/zand weg	

## DEEL V: INRICHTINGSVOORSTELLEN

## 18. VOORBEELD INRICHTINGSPLAN – HEIRWEG TE OOSTKAMP

### Stap 1: Ondertekenen van de toegekende functie zoals opgenomen in de functie:



De Heirweg te Oostkamp wordt momenteel gebruikt als sluiproute tussen Beernemsteenweg-Reigerlostraat en Driekoningen

Daarnaast vormt de Heirweg een belangrijke schakel in het recreatieve netwerk van Bulskampveld en verbindt ze de parking aan Aanwijs met het domein Bulskampveld en Driekoningen. Uit de landbouwstudie opgemaakt door de VLM blijkt de Heirweg ook een belangrijke verbindende en ontsluitende functie te hebben voor landbouw.

De combinatie van al deze gebruikers met een smal wegprofiel leidt uiteraard tot conflicten.

Binnen de functietoekenning werd de Heirweg niet geselecteerd als kamergrens. Doorgaand verkeer is er aldus niet wenselijk.

De Heirweg behoort tot de landelijke wegen type I die een verbindende en ontsluitende functie hebben voor fietsers en landbouwvoertuigen (samenvallen van type II L en type IIF)





**stap 2: bepalen van de maatregelen:**

---

- Optie 1: Verkeersborden
- Optie 2: Snelheidsremmende maatregelen
- Optie 3: Selectieve toegangen
- Optie 4: Herprofilering

*Optie 1: Verkeersborden*

---

- F99C: Daar er slechts enkele woningen ontsluiten via de Heirweg is de omvorming naar een “weg voor recreatie” mogelijk
- F4a: Het invoeren van een snelheidsbeperking van 50km/uur kan een ontmoedigend effect hebben op het sluipverkeer.
- Een verbod voor specifieke weggebruikers lijkt niet opportuun.
- **F45 aangepast: De Heirweg straat kan omgevormd worden tot een doodlopende straat met enkel doorgang voor fietsers- en landbouwvoertuigen. Dit houdt het knippen van de weg in voor autoverkeer.**  
**Uit de resultaten van het openbaar onderzoek voor de herinrichting van de Heirweg is gebleken dat het knippen van de Heirweg niet mogelijk is.**

*Optie 2: Snelheidsremmende maatregelen*

---

- Het omvormen van de Heirweg tot een fietsstraat met twee kasseistroken is een mogelijke optie, zeker gezien het historische karakter van het Bulskampveld en zijn vroegere bestemming als Heirweg. Hiervoor verwijzen we ook naar de studie “Romeinse weg Brugge-Torhout” in deze studie werd een huisstijl opgesteld die toepasbaar is voor alle Romeinse wegen in het Brugse ommeland, bestaande uit verhardingsprincipes en sobere inrichtingselementen. In verhouding tot een tweesporenweg is dit echter een vrij dure en arbeidsintensieve ingreep. Een andere optie is om enkel delen met een betonverharding met print of langsstroken aan te leggen in kasseien.
- Het invoeren van een schudderstrook aan het begin en eindpunt van de weg, daar waar gemotoriseerd verkeer het hogere wegennet verlaat kan deze overgang tastbaar maken. Zie ook het vorige punt waarbij gebruik gemaakt kan worden van kasseien of een betonverharding met print om dit te realiseren.
- Het gedeeltelijk omvormen van de Heirweg tot een tweesporenpad is de meest geschikte oplossing.
- De Heirweg is op heden volledig verhard. Het omvormen van delen van de Heirweg tot een onverharde weg is naar kostprijs en impact weinig interessant.

**Opmerking: Het deels omvormen van de Heirweg tot een tweesporenpad is gezien de beperkte erfontsluitingen en het sterk ontradend effect de meest aangewezen oplossing.**

#### *Optie 3: Selectieve toegangen*

---

De Heirweg straat kan omgevormd worden tot een doodlopende straat met enkel doorgang voor fietsers- en landbouwvoertuigen. Dit houdt het knippen van de weg in voor autoverkeer.

Uit de resultaten van het openbaar onderzoek voor de herinrichting van de Heirweg is gebleken dat het knippen van de Heirweg niet mogelijk is.

#### *Optie 4: Herprofilering*

---

Het bestaande profiel van de Heirweg omvat één rijstrook met een breedte van 4 meter afgeboord met een historische bomenrij.

Enkel het minimale profiel, zoals voorgesteld in de typeprofielen, is haalbaar. Waar mogelijk worden uitwijkhavens gekoppeld aan toegangen tot aanliggende percelen of kruispunten. De rijweg kan op bepaalde plaatsen uitgevoerd worden in een tweesporenverharding.

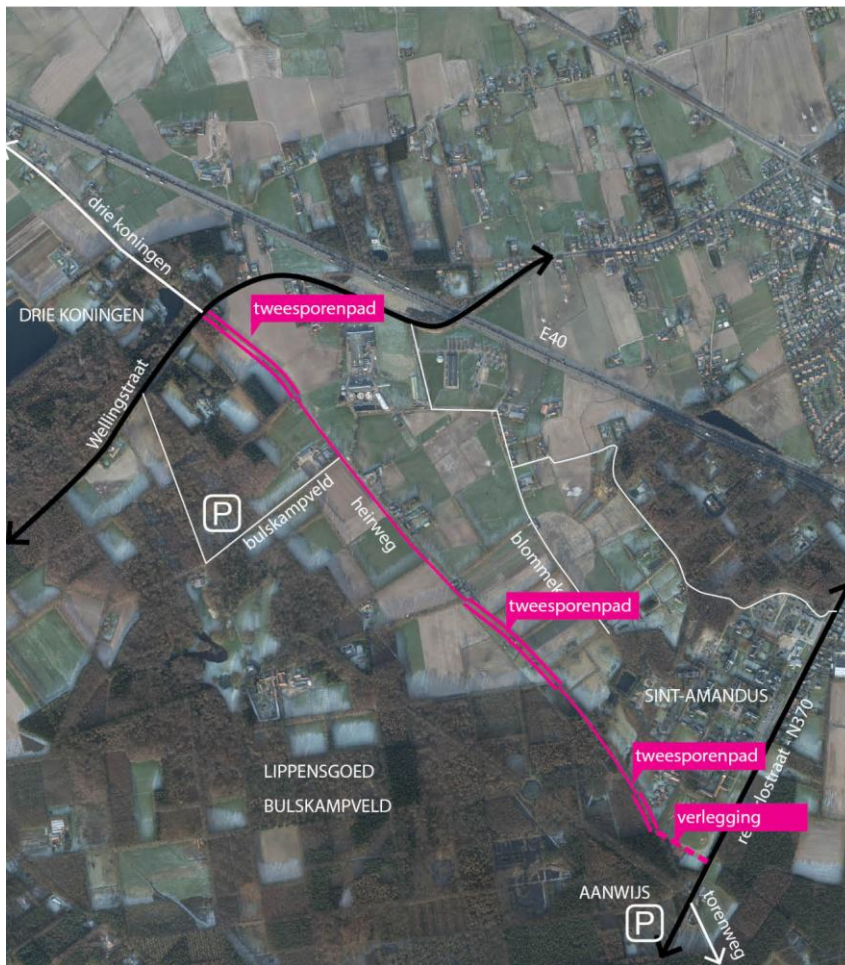
#### *Inrichtingsvoorstel*

---

Het gedeeltelijk omvormen van de Heirweg tot een tweesporenpad is de meest geschikte oplossing. We opteren voor een symmetrisch tweesporenpad met voldoende brede stroken (1,5-0,5-1,5 of 1,75-0,5-1,75).

Om de kostprijs te beperken voorzien we dit tweesporenpad in drie zones zoals aangeduid op de kaart.

Daarnaast is beslist dat het stuk van de Heirweg aan de Reigerlostraat wordt verlegd, ten gunste van een nieuwe ontsluiting naar sint-Amandus.



## 19. VOORBEELD INRICHTINGSPLAN – KAMPVELDSTRAAT TE OOSTKAMP

### Stap 1: Ondertekenen van de toegekende functie zoals opgenomen in de functietoekenningssystemen:



De Kampveldstraat wordt momenteel gebruikt als route voor doorgaand vracht-, auto-, landbouw- en fietsverkeer. Daar het profiel te smal was om het sluipverkeer op te vangen heeft men uitwijkstroken aangebracht langs de weg en is ter hoogte van het bedrijventerrein de volledige weg verbreed. Hierdoor verdween ook de historische dreef naast het bedrijventerrein.

Vanaf de Hertsbergsestraat tot de Nijverheidsstraat werd een afliggend fietspad voorzien gescheiden door een nieuwe bomerij.

De Kampveldstraat vormt een interessante route voor recreanten. In de huidige situatie is het er echter, door het doorgaande verkeer, niet prettig vertoeven.

De Kampveldstraat wordt vanaf de Hertsbergsestraat tot de Nijverheidsstraat gecategoriseerd als een landelijke weg type V voorbehouden voor niet gemotoriseerd verkeer.

De Kampveldstraat van de Nijverheidsstraat tot de Papenvijverstraat is opgenomen in de functietoekenning als een landelijke weg type II W. dit wil zeggen een weg die een woonkern of **industrieterrein** binnen een kamer ontsluit





**Stap 2: bepalen van de maatregelen:**

---

- Optie 1: Verkeersborden
- Optie 2: Snelheidsremmende maatregelen
- Optie 3: Selectieve toegangen
- Optie 4: Herprofilering

*Optie 1: Verkeersborden*

---

- F99C: Het omvormen van de Kampveldstraat tot “een weg voor recreatie” is enkel mogelijk voor het stuk tussen de Pappenvijverstraat en de Nijverheidsstraat.
- F4a: Een snelheidsbeperking van 50km/uur is een te overwegen maatregel om sluipverkeer te ontmoedigen.
- F45aangepast: Het omvormen van de Kampveldstraat tot een doodlopende straat met of zonder aangepaste toegankelijkheid is mogelijk door knip tussen het deel Nijverheidsstraat-Papenvijverstraat en het deel Hertsbergsestraat-Nijverheidsstraat.
- een bord dat het tonnage beperkt tot aan de kruising met de Nijverheidsstraat is een optie om doorgaand vrachtverkeer te vermijden doch heeft dit weinig effect op het autoverkeer dat van deze weg gebruik maakt.

*Optie 2: snelheidsremmende maatregelen*

---

- Op het stuk van de Kampveldstraat dat is bestempeld als landelijke weg type V is het niet aangeraden (lees nodig) om verkeersremmende maatregelen te treffen daar we er van uitgaan dat er geen doorgaand autoverkeer toegelaten wordt op landelijke wegen type V.
- Het deel tussen de Nijverheidsstraat en de Hertsbergsestraat dient ter ontsluiting van het bedrijventerrein en bestaat uit een tweerichtingsrijbaan en een afliggend fietspad, verkeersremmende maatregelen hebben hier weinig zin.

*Optie 3: selectieve toegangen*

---

- Een verkeerspaaltje ter hoogte van het kruispunt met de Nijverheidsstraat of net na het bedrijventerrein komende vanaf de Nijverheidsstraat en een knip aan de kruising met de Kampveldstraat zorgen ervoor dat het deel vanaf de Nijverheidsstraat tot de Papenvijverstraat enkel voor fietsers toegankelijk is.
- Opmerking: Indien het bedrijventerrein niet ontsloten kan worden via de Handelsstraat zal het paaltje pas geplaatst kunnen worden na het laatste bedrijf dat ontsluit via de Kampveldstraat.

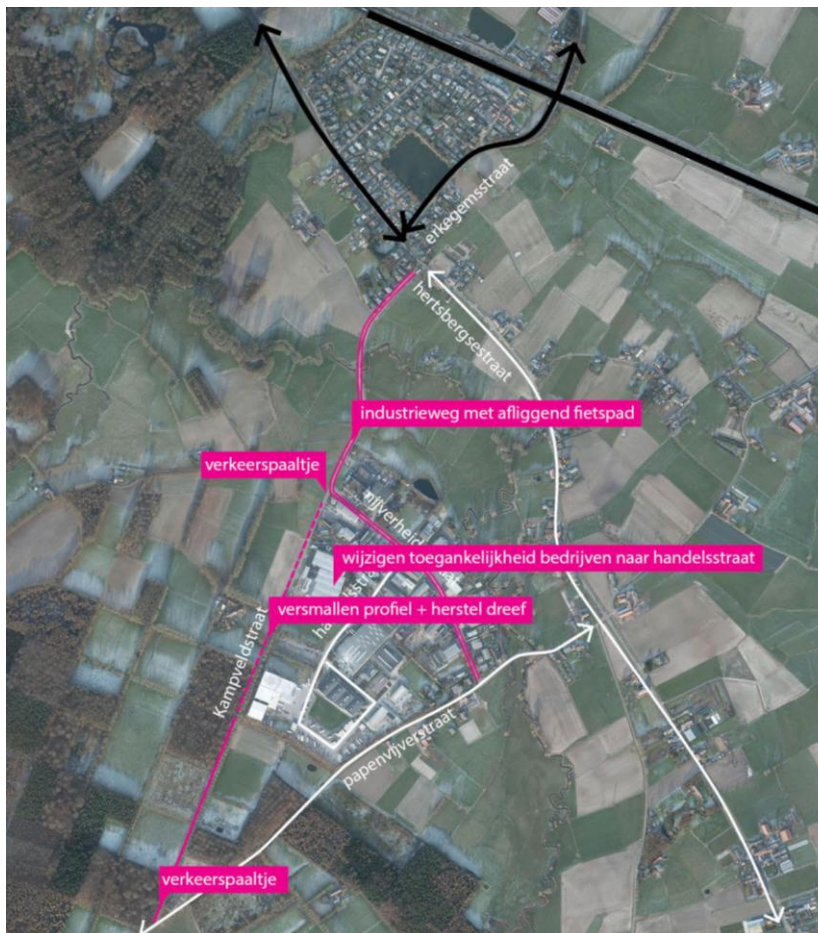
*Optie 4: herprofilering*

---

- Het deel van de Kampveldstraat tussen Hertsbergsestraat en Nijverheidsstraat voldoet al aan het maximum profiel voor dit type.

- Indien de Kampveldstraat niet geknipt wordt voor autoverkeer en de bedrijven blijven ontsluiten op de Kampveldstraat, dan zal voor het deel vanaf de Nijverheidsstraat tot het einde van het industrieterrein het minimumprofiel toegepast worden.
- De breedte van de Kampveldstraat tussen de Papenvijverstraat en de Nijverheidsstraat is al beperkt (3m). Wel kunnen onnodige uitwijkstroken in half of monolietverharding verwijderd worden ten voordele van een groenere berm.

### Inrichtingsvoorstel



Het inrichtingsvoorstel kan opgedeeld worden in twee delen:

Ten eerste is er het stuk van de Kampveldstraat tussen Hertbergsestraat en de Nijverheidsstraat. Dit deel bestaat uit een tweerichtingsstraat met een aflopend fietspad gescheiden door een bomenrij. Deze weg wordt in het inrichtingsvoorstel ter hoogte van het bedrijventerrein afgesloten met een verkeerspaaltje, ten einde doorgaand verkeer te belemmeren. De bedrijven die momenteel nog hun ontsluiting hebben in het stuk van de Kampveldstraat na dit verkeerspaaltje zullen zich moeten heroriënteren naar de Handelsstraat die de centrale drager wordt van het bedrijventerrein. Hiervoor zijn nog voldoende leegstaande percelen beschikbaar.

Het tweede deel van de Kampveldstraat wordt na het verkeerspaaltje ook nog afgesloten aan de kruising met de Papenvijverstraat waardoor dit deel enkel toegankelijk is voor recreanten. Ter hoogte van het bedrijventerrein worden de bermen opnieuw vrijgemaakt van verharding en herstellen we de historische dreefstructuur.

## 20. VOORBEELD INRICHTINGSPLAN – WATERSTRAAT TE OOSTKAMP

### Stap 1 : ondertekenen van de toegekende functie zoals opgenomen in de functietoekenningsplannen:



Papenvijverstraat, Kampveldstraat en waterstraat vormen een netwerk van wegen die allen gebruikt worden door sluipeerkeer dat zich vanuit het noordoosten richting Brugge verplaatst en omgekeerd. Daarnaast biedt het gebied waarin deze wegen gelegen zijn heel wat recreatieve potenties en zit er ook heel wat landbouw. Dit geeft uiteraard conflicten. Daarom kregen al deze straten een bestemming als landelijke weg type V of II, wat inhoudt dat enkel recreanten en ontsluiting van woningen en landbouwpercelen toegelaten zijn.

De Waterstraat is grotendeels een landelijke weg type III. Het stuk tussen de Papenvijver en Kampveldstraat is gecategoriseerd als een landelijke weg type V





**Stap 2: bepalen van de maatregelen:**

---

- Optie 1: Verkeersborden
- Optie 2: Snelheidsremmende maatregelen
- Optie 3: Selectieve toegangen
- Optie 4: Herprofilering

*Optie 1: Verkeersborden*

---

- F99C: Het omvormen van de Waterstraat tot “een weg voor recreatie” is enkel mogelijk voor het stuk tussen Papenvijver - Kampveldstraat
- F4a: Een snelheidsbeperking van 50km/uur is een mogelijke maatregel om sluipverkeer te ontmoedigen. Deze maatregel alleen zal echter niet volstaan om het sluipverkeer te weren.
- Een verbodsbord voor een bepaald type weggebruiker zal geen directe impact hebben.
- F45 aangepast: De Waterstraat kan omgevormd worden tot een doodlopende straat met enkel doorgang voor fietsers en/of landbouwvoertuigen. Dit houdt het knippen van de weg in voor autoverkeer. Er kan een harde grens geplaatst worden ter hoogte van de kruisingen aan de Papenvijver en Kampveldstraat.

*Optie 2: Snelheidsremmende maatregelen*

---

- kasseistrook
- schuddestrook
- Het omvormen van de Waterstraat tot een tweesporenpad is enkel mogelijk in het zuidelijke deel tot de Kampveldstraat. Het noordelijk deel heeft teveel erfontsluitingen om een tweesporenpad goed te laten functioneren.
- Het omvormen van delen van de Waterstraat tot een onverharde weg kan enkel voor het stuk landelijke weg type V. Echter is deze weg al verhard en heeft dit aldus weinig nut.

*Optie 3: Selectieve toegangen*

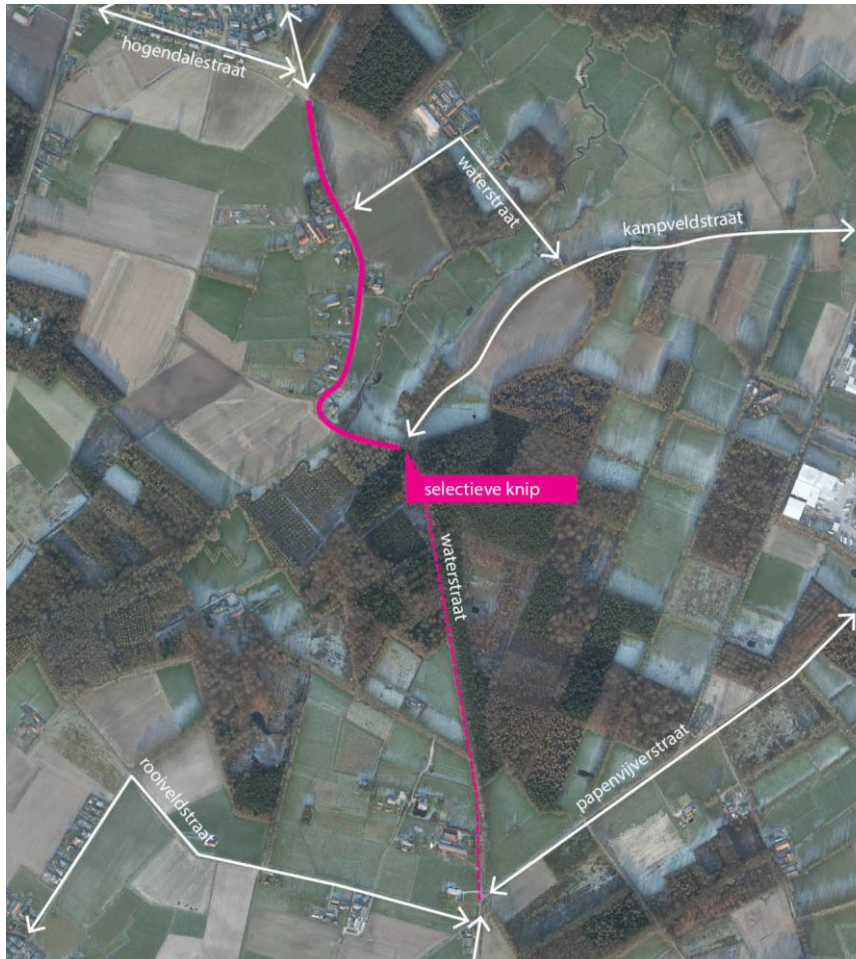
---

- Tractorsluizen of verkeerspaaltjes aan de kruispunten met de Kampveldstraat en de Papenvijverstraat zijn de beste oplossing om sluipverkeer te vermijden, optimaal comfort te bieden aan de fietsers en landbouwers toe te laten het gebied te doorkruisen.

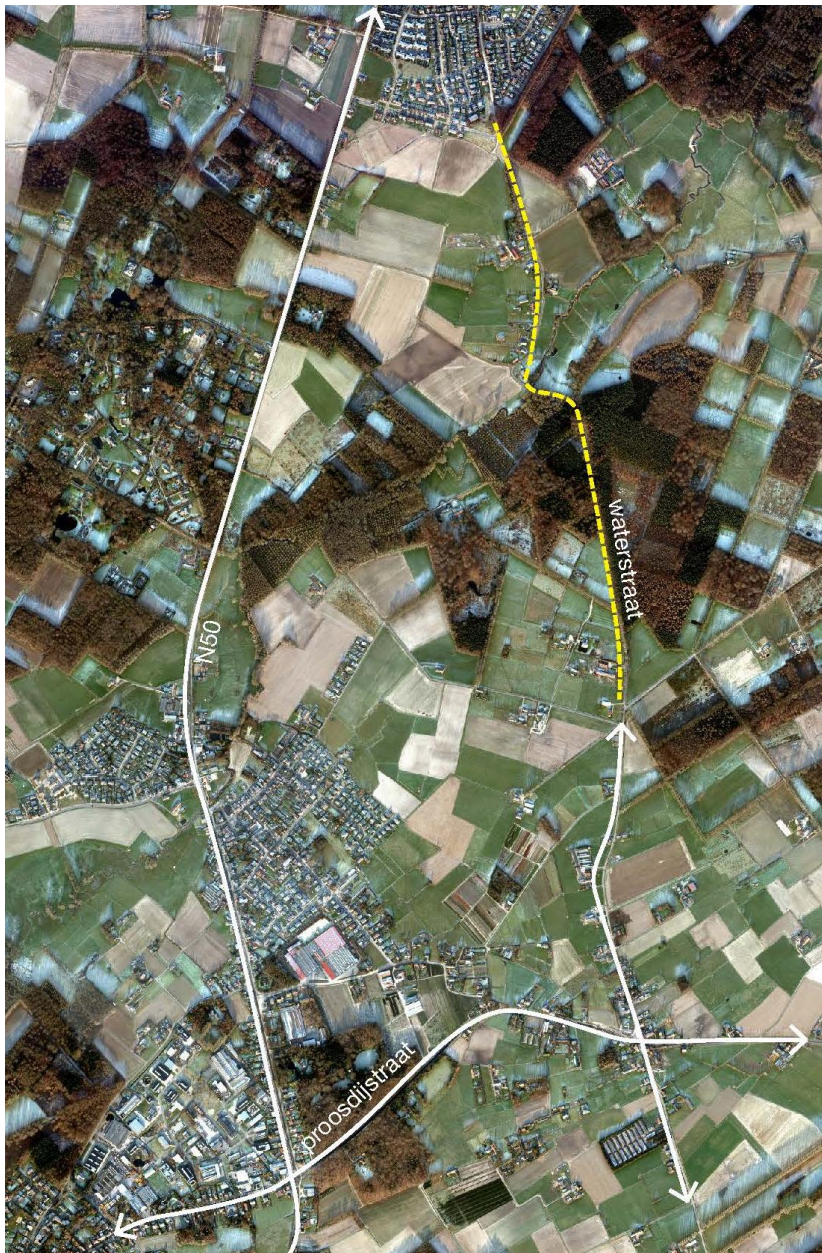
*Optie 4: Herprofilering*

---

De waterstraat voldoet aan het minimum profiel voor dit type weg, zij het wel met uitwijkstroken. Een aanpassing van het profiel zal voor deze weg weinig opbrengen.

*Inrichtingsvoorstel*

Een selectieve toegankelijkheid lijkt de beste optie. Dit kan zowel door paaltjes als door een tractorsluis. De keuze tussen deze twee opties kan echter pas gemaakt worden na het uitvoeren van een landbouwanalyse die de omrijfactor voor de landbouwers in kaart brengt. Deze studie kan niet gebeuren binnen het tijdsaspect van deze studie daarom worden beide opties nog meegenomen in deze nota.



### *Omrijfactor*

---

Als alternatief voor de landelijke wegen zijn in de studie van de functietoekenningssystemen kamergrenzen aangegeven die het doorgaande verkeer moeten opvangen en zo de landbouwwegen kunnen ontlasten. Voor de waterstraat vormt de N50 of Brugsesteenweg het alternatief om zich van Brugge richting Hertsberge of Ruiselede te verplaatsen.