



Trage wegen gemeente Lubbeek

KOMPASNOTA

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
2. VISIE VANUIT INWONERS EN BELANGHEBBENDEN (INPUT VANUIT PARTICIPATIETRAJECT)	3
2.1. Waarom zijn trage wegen belangrijk? Op welke noden en behoeften bieden ze een antwoord?	3
2.2. Wat zijn belangrijke randvoorwaarden?	5
2.3. Welke bezorgdheden leven er bij de verschillende belanghebbenden?	6
2.4. Welke wenslijnen leven er bij de verschillende belanghebbenden?	7
3. VISIE VANUIT DE GEMEENTE	8
3.1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2009)	8
3.1.1. Enkele algemene infrastructuurknelpunten rond de thematiek (trage) wegen	8
3.1.2. Te versterken langzame verkeersrelaties	10
3.1.2.1. Kern van Lubbeek	10
3.1.2.2. Kern Linden	10
3.1.2.3. Open ruimtegebied: kern Pellenberg	11
3.1.2.4. Kern Binkom	12
3.1.3. Gemeentebrede visie rond de gewenste ruimtelijke-toeristische-recreatieve structuur	12
3.2. Gemeentelijk Mobiliteitsplan (2012)	13
3.2.1. Thema trage wegen	13
3.2.2. Maatregelen	14
3.3. Bosbeheerplan (goedgekeurd in 2016)	15
3.4. Visie van de gemeente en resultaten wenslijnen en wensgebieden door kerngroep (2016- 2017)	17
3.5. Milieubeleidsplan	20
4. JURIDISCH KADER VAN DE TRAGE WEGEN	20
4.1. Gebruik trage wegen	21
4.2. De gemeente, beheerder van de buurt- en voetwegen en de Atlas	21
4.3. De provincie, beheerder van wijzigingsdossiers	21
5. BIJLAGE 1: FOTO'S EN ILLUSTRATIES	22
6. BIJLAGE 2: DETAILANTWOORDEN OP DE VRAGEN VAN DE EERSTE PARTICIPATIEVERGADERING	24
7. BIJLAGE 3: WENSLIJNEN EN WENSGBIEDEN	33
7.1. Overzicht wenslijnen in tabelvorm	33
7.2. Overzicht wensgebieden in tabelvorm	35
7.3. Wenslijnen en wensgebieden op kaart	36
8. BIJLAGE 4: BIJKOMENDE DOCUMENTATIE UIT HET BOSBEHEERPLAN EN DE TOEGANKELIJKHEIDSREGELING	42
8.1. Overzicht van de recreatieve en sociaal-educatieve aspecten, uittreksel uit het bosbeheersplan van Lubbeek	42
8.2. Toegankelijkheidsregeling voor het bos opgenomen in het Uitgebreid Bosbeheerplan Lubbeek, gelegen op het grondgebied van de gemeente Lubbeek	43
8.3. Kaarten toegankelijkheidsregeling boswegen gemeente Lubbeek	44

1. INLEIDING

Deze kompasnota vat het eerste deel samen van het participatietraject dat de gemeente Lubbeek, ondersteund door Provincie Vlaams-Brabant, opstartte met haar inwoners en andere belanghebbenden. Doelstelling van dit participatietraject is om in het voorjaar van 2018 te komen tot een beleids- en onderhoudsplan Trage Wegen voor Lubbeek. Op basis van concrete criteria benoemen we welke trage wegen uit de atlas we de komende jaren prioritair opnieuw in gebruik nemen. Als tijdshorizon nemen we 2030. Deze kompasnota bevat volgende onderdelen

- Visie vanuit inwoners en belanghebbenden (input vanuit het participatietraject)
 - Waarom zijn trage wegen belangrijk voor onze gemeente? Op welke noden en behoeften bieden trage wegen een antwoord?
 - Wat zijn belangrijke randvoorwaarden?
 - Welke bezorgdheden leven er bij de verschillende belanghebbenden?
 - Welke verwachtingen leven er bij de verschillende belanghebbenden?
 - Welke ontbrekende trage verbindingen zijn wenselijk ('wenslijnen')?
- Visie vanuit de gemeente
 - Link met andere beleidsplannen
 - Wenslijnen
- Juridisch kader van trage Wegen

2. VISIE VANUIT INWONERS EN BELANGHEBBENDEN (INPUT VANUIT PARTICIPATIETRAJECT)

In de volgende paragrafen worden de bevindingen van het eerste participatiemoment samengevat en gebundeld per vraag. Tijdens deze vergaderingen kwamen een 160-tal belangstellenden (verdeeld over 16 tafels) meedenken over volgende vragen.

In bijlage 2 worden de originele antwoorden gedetailleerd weergegeven in tabelvorm. Hieronder geven we hiervan een samenvatting.

2.1. Waarom zijn trage wegen belangrijk? Op welke noden en behoeften bieden ze een antwoord?

➔ *Trage wegen zijn verkeersveilige wegen voor zwakke weggebruikers*

- Lubbeek, een gemeente met landelijk karakter, is bezaaid met geasfalteerde wegen voor gemotoriseerd verkeer. In het noorden worden de kern van Linden en de woonzone St-Bernard afgescheiden van de rest van de gemeente door de drukke N2 (Staatsbaan – verbinding Leuven-Diest) die in oost-westelijke richting loopt. In het oostelijk deel van de gemeente loopt de drukke N223 (Tiensesteenweg – verbinding Aarschot - Tienen) vanuit buurgemeente Tielt-Winge (Gouden kruispunt) dwars door de deelgemeente en de kern van Binkom. Voldoende trage, en dus ook veilige, wegen moeten een alternatief bieden.
- Veiligheid vormt een belangrijk punt in schoolomgevingen. (Groot)ouders en hun kinderen zijn op zoek naar verkeersveilige fiets- en wandelwegen naar de scholen in de 4 dorpskernen Linden, Pellenberg, Binkom en Lubbeek.
- Naast de scholen wil men ook veilig naar de bib, sportaccommodatie, hobby, winkel, natuurgebied, kerk, frituur, rusthuis, jeugdbeweging, enz. Ook een

tragewegenconnecties vanuit Lubbeek met Leuven, Aarschot en Tienen komen naar voren.

- Er dient voldoende aandacht te gaan naar de oversteekplaatsen (kruisingen trage wegen met gemotoriseerde wegen) en het wegwerken van hindernissen.
- Voor recreatief en functioneel gebruik wensen wandelaars en fietsers veilige verbindingen om zo de drukke verkeersassen te vermijden.

➔ **Recreatieve doeleinden**

- Dit item wordt, naast veiligheid, heel sterk benadrukt tijdens de participatievergadering. Heel wat wandelaars en fietsers willen gebruik maken van een goed ontsloten netwerk van trage wegen. Binnen het wandelknooppuntennetwerk vormt Lubbeek voorlopig een blinde vlek. De connectie met de buurgemeenten moet worden bekeken.
- Indien duidelijke communicatie van de paden zal dit een grote toeristische meerwaarde betekenen.
- Oude wandelroutes of verloren gegane paadjes zouden terug toegankelijk kunnen worden gemaakt.

➔ **Trage wegen als functionele verbindingen**

- Nuttige functionele trage wegen helpen de verschillende punten (bv. dorpskernen, woonwijk, openbare nutsplaats, school, winkel, woonplaats familie, bezienswaardigheden in bovengemeentelijk netwerk,...) beter met elkaar te verbinden, meestal zelfs op een snellere en kortere manier. Woon-school-werk-verkeer wordt het meest benadrukt. Snel van punt A naar punt B via een traag netwerk zonder missing links. Iemand suggereert om circuits eventueel te vervolledigen met ruilverkavelingswegen.
- Het netwerk is te bekijken in de ruimere context van de omliggende buurgemeenten.
- Koppeling van de nuttige functionele verplaatsing aan een aangenaam en groen traject.
- Verbinden van bestaande landbouwwegen is wenselijk.

➔ **Behoud van natuur, natuurlijke verbindingen, groen en landelijk karakter**

- Trage wegen zijn groene linten doorheen het mooie landschap. Ze verbinden wonen en natuur, natuur en natuur (bv. bossen verbinden), mensen en natuur.
- Ze zorgen voor de bescherming van fauna (bv. oversteekplaats voor dieren tussen natuurentiteiten), flora en biodiversiteit.
- Bewustmaking van de natuur, spelen en ontdekken van mooie natuurplekken, milieu-educatie.
- Ijveren voor asfaltstop van trage wegen.
- "Als ik dan vaststel waar onze beleidsmakers zich allemaal voor engageren: het burgemeestersconvenant (vermindering CO2-uitstoot), het charter voor biodiversiteit, het Save-charter,... Dat ze werk willen maken van duurzaam toerisme. En bovenal dat 'T(r)oeven in rustig groen' de slogan is van onze gemeente, dan ga ik ervan uit dat de beleidsmakers de troef van de trage wegen zullen trekken en maximaal uitspelen!"

➔ **Stimuleren van het alternatieve gebruik voor de auto**

- Waar trage wegen een snelle verbinding vormen tot het gewenste eindpunt zal dit een extra stimulans zijn om meer de fiets te nemen of te voet te gaan. Dit zorgt voor een vermindering van de CO²-uitstoot en ander fijn stof en bovendien een afname van het aantal verkeersongevallen.

➔ **Stimuleren van rust en gezondheid**

- Trage, en dus bijgevolg stille, wegen helpen mensen tot rust te komen in de haastige maatschappij van vandaag. Ze ontsluiten natuur en groen.
- Niet enkel mentaal kom je er tot rust, maar ook fysiek kan een traag netwerk dicht bij huis de ideale sportomgeving zijn.
- Rust, ontspanning, gezondheid, beweging in een mooi landschap via een open en onderhouden tragewegennet.

➔ **Bijdragen aan de authenticiteit & het cultuurhistorisch erfgoed van de gemeente**

- De historiek en erfgoedwaarde toegankelijk en zichtbaar maken in het landschap. Zo wordt de streekidentiteit en gemeenschap herinnerd, gekoesterd en versterkt. Bv. Kruiskesprocessie (mooie natuurzichten en volksverhalen die erbij horen), Consciencepad, de historische kerkweg, oude trambeddingen terug openmaken...
- Een netwerk van aantrekkelijke wandel- en fietswegen helpt inwoners en toeristen om het platteland te bereiken, ervan te genieten en het te respecteren.
- Op die manier dragen trage wegen ook bij tot meer recreatie en toerisme.

➔ **Bevorderen van sociale contacten**

- Trage wegen zijn een middel om de eigen omgeving beter te leren kennen en andere mensen van de omgeving onderweg te ontmoeten.
- Sociale ontmoetingsplaats voor beleving van groen met respect voor alle doelgroepen (toevallig onderweg, familiebezoek, vrienden).
- Wandel-, fiets- en ruitersclubs organiseren tochten op de trage wegen, die zo een ontmoetingsplaats vormen.

➔ **Toegang tot landbouwperceel**

- In bepaalde gevallen is een trage weg de enige toegang tot een landbouwperceel.

2.2. Wat zijn belangrijke randvoorwaarden?

- Er dient **aandacht te zijn voor alle belangengroepen met duidelijkheid rond gebruik**. Trage wegen zijn een verzameling van voetpaden en fietspaden/routes, voetpaden waar geen fietsers zijn toegelaten, paden voor mountainbikers of ruiters, honden al dan niet toegelaten, ... Duidelijkheid over de toegankelijkheid van de weg, met inbegrip van vermelding van de gebruikersgroep, is wenselijk en dient met de nodige aandacht te worden bekeken. De trage wegen zijn er (minstens) voor alle Lubbenaars.
- Goed **onderhouden en propere** wegen. De wegen moeten begaanbaar en fietsbaar zijn. Ze zijn voldoende breed. Zwerfvuil hoort er niet thuis. De ruimte voor bermbeheer kan worden ingericht als trage verbinding.

- De **wegen moeten gekend zijn**. Goede communicatie en sensibilisatie zijn dus van belang. Dit kan met bebording ter plaatse, een publiek-ontsloten inventaris, gids of kaart, publiciteitsbord in het centrum, een duidelijk aangegeven jachtseizoen, duidelijkheid tussen privé en te gebruiken trage wegen,... Ook dient informatie te worden gegeven over de algemene regels (bv. afval hoort in de vuilbak) en verkeersregels die gelden.
- De **juridische toestand en de werkelijke situatie** op terrein dienen in **overeenstemming** te zijn. Zo worden verkeerde toestanden rechtgezet (bv. onterecht afsluiten op privégrond) en wordt iedereen gelijk behandeld. Deze oefening wordt gemaakt met de nodige portie **logisch** verstand. De opengemaakte wegen moeten **zin** hebben. Het actieplan dient de prioriteiten vast te leggen.
- De wegen moeten **veilig** zijn. Zij worden met **respect voor de leefomgeving en omliggende eigenaars** betreden.
- De trage wegen moeten een **goed netwerk/circuit** vormen zonder al te veel missing links of doodlopende straten en dit alles met een intergemeentelijke kijk op de zaak. Ook gaat er aandacht naar de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en buggy's.
- **Er moet (aanvullende) infrastructuur worden voorzien**: goede fietspaden langs de gemotoriseerde wegen, voldoende brede wandel- en fietspaden (resp. 1,65 en 3m), uitrusting voor een tussenstop (bv. picknicktafels, vuilbakken en bankjes), semi-verharding voor fietsers,...

2.3. Welke bezorgdheden leven er bij de verschillende belanghebbenden?

De bezorgdheden vatten we samen in volgende thema's.

→ Onderhoud

- Onderhoud van de wegen en vervuiling door zwerfvuil of sluikstorten is een grote bezorgdheid van de aanwezigen.
- Financiële consequenties? Gemeentebelasting?
- Wie is verantwoordelijk?
- Suggestie voor peter- en meterschap/wegspotters van wegsegmenten (vrijwilligers die de weg (of een stuk ervan) toegankelijk en proper houden).

→ Veiligheid

- Veiligheid voor de gebruikers van de trage wegen (brandgevaar tijdens oogst, loslopende honden, elektrische fietsen,...?).
- Veiligheid van aanpalende bewoners.

→ Milieu/waterproblematiek/landbouw

- Er dient aandacht te gaan naar de erosieproblematiek.
- Goed overwegen waar verharding/asfaltering echt nodig is.
- Wegen kunnen door erosie degraderen waardoor de staat van de weg de toegankelijk in het gedrang brengt.

→ Ligging

- De voorkeur gaat uit naar het verleggen van tracés volgens de perceelsgrenzen en niet dwars door de akkers.

- Altijd goed afwegen of het relevant is om een weg open te maken (bv. bij bebouwde percelen).
- Beheer trage wegen (bv. herinrichting) met respect voor hun eigenheid.
- Kijken naar opdeling van de weg per gebruikersgroep (bv. te voet (geen verharding) versus met de fiets (dolomietverharding)).
- Ontbrekende schakels en gevaarlijke oversteken in het netwerk vormen een bezorgdheid.

➔ **Gebruik en communicatie**

- Gemeenschappelijk gebruik van de trage wegen door verschillende soorten gebruikers (paarden, MTB, wandelaars met of zonder hond,...). Wegen zien bij de ene groep al harder af dan bij de andere (bv. MTB bij regenweer).
- Onduidelijke communicatie over de ligging van de wegen, het type gebruik en sensibilisatie van het gebruik in het algemeen is nodig (bv. gebruik door jeugdbewegingen).
- Onjuiste signalisatie op terrein.
- Onrust / respect voor de omgeving (lekke banden worden meegenomen, respect voor eigendom van omwonenden) /privacy.
- Te hoge verwachtingen qua toegang en onderhoud.

➔ **Procedure en beleid**

- Juridische gevolgen in het algemeen en het rechtzetten van foutieve situaties in het bijzonder. Rechtszekerheid voor eigenaars wordt ook genoemd.
- Het gevaar ervoor te kiezen om teveel trage wegen open te stellen (onderhoudbaar, ten koste van stil natuurgebied of wegen zonder nut), of net te weinig trage open te stellen (verdwijnen van de wegen, open natuur moet bereikbaar blijven). Objectieve criteria hanteren om opening van wegen te argumenteren. Wat met politieke inmenging? Overleg met doelgroepen is cruciaal.
- Herwaardering kan alleen met beleid van de gemeente.
- Zal het plan ook worden gerealiseerd? Wat zal de tijdsduur zijn?
- Denken vanuit collectief belang, maar ook de vraag 'wat met de weg die door mijn eigendom loopt' houdt mensen uiteraard bezig.
- Financiële bezorgdheden.
- Toezicht op toegankelijkheid/doorgang. Hoe gaat de gemeente optreden tegen onrechtmatig afgesloten wegen?
- Wie is wanneer aansprakelijk?

2.4. Welke wenslijnen leven er bij de verschillende belanghebbenden?

De tabellen en de kaarten in bijlage 2 geven een overzicht van de aangeduide wenslijnen. Er zijn 10 lijnen te onderscheiden die 6 keer of meer werden vermeld. Deze werden op de kaart (zie punt 7.3) aangeduid in een parse en roze kleur.

De verbindingen tussen de dorpskernen komen het meest naar voren (met de dorpskern van Lubbeek als centrale pool) evenals de verbinding met Leuven:

- kern Lubbeek – kern Binkom (1^e plaats)
- kern Lubbeek – Leuven (2^e plaats)
- kern Linden – kern Lubbeek
- kern Pellenberg – kern Lubbeek

Ook de verbinding kern Lubbeek- natuurgebied De Spicht wordt als belangrijk aanschouwd. Om de belangrijkste 10 wenslijnen te vervullen, noteren we nog de wenslijnen die 6 of 7 keer werden vermeld:

- kern Pellenberg – Bierbeek
- zone Parijsstraat – kern Binkom
- woonzone Linden Noord – kern Linden (school)
- kern Pellenberg – Gasthuisbos
- Lovenjoel – kern Lubbeek

3. VISIE VANUIT DE GEMEENTE

3.1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2009)

Bron:

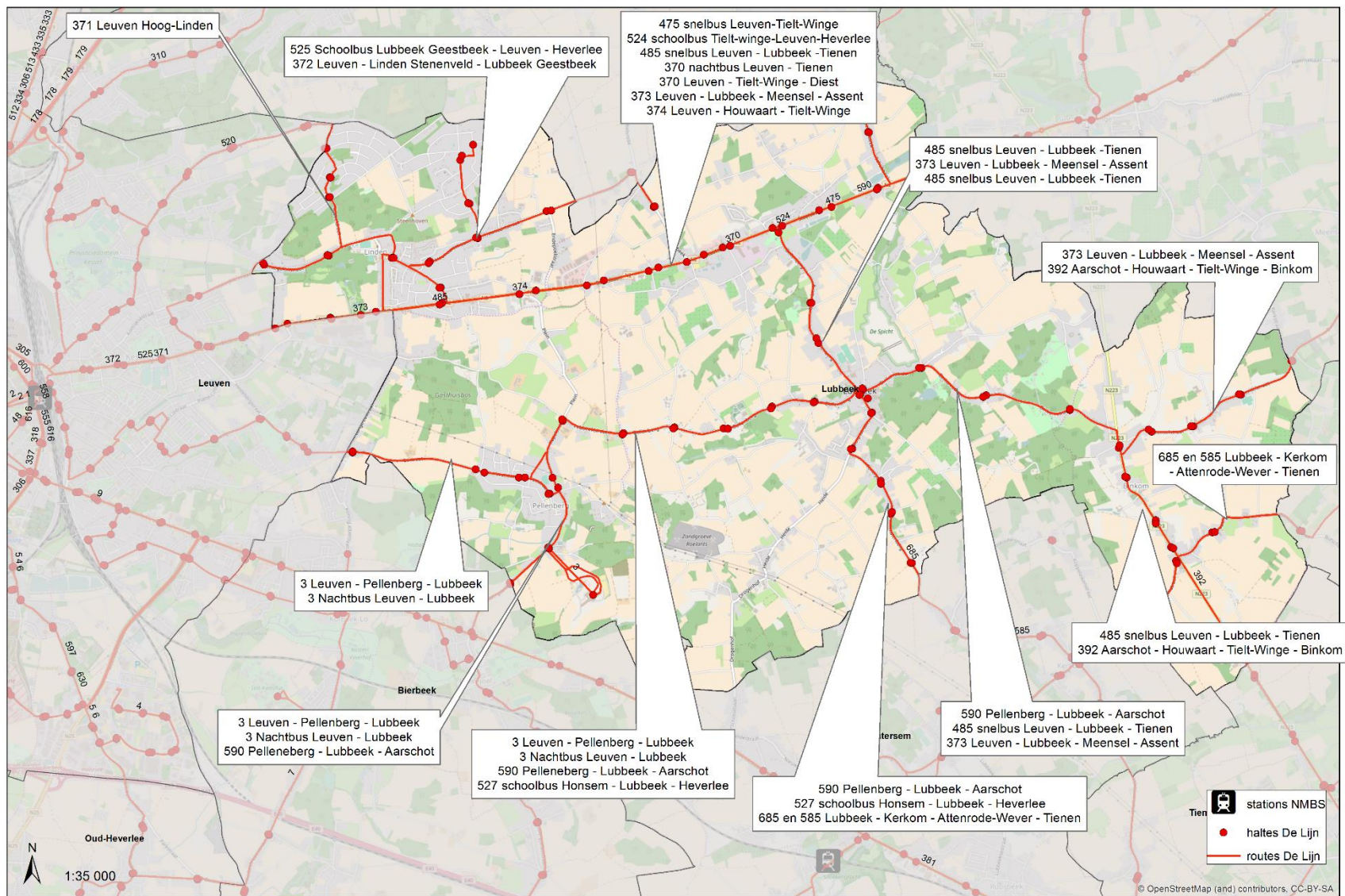
<http://lipsfiles.lodgon.com/projects/glubbeek/attachments/1255603718889/GRSmetuitge slotendelen deel1%20.pdf>

<http://lipsfiles.lodgon.com/projects/glubbeek/attachments/1255604389410/GRSmetuitge slotendelen deel2%20.pdf>

(De kaart van het openbaar vervoer werd opgemaakt voor deze studie en komt niet uit het structuurplan.)

3.1.1. Enkele algemene infrastructuurkelpunten rond de thematiek (trage) wegen

- Het wegennet is sterk georiënteerd op Leuven. De meeste problemen i.v.m. de **verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en sluipverkeer** hebben te maken met de oostwestelijke verkeersstromen. Een integrale aanpak van de N2, met medewerking van alle betrokken actoren, dringt zich op.
- Onvoldoende **fiets**infrastructuur in de gemeente, waardoor een samenhangend fietsnetwerk ontbreekt.
- Conflictsituaties tussen het verkeers- en verblijfsfuncties langs de **N2 en de N223 ter hoogte van de dorpskernen**. De N2 is een visuele en functionele barrière door de verkeersdruk en -snelheid.
- Een duidelijke **hiërarchie voor het wegennet** dringt zich op. Met uitzondering van de steenwegen zijn de andere wegen gelijk ingericht waardoor de functie tussen lokaal, verbindend of lokaal gebiedsontsluitend onduidelijk is.
- Er zijn **onvoldoende langzaam verkeersverbindingen tussen de kernen en het omliggende groen**.
- Een **onvoldoende openbaar vervoersaanbod** in de gemeente, waarbij het wenselijk is om vooral de verbindingen tussen de verschillende kernen onderling sterker uit te bouwen, meer bepaald tussen Linden en Pellenberg en Sint-Bernard en Lubbeek-centrum (de noordzuid-gerichte stromen). Bovendien ontbreken haltevoorzieningen. De onderstaande kaart geeft hiervan een overzicht. Belangrijke openbaar vervoersknooppunten liggen vooral buiten Lubbeek, namelijk in Tielt-Winge en Leuven, waar zich standplaatsen van De Lijn bevinden. Op knooppunten met het openbaar vervoer moeten ook de nodige voorzieningen aanwezig zijn, zoals voldoende fietsenstallingen.



880 440 0 880 Meters



Bron: routes en haltes van De Lijn, stations van NMBS, vector, 2016

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Openbaar vervoer in en rond Lubbeek
Project trage wegen gemeente Lubbeek
maart 2017

3.1.2. Te versterken langzame verkeersrelaties

3.1.2.1. Kern van Lubbeek

De verschillende voorzieningen (bv. sportvelden, scouts en de 'kliniek' (*het huidige 'psychiatrisch verzorgingstehuis' of 'PVT'*)) liggen vrij excentrisch van het dorpscentrum. Daarom is het van belang dat relaties tussen de verschillende voorzieningen worden uitgebouwd.

Concreet wordt voorgesteld een NO-ZW en een NW-ZO-relatie uit te bouwen. De **NO-ZW-relatie verbindt** de voorzieningen in **Gellenberg** (sporthal, voetbal en gemeentehuis) met de voorzieningen aan de **Dorpsstraat** (school, klooster, kerk en parochiecentrum). Deze as wordt uitgebouwd als een **langzaam verkeersas**.

De NW-ZO-relatie verbindt de (sociale) woonwijk met de voorzieningen in de **Binkomstraat** (scoutslokalen en kliniek (*of PVT*)). Deze relatie wordt uitgebouwd als een groene verbinding. In het parkgebied wordt in semi-verharde materialen een wandel- en een fietspad aangelegd dat **aansluit op de Dorpsstraat**. Deze paden hebben vertakkingen naar de verschillende woonuitbreidingsgebieden. Aan de overkant van de Dorpsstraat wordt de groene verbinding vervolledigd **langs het parochiecentrum en het klooster naar het parkgebied**, vanwaar een groene verbinding naar de **kliniek en de jeugdlokalen** bestaat.

Tevens worden **voetgangersdoorsteken** gecreëerd die een verbinding vormen tussen de groene recreatieve ruimten en het centrumgebied. Verschillende buurtwegen kunnen opnieuw worden opengesteld in het kader van het recreatief medegebruik. De relatie met de **Molenbeekvallei** dient te worden verbeterd. Concreet denken we aan de buurtwegen die lopen vanaf het gemeentehuis tot de vallei van de Molenbeek. Er moet worden onderzocht of dan kan worden aangesloten op een wandeling doorheen het valleigebied.

De relatie tussen de kern van Lubbeek en het nieuw te ontwikkelen sportveld aan de **Broekstraat** wordt versterkt door de straat af te bakenen als een straat voor plaatselijk verkeer en deze ook zodanig in te richten. Voetgangers en fietsers moeten voorrang krijgen op de auto.

3.1.2.2. Kern Linden

- **Lokale recreatieve voorzieningen sluiten aan bij het centrum:** aan het kerkplein van Linden liggen sportvelden, scoutslokalen en het ontmoetingscentrum. Deze cluster kan worden versterkt door de aanleg van een speelplein ten behoeve van de jeugd en de school en het uitbouwen van een recreatieve infrastructuur voor wandelaars. Eventueel kan de oude kasteelhoeve worden ingeschakeld voor recreatie.
- De **Abdijbeek** als groen lint door Linden: deze beek loopt doorheen het kasteelpark en de kern van Linden. Ze wordt geherwaardeerd en ontwikkeld als een groen lint doorheen de kern. Een aantal doorsteken zullen worden gecreëerd. Eveneens zal langsheen de beek een wandel- en fietsverbinding worden gecreëerd die aansluiting geeft met Kessel-Lo en verder loopt naar het provinciaal domein en de abdij van Vlierbeek. Door de aanwezigheid van het kasteeldomein en de markante kern (dreven en kerk) is de belevingswaarde hier groot en door de aanleg van een wandelverbinding wordt dit ondersteund.
- Versterken van de **relatie tussen de woonparken en het dorp:** naast de bestaande dreven kunnen eventueel wandelroutes doorheen het dorp en het woonpark worden uitgewerkt die eveneens de band tussen beide delen versterken. Er wordt voorgesteld om de bestaande dreef (Kasteeldreef) te behouden en de Prinsendreef te versterken. De dreven kunnen worden versterkt als wandelpad en kunnen de drager vormen van een wandeling doorheen Linden en de woonparken. Ook de dreven / bomenrijen in het centrum van Linden dienen zoveel mogelijk te worden bewaard (de Kerkdreef en de Nachtegalenstraat).

- **Te versterken voorzieningenbundel:** dit omvat de zone aan de kerk, het ontmoetingscentrum, de lokalen van de jeugdbeweging, de school, het sportveld en een deel van het parkgebied. De kerkmuur dient bij bijkomende ontwikkelingen behouden te blijven en te worden hersteld. Als bijkomende speelruimte voor de school wordt voorgesteld een zone aan de oude hoeve aan te snijden. Een aangename **verbinding tussen de school en de kasteelhoeve** kan worden gecreëerd door het wandelpad langs de beek af te takken naar de hoeve. Een deel van de kasteelhoeve laat een verkommerde indruk na. De kasteelhoeve kan worden opgewaardeerd, wat een meerwaarde zou betekenen voor het beschermde parkgebied. Specifiek wordt gedacht aan een eerder recreatieve invulling. **Aan de Wolvendreef kan een doorsteek langs de Abdijbeek worden gecreëerd waardoor een langzaam verkeersrelatie tussen de woonwijken, de sportvelden, de school en de scoutslokalen kan ontstaan.** Eventueel kan de volledige hoeve worden opgeknapt. In het centrum van Linden, aansluitend bij voornoemde voorzieningen, wordt een plek aangeduid die ter ondersteuning van de recreatieve routes wordt uitgebouwd. Hier worden infopanelen voor wandelingen, een rustbank, picknicktafel geplaatst.
- **Conclusie: verbindende langzaam verkeersverbindingen**
 Binnen het dorp wordt erover gewaakt dat een netwerk van fiets- en voetwegen ontstaat zodat het voor zwakke weggebruikers mogelijk is om op een korte, veilige en aangename manier de belangrijkste functies en activiteiten te bereiken. Dit geldt ook voor de verbinding tussen de woonparken en het dorp.
 De langzaam verkeersverbindingen dienen aan te sluiten op bestaande circuits (lokale en provinciale fiets- en wandelpaden).
 Concrete voorbeelden zijn:
 - een recreatieve route doorheen de verschillende aspecten van het landschap in dit deelgebied (woonparken, bossen, open ruimte, kasteelparken en villa's) en naar de omliggende kernen en gebieden (bvb. naar het provinciaal domein van Leuven, de abdij van Vlierbeek en de andere kernen);
 - het voorzien van een aangename wandelverbinding langs de Wolvendreef naar de kerk, die als logische startplaats van de recreatieve routes wordt uitgebouwd. Via deze route kunnen recreanten gemakkelijk het Chartreuzebos bereiken;
 - het voorzien van een fietsverbinding langsheen de Abdijbeek naar het provinciaal domein Leuven en de Abdij van Vlierbeek.

3.1.2.3. Open ruimtegebied: kern Pellenberg

- **Kwalitatieve afwerking van de dorpsrand van Pellenberg:** er is nood aan een volwaardige recreatieruimte voor Pellenberg (multifunctionele sport- en speelruimte). Gezien het reliëf en de waardevolle natuur ten zuiden van de kern en het feit dat het grootste aandeel van de bevolking in deze woonlob woont en gezien de ontsluiting van het gebied, kan deze best worden aangelegd buiten het kerngebied. In het gemeentelijk structuurplan worden enkele locaties onderzocht. De voorzieningen worden aangelegd in een kwaliteitsvol aangelegde omgeving zodat ze eveneens duidelijk de dorpsrand accentueren. Het geheel wordt door **langzaam verkeersverbindingen met het centrum verbonden**. Ook uitbreidingsmogelijkheden voor de basisschool en een ruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten passen in dit onderzoek.
- **Landbouwgebied met belangrijke landschappelijke en natuurlijke waarden:** het landbouwgebied herbergt heel wat natuurwaarden waaronder het Koebos en het

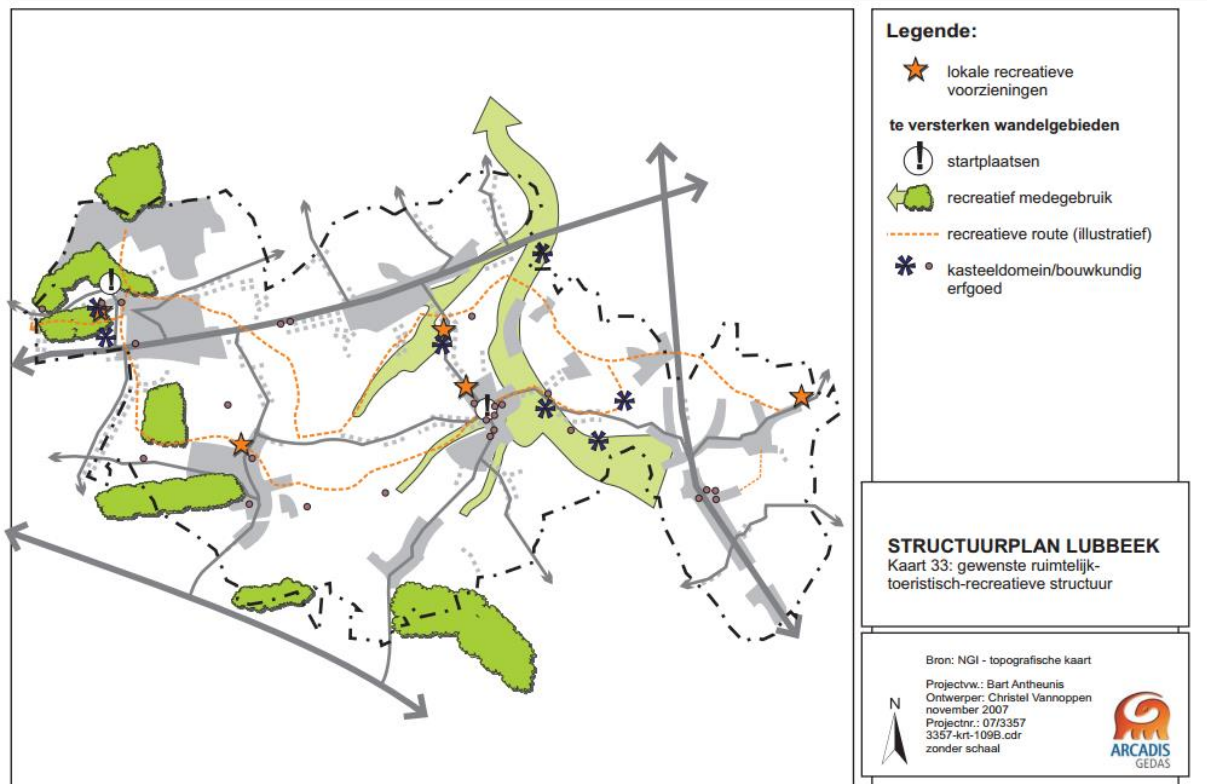
Gasthuisbos. Gezien het belang van natuur en landbouw in Lubbeek, is een **verweving** van beide functies aangewezen. Bovendien wordt een **verbinding tussen de verschillende geïsoleerd gelegen natuurgebieden** gecreëerd.

3.1.2.4. Kern Binkom

- **Bewoning tussen een driehoek van voorzieningen:** op het einde van de Meenselstraat wordt een recreatieve voorziening (sportveld) ontwikkeld. Tussen de Meenselstraat en Binkom zal een langzaam verkeersverbinding worden ontwikkeld om de inwoners van Binkom veilig de recreatieve verbindingen te laten bereiken en zodat de bewoners van de Meenselstraat veilig de voorzieningen in het centrum kunnen bereiken. De N223 tussen Binkom en het kruispunt wordt om dezelfde redenen eveneens verkeersveilig ingericht.
- Het veldbossengebied ten noorden van de Meenselstraat wordt bewaard en verder versterkt door het aanbrengen van **verbindingen tussen de verschillende bosfragmenten**. In het gebied vinden we een aantal **driesgehuchten en kasteeldomeinen** terug die het landschap in dit gebied versterken. De verschillende samenstellende elementen worden ingeschakeld in de toeristisch-recreatieve structuur.
- **Verkeersremmende maatregelen** zodat de inwoners van Binkom en de omliggende woonlinten veilig de centrale voorzieningen kunnen bereiken: dit ter hoogte van de N223 bij de doortocht in Binkom, kruispunt met de Meenselstraat, Molenberg en Keiberg.
- De **Schoolstraat** (school, chiro, feestzaal) kan worden ontwikkeld als een langzaam verkeersverbinding naar de Meenselstraat (waar het nieuwe sportveld wordt aangelegd) zodat de verschillende voorzieningen voor de bewoners van zowel Binkom als de Meenselstraat op een snelle en vlotte manier te bereiken zijn.
- **Te versterken relaties:** als alternatief voor de drukke Tiensesteenweg - N223 wordt de uitwerking van **volgende langzaam verkeersverbindingen vooropgesteld:**
 - o verbinding tussen de kern van Binkom (kerkplein) en de Binkomstraat via de kasteelparken en het Kapellebos;
 - o verbinding tussen de kern van Binkom en het woonlint in de Meenselstraat. Concreet wordt daarbij gedacht aan een oude buurtweg die in het verlengde van de Schoolstraat ligt. Door het creëren van deze verbinding worden de voorzieningen van Binkom beter bereikbaar voor de bewoners van de Meenselstraat en wordt het sportveld beter bereikbaar voor de bewoners van Binkom;
 - o ook langsheen de Meenselstraat en de Binkomstraat dienen langzaam verkeersverbindingen te worden uitgebouwd.

3.1.3. Gemeentebrede visie rond de gewenste ruimtelijke-toeristische-recreatieve structuur

Tot slot voegen we nog een overzichtskaart toe uit het gemeentelijk structuurplan die de globale gewenste ruimtelijke-toeristische-recreatieve structuur weergeeft.



Gewenste ruimtelijke-toeristische-recreatieve structuur

Bron: http://lipsfiles.lodgon.com/projects/glubbeek/attachments/1211471202333/K33_GEWENSTE%20TOERISTISCHE-RECREATIEVE%20STRUCTUUR.pdf

3.2. Gemeentelijk Mobiliteitsplan (2012)

Bron:

<http://lipsfiles.lodgon.com/projects/glubbeek/attachments/1448961370801/beleidsplan%20lubbeek%20versie%20definitief.pdf>

3.2.1. Thema trage wegen

De gemeente Lubbeek heeft al hard gewerkt aan het realiseren van netwerken en infrastructuurvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. Toch ontbreekt er nog een **samenhangend netwerk van voornamelijk fietsroutes op lokaal niveau**. Ook aan het functioneel voetgangersnetwerk in de kernen zijn verbeteringen mogelijk inzake **veilige oversteekplaatsen en ondersteuning van de belangrijke looplijnen**.

In de uitwerkingsnota werd **op basis van de lokale attractiepolen een netwerk** ontwikkeld voor **fietsers**. Hiervoor werd vertrokken van vervoersrelaties tussen deze polen die werden geprojecteerd op bestaande en mogelijke fietsroutes. Voor de meeste fietsverplaatsingen van en naar de gemeentelijk attractiepolen biedt het **Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk** een goed kader. Aangezien dit kader omwille van het bovenlokaal karakter soms evenwel iets te grofmazig is, werden er **lokale delen aan toegevoegd**. Het gaat om kortere alternatieven of aanvullende relaties in het netwerk (missing links).

Bij de opmaak van het netwerk werd uitgegaan van de cruciale aspecten van een netwerk namelijk een goede samenhang tussen polen/knopen en schakels, (ook de verknoping met de openbaar vervoerknooppunten werd hierin opgenomen), de directheid van het netwerk (fietsers rijden niet graag om voor functionele verplaatsingen), de veiligheid van het netwerk en de aantrekkelijkheid (comfort).

De infrastructuur van het op deze wijze ontwikkelde netwerk werd afgetoetst aan de richtlijnen voor fietsinfrastructuur (vademecum fietsvoorzieningen). Het **resultaat** van deze screening is een **indeling van alle netwerkdonderdelen** volgens volgende groepen die worden gekenmerkt door:

- infrastructuur is nodig en niet aanwezig;
- infrastructuur is nodig , aanwezig maar niet conform;
- infrastructuur is nodig en conform OF infrastructuur is niet nodig.

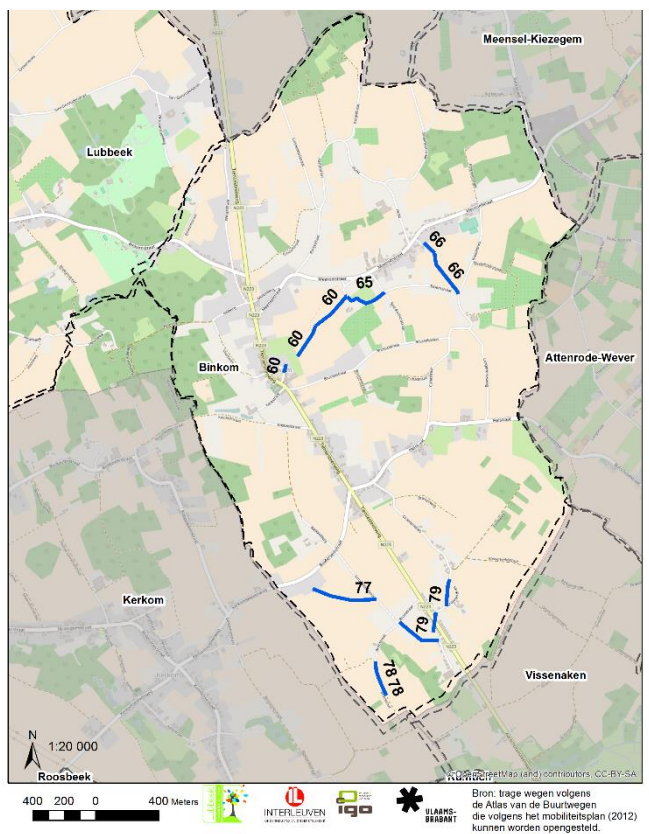
Het uitgewerkte netwerk fiets wordt uitgebreid besproken in het richtinggevend deel (5.2.2 Werkdomein B).

Naast het netwerk voor fietsers werd ook het **netwerk voor voetgangers** op het niveau van de kernen onderzocht. Aandachtpunten zijn hierbij de aanwezigheid van **voetgangersinfrastructuur** (voetpad, oversteekplaatsen) op het fijne netwerk dat wordt opgebouwd rond de **centrumfuncties**. In alle **schoolomgevingen** werd de zone 30 ingericht en zijn de looproutes naar de schooltoegang voorzien van voetpaden en oversteekplaatsen. Deze oversteekplaatsen kunnen **nog beter worden beveiligd** door o.a. verlichting en combinatie met een verkeerspoort die de overgang maakt tussen verschillende snelheidszones of functionele gebieden. Alle schoolomgevingen vragen een dringende aanpak. Ook is een kwaliteitsvolle voetgangersruimte meer dan looplijnen en oversteekplaatsen. Daarom is het wenselijk **de ruimtelijke kwaliteit voor de voetgangers** vanuit het oogpunt van de belevingswaarde te verbeteren in onder meer Pellenberg, Lubbeek en Binkom. In schoolomgeving Linden en in Lubbeek centrum zijn de problemen voor voetgangers direct gekoppeld aan de **parkeerproblemen**.

3.2.2. Maatregelen

Het mobiliteitsplan geeft aan welke trage wegen wenselijk primordiaal opnieuw zouden moeten worden opengesteld. In eerste instantie wordt gekeken naar trage wegen die in de relatie woon-schoon een kansrijke aanvulling kunnen zijn van het netwerk voor voetgangers en fietsers. Vaak gaat het om aangename alternatieve en kortere verbindingen tussen centrumfuncties en woongebieden.

Concreet kunnen op korte termijn volgende voetwegen opnieuw worden **opengesteld**: **Voetweg 77, 78, 79, 60, 65, 66**. *Ter verduidelijking van deze olijsting worden deze wegen op kaart weergegeven (deze kaart werd gemaakt ikv deze studie).*



Aandachtspunten t.a.v. trage wegen:

- verbod voor gemotoriseerd verkeer (quads) op trage wegen;
- trage wegen kunnen beperkt worden verhard, maar geen KWS-verharding;
- prioriteit gaat naar trage wegen die een kansrijke aanvulling betekenen in het functionele netwerk van voetgangers en fietsers;
- uitgangspunt is zoveel mogelijk trage wegen opnieuw open te stellen.

Voetgangersgebieden en voetgangersnetwerken staan direct in relatie met:

- openbaar vervoernetwerken (afstand tot de halten);
- het snelheidsbeleid (aard van de voorzieningen);
- netwerken van auto en vrachtverkeer (sluikverkeerroutes) ;
- parkeren (bereikbaarheid randparkeerplaatsen).

3.3. Bosbeheerplan (goedgekeurd in 2016)

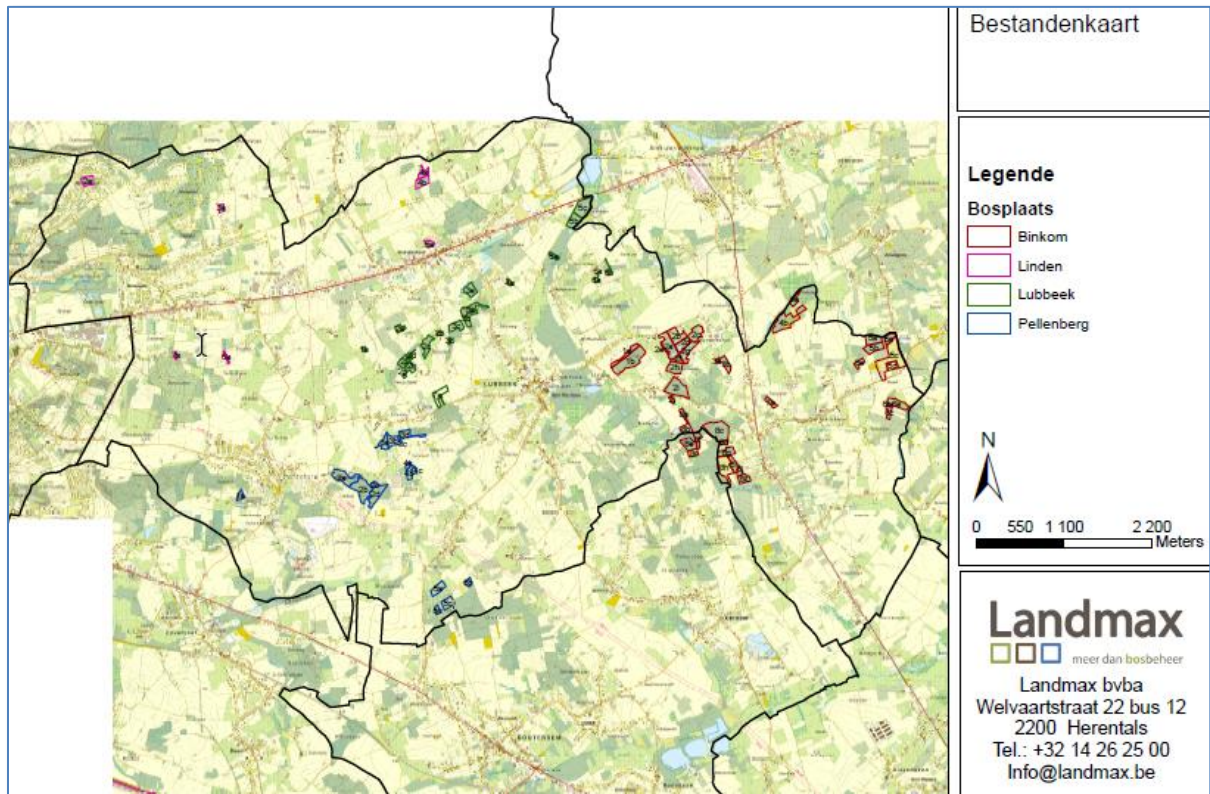
De gemeente liet een bosbeheersplan opmaken door de firma Landmax (uitgewerkt in 2013-2014 en goedgekeurd door het Vlaams Ministerie van Leefmilieu, Natuur en Energie, Agentschap voor Natuur en Bos in 2016).

De bossen die zijn ingekleurd hieronder, hebben een bosbeheersplan, opgemaakt in samenwerking met de gemeente (de gemeente heeft alle boscijzenaars de mogelijkheid gegeven om in te tekenen voor de opmaak van dat beheersplan). Bossen die niet aangegeven zijn hebben dus mogelijk geen bosbeheersplan.

Onderstaande paragraaf uit dit 'uitgebreid gezamenlijk bosbeheerplan Lubbeek' bestudeert de bestaande wegenstructuur binnen de Lubbeekse bosgebieden.

De onderscheiden bospercelen worden hier en daar doorkruist door of grenzen aan lokale wegen. Doorgaans worden ze enkel doorsneden door of grenzen zij aan bospaden en –wegen welke toegang tot het bestand of nabijgelegen bestanden verschaffen. Die zijn meestal onverhard. De wegen zonder kadastrale nummer maken deel uit van het openbaar domein van de gemeente en behoren niet tot het bosbestand.

De onderstaande kaart geeft de bosgebieden in Lubbeek weer.



Aanduiding van de bosgebieden per deelgemeente

Bron: bosbeheersplan, Landmax

In de Atlas der buurtwegen van Lubbeek zijn buurtwegen ('chemins') en voetwegen ('sentiers') opgenomen, die doorheen of langsheen bospercelen lopen. Enkele zijn in de loop van de tijd in onbruik geraakt en afgeschaft.

- In bosperceel Linden 1 zijn sentiers 26 en 27 afgeschaft.
- Sentier 32 loopt nog altijd langs bestand Pellenberg.
- Chemin 60 in bosperceel Pellenberg 2 bestaat nog altijd als bosweg, maar is niet openbaar.
- Sentier 90 in bosperceel Pellenberg 3 is afgeschaft.
- Sentier 84 naast bestand Lubbeek 1 a is afgeschaft. Chemin 51 loopt niet meer door bosperceel Lubbeek 2. Sentier 83 loopt dood in bosperceel Lubbeek 2 en sentier 81 is verdwenen.
- Sentier 101 doorheen bestand Lubbeek 4 is afgeschaft.
- Sentiers 115 en 117 in bosperceel Binkom 1 zijn verdwenen. Chemin 57 en sentiers 62, 121, 122 en 128 in bosperceel Binkom 2 zijn afgeschaft.
- Sentiers 37 en 38 in bosperceel Binkom zijn afgeschaft; sentier 110 is ten dele afgeschaft.
- Sentier 50 naast bestand Binkom 7 a is afgeschaft.
- Sentier 52 in bosperceel Binkom 8 is afgeschaft.

De onderstaande kaart geeft de **toegankelijkheid** van de Lubbeekse bosgebieden weer. Op dit toegankelijkheidsplan staan alle wegen aangeduid die voor het breed publiek toegankelijk

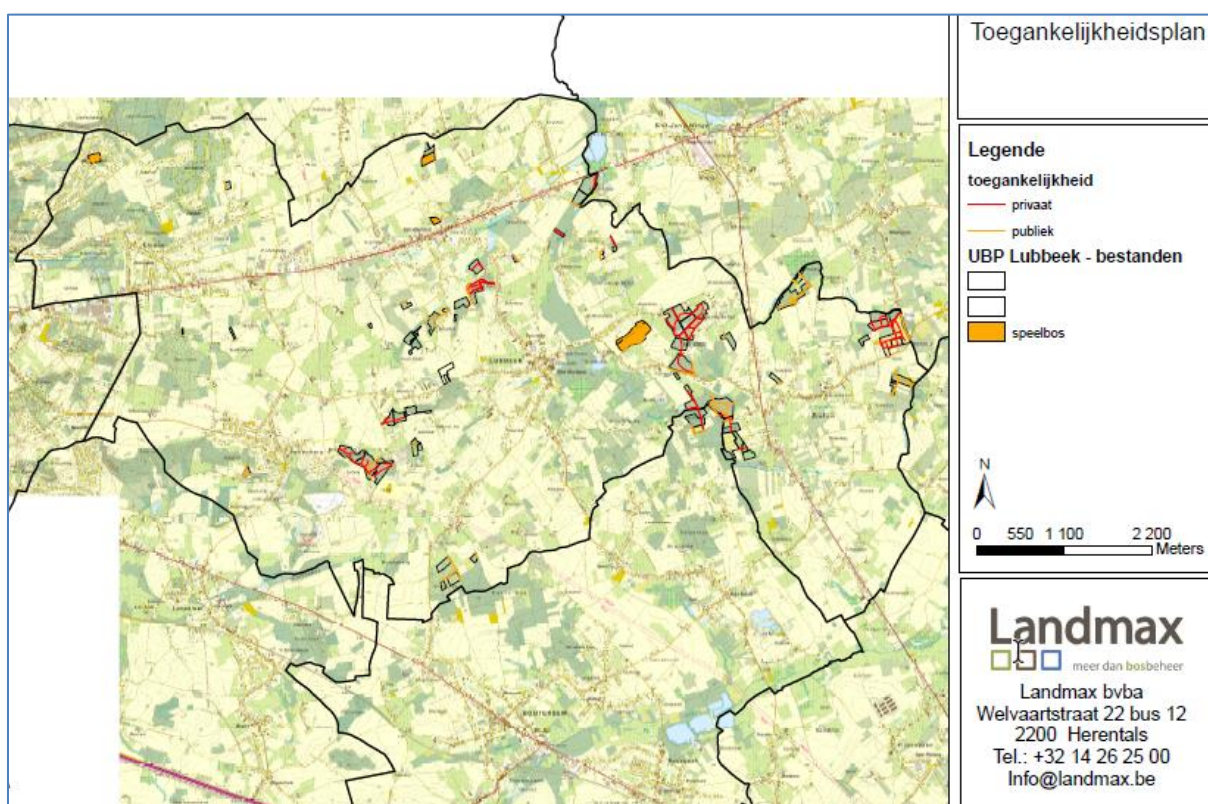
zijn. De bestaande recreatieve routes worden door deze toegankelijkheidsregeling geregulariseerd. Uit de toegankelijkheidsregeling citeren we artikel 3 - weggebruikers:

'3.1. De wegen die op de kaart als wandelweg zijn aangeduid, zijn uitsluitend toegankelijk voor voetgangers, en voor honden aan de leiband tenzij anders aangegeven.' In bijlage 4 (zie punt 8.2) zijn de andere artikels weergegeven.

Ook de detailkaarten van de toegankelijkheidsregeling worden ter volledigheid meegegeven in bijlage 4 (zie punt 8.3).

De wegen die niet toegankelijk zijn voor voetgangers, worden afgesloten met het verbodsbord V15, conform het besluit van de Vlaamse regering betreffende de toegankelijkheid van bossen.

Een overzicht van de aanwezige recreatieve infrastructuur vervat in het bosbeheerplan wordt gegeven in bijlage 4 (zie punt 8.1). **Het bestaande wegennet blijft behouden. Er wordt geen aanleg van nieuwe wegen voorzien.**



Toegankelijkheid in bossen gemeente Lubbeek

Bron: bosbeheersplan, Landmax

3.4. Visie van de gemeente en resultaten wenslijnen en wensgebieden door kerngroep (2016-2017)

De **visie van de gemeente over de opmaak van dit plan en de aanpak van de trage wegen** wordt als volgt samengevat:

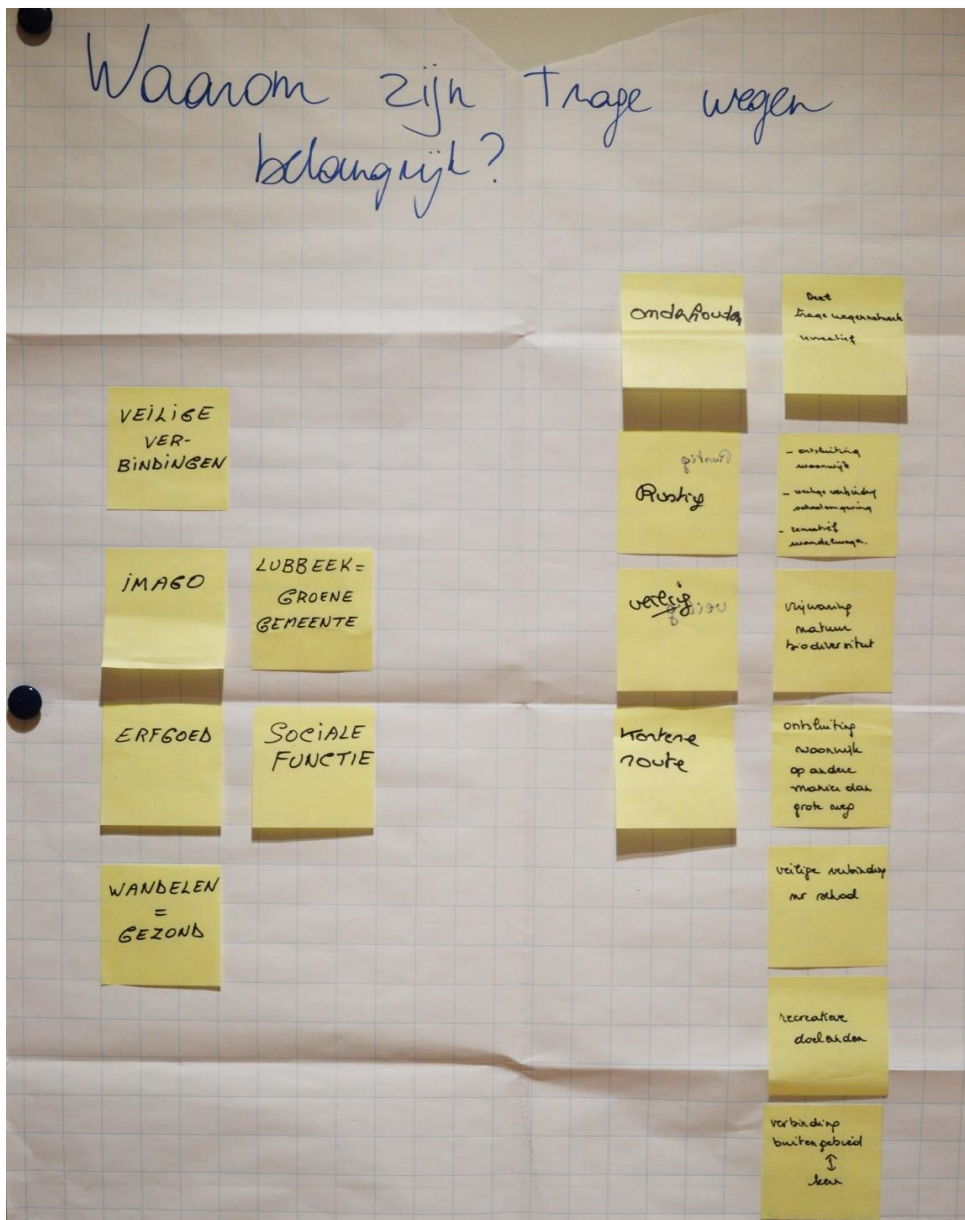
- vaststelling dat de feitelijke toestand helemaal niet in overeenstemming is met de wettelijke werkelijke toestand (volgens de Atlas van der wegen);

- de interne werkgroep trage wegen heeft bij de aanvang van deze legislatuur besloten om te gaan voor het in stand houden, onderhouden en beborden van alle toegankelijke wegen;
- de niet-toegankelijke, verdwenen wegen wil de gemeente terug openen als dit past in:
 - o een functionele weg die een veilige verbinding maakt met school, centrum, bushalte,...;
 - o een functionele weg die een woonkern ontsluit;
 - o wegen die een lus vormen voor recreatief gebruik.
- dit openen moet gaan in nauw overleg met de eigenaars van de betrokken percelen;
- al de verdwenen trage wegen die niet in aanmerking komen in de vorige situaties of die geen meerwaarde geven door hun eigenheid, wil de gemeente op korte termijn en in samenspraak met de eigenaren afschaffen.

De wenslijn- wensgebiedoefening werd tevens in de gemeentelijke kerngroep, die bestaat uit medewerkers van de gemeente en de bevoegde schepen, gemaakt. Zowel in 2016 als in 2017 werd deze oefening gehouden.

Waarom vindt de gemeente trage gemeenten belangrijk? Ook binnen de kerngroep werd hierover nagedacht. De voornaamste vermelde zaken zijn: **alternatieve kortere ontsluiting via kleine wegen, veilige verbinding voor kinderen, recreatie en sterke focus op scholen**. Verder kwamen de vrijwaring van de biodiversiteit, verbinding buitengebied – dorpskernen en dorpskernen onderling, rustig vertoeven, erfgoed, groene gemeente en sociale functie naar boven.

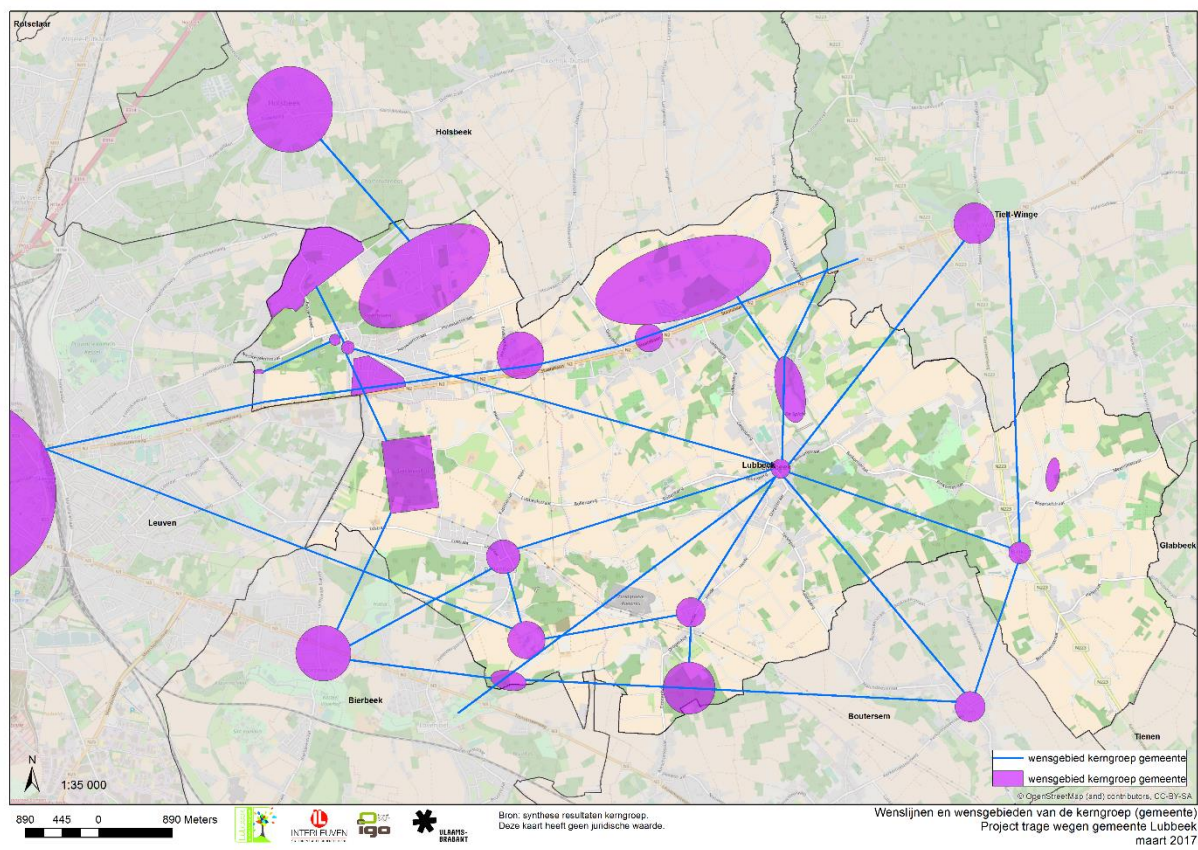
-



Flap 'belang van trage wegen' voor de gemeentelijke kerngroep

Ook de oefening van de wenslijnen- en wensgebieden werd door de kerngroep uitgevoerd. De samenvattende kaart hieronder geeft de lijnen en de gebieden weer die in deze overlegmomenten naar voren kwamen.

Op deze kaart is onder andere te zien hoe de kernen verbonden zijn, de connectie met de buurgemeenten wordt gelegd, natuurgebieden zoals o.a. Gasthuisbos en De Spicht naar voren komen, woongebieden aantakken op de kernen, de verbinding met Leuven wordt gemaakt, UZ Pellenberg wordt aangeduid, gemeentelijke functies worden verbonden,...



Kaart wenslijnen en wensgebieden opgemaakt door de gemeentelijke kerngroep

3.5. Milieubeleidsplan

De gemeente beschikt niet over een nog geldig milieubeleidsplan.

4. JURIDISCH KADER VAN DE TRAGE WEGEN

Trage wegen zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Juridisch gezien zijn er heel wat soorten.

Een groot deel van de trage wegen zijn 'buurt- en voetwegen'. Dit zijn wegen die opgenomen zijn in de Atlas der buurtwegen (Wet op de buurtwegen van 10 april 1841). Hierdoor hebben ze een wettelijk en juridisch statuut en kunnen ze niet zomaar worden verplaatst of afgeschaft. Iedereen mag ze gebruiken en niemand mag ze afsluiten, ook niet als ze over privédomein lopen. De buurt- en voetwegen zijn dus een gemeenschappelijk goed met een geschiedenis. Zij zijn door de tands des tijds soms vergeten en daardoor overwoekerd en zelfs ingepalmd. De laatste decennia is het juist de gemeenschappelijke draagkracht bij de bevolking die deze wegen terug op de kaart zet. De Wet op de buurtwegen bepaalt dat de gemeente de buurt- en voetwegen beheert en dus ook verantwoordelijk is voor het onderhoud en het regelen van de toegankelijkheid. De ligging van de wegen veranderen of wegen afschaffen kan alleen maar via een specifieke procedure die via de provinciale deputatie verloopt.

Naast deze buurt- en voetwegen zijn er ook heel wat trage wegen die onder een andere wetgeving vallen. Denk maar aan wandelwegen in bossen (bosdecreet), in natuurgebieden (natuurdecreet), vroegere trein- of trambeddingen (juridisch statuut meestal afhankelijk van bestemming op gewestplan), dijkpaden voor het beheer van polders en wateringen, enz. Een laatste categorie trage wegen zijn de spontaan ontstane trage wegen (bv. 'olifantenpaadjes'). Zij hebben geen juridisch statuut. We noemen deze wegen feitelijke wegen.

4.1. Gebruik trage wegen

In principe mag iedereen de trage wegen gebruiken. De gemeente regelt in zijn politiereglement wie er op de trage wegen mag komen. Zij regelt ook het toezicht op het gebruik via signalisatie, beboeten,...

Specifiek werd de vraag gesteld of elektrische fietsen op trage wegen mogen rijden. Er zijn 2 soorten elektrische fietsen. Er bestaan enerzijds elektrische fietsen met een ondersteuning tot een maximaal snelheid van 25 km/u en anderzijds de elektrische fietsen met ondersteuning tot 45 km/u. De elektrische fiets tot 25 km/u staat gelijk met een bromfiets klasse A en de elektrische fiets tot 45 km/u staat gelijk met een bromfiets klasse B. Dus ook hier weer wordt de toegankelijkheid van elektrische fietsen op trage wegen geregeld via het gemeentelijk politiereglement.

4.2. De gemeente, beheerder van de buurt- en voetwegen en de Atlas

Het lokale bestuur is verantwoordelijk voor zijn buurt- en voetwegennetwerk en is dus ook verantwoordelijk voor het openen en open houden (onderhoud) van deze wegen. In principe zouden de gegevens uit de Atlas (inclusief de wijzigingen) en de realiteit moeten overeenstemmen. Indien dit niet zo is, wat zeker het geval is in Lubbeek, moeten wegjes die in de Atlas staan, worden geopend of moet de Atlas worden geactualiseerd via een wijzigingsdossier en het doorlopen van een 'wijzigingsprocedure'. Het is de provinciale deputatie die over wijzigingsdossiers beslist. Daarnaast beheren de lokale besturen ook de papieren versie van de Atlas der buurtwegen van hun grondgebied - het is de atlas van de gemeente die rechtsgeldig is.

Steeds meer gemeenten krijgen van burgers, organisaties of belangenverenigingen vragen naar het opnieuw openstellen van buurt- en voetwegjes. Vaak zijn deze wegjes in onbruik geraakt of 'ingepalmd' door omwonenden. Het terug openen van de wegjes is meestal niet eenvoudig. Gemeenten kunnen daarom rekenen op ondersteuning van de provincie.

4.3. De provincie, beheerder van wijzigingsdossiers

De provincie waakt erover dat de buurt- en voetwegen niet verdwijnen. De provincie beslist over wijzigingsdossiers rond buurt- en voetwegen die worden ingediend door lokale besturen. Eveneens beheert de provincie de plandocumenten van de wijzigingen in de Atlas der buurtwegen.

Daarnaast ondersteunt de provincie de lokale besturen op verschillende manieren:

- advies bij onderhandelingen over het openen en/of wijzigen van een buurt- en voetweg met eigenaars;
- advies i.v.m. onderhoud en onderhoudsplannen;
- ondersteuning bij het opstellen van dossiers voor een rooilijnplan met bijhorende opening, wijziging, verlegging en eventuele afschaffing van een buurtweg. De provincie helpt om een wijzigingsdossier klaar te maken en het voor te leggen aan de deputatie;
- allerhande ander juridisch advies i.v.m. buurt- en voetwegen.

De provincie behandelt geen individuele klachten van burgers. Die worden altijd naar de betreffende gemeente doorverwezen.

Specifieke info hierover is terug te vinden op:

www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/trage-wegen/taken-van-gemeente-en-provincie/index.jsp

5. BIJLAGE 1: FOTO'S EN ILLUSTRATIES

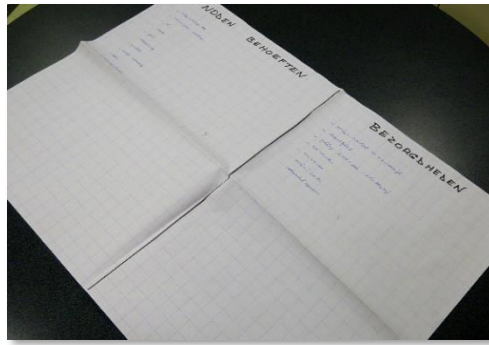
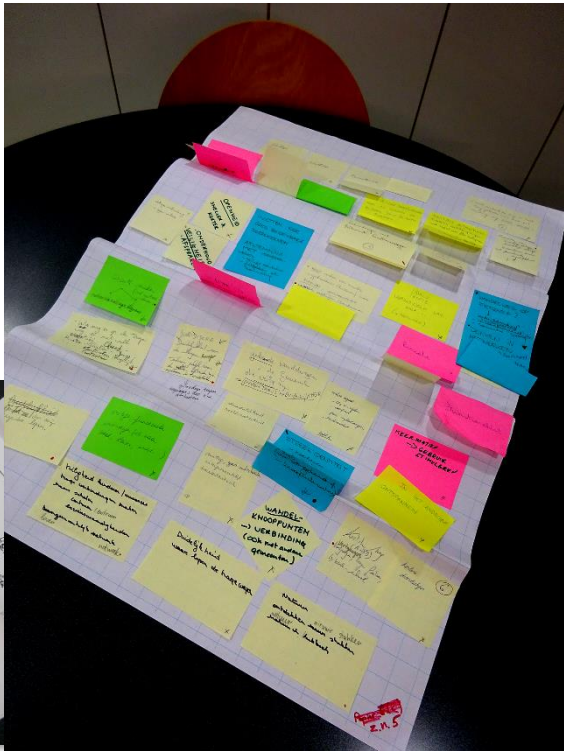


Enkele sfeerfoto's van 13 maart 2017 (eerste participatievergadering)



- 1 Bossen Linsen met Pelenberg verbond
Bruggje over steenweg
 - 2 Verbinding St Bernard - Lubbek Oorpostweg
 - 3 Oorpostweg Pelberg - Oorposten Lubbek
 - 4 V-Santenbos → Pelberg
 - 5 Verbinding vanuit Lubbek naar
Lever
 - 6 Verbinding Lubbek en Lubbek en Lubbek
 - 7 Binkom - Tielts Winge (ocensite)
 - 8 Binkom - Lubbek
 - 9 OCM → Lubbek
 - 10 Lubbek Binkom
- 2

Voorbeeld van de kaart en toelichting van de wenslijnen en wensgebieden van tafel 2 (zo waren er 16)



Illustratie van de flappen met noden en wensen, randvoorwaarden en bezorgdheden

6. BIJLAGE 2: DETAILANTWOORDEN OP DE VRAGEN VAN DE EERSTE PARTICIPATIEVERGADERING

WAAROM TRAGE WEGEN?
Oplijsting van de noden en behoeften per thema
verkeersveilige wegen voor zwakke weggebruikers
veilige weg (geen gemotoriseerd verkeer)
veiligheid voor wandelaars en (trage) fietsers
veilig, ver weg van gemotoriseerd verkeer
veilige fietswegen en wandelwegen (compensatie voor gebruik van fietspaden)
wandelen: veilige verbindingen
om zoveel mogelijk als zwakke weggebruiker de drukke wegen te kunnen vermijden
veilig
veiligheid: fietsers en wandelaars
veiligheid en toegankelijkheid
veilig fietsen en wandelen
veilige doorgangen creëren waarin geen voetpad of fietspad is
veiligheid: kinderen (school en hobby)
een middel om zich veilig te verplaatsen
de tijd is rijp! Veel mensen lopen, fietsen of wandelen graag langs mooie en veilige wegen

veiligheid: trage wegen zijn vaak een veilig alternatief voor de drukke hoofdwegen
veilige verbindingen tussen plaatsen
veilige verbindingen tussen school en bib of sportaccommodatie
meer mensen (ouders) kiezen voor de fiets als het veiliger is
de kinderen met een gerust hart op pad sturen
veilig en groen
gemakkelijke en veilige circulatie
verkeersveiligheid
veilig verplaatsen in de natuur
veilig wandelen
veilige weg = veiligheid
veilige verbindingen naar o. a. scholen of andere 'druk' bezochte plaatsen
veiligheid zwakke weggebruikers
veilige verbindingen (naar school, Leuven, winkel)
veiligheid verhogen
veilig verplaatsen in de natuur
veilige verbinding zonder verkeer
gekende wandelwegen in de gemeente die veilig zijn
veilig verkeer voor zwakke weggebruikers (kinderen) naar scholen, jeugdbeweging en natuur ontsluiten en beschermen
afstemming met verkeerswegen: veilig oversteken, fietspaden als aanvulling
creëren van veilige, nuttige en recreatieve paden
veilig (weg van snel), zonder hindernissen
dat wegen rondom scholen terug worden opengemaakt, zodanig dat kinderen veiliger naar school kunnen
extra effort rond de scholen
veilige verplaatsing kinderen en wandelaars: trage wegen bekendmaken en onderhouden
veiligheid kinderen
veilige verbindingen
veilige verbindingen naar de scholen / en voorzieningen (jeugdbeweging)
veilig naar school, jeugdbeweging
veilig verplaatsen
veilige manier: kerk, frituur, rusthuis
12+ veilig naar scholen, stadscentra: Leuven, Tienen, Aarschot
veiligheid
veilige trage verbindingen
behoefte trage verbindingen
veilige paden creëren om drukke straten te vermijden
Veilige wegen voor schoolkinderen / schoolomgeving
veilige verbinding (fietsers en voetgangers)
recreatieve doeleinden
recreatieve weg (wandelen)
zo weinig mogelijk bij het wandelen de openbare weg te gebruiken
toerisme knoppunten: verbinden – langnetwerk, erfgoed, geschiedenis
om toerisme in Lubbeek aan te trekken

wandelen en fietsen
toerisme, recreatie
genieten van mooie omgeving (recreatief)
toerisme
gebruik: recreatie
belang is recreatief in onze samenleving
gemeente Lubbeek is nu een blinde vlek op het wandelknooppuntennetwerk , terwijl er zo'n prachtige, helaas onbekende wandelpaden bestaan
veel mensen lopen, fietsen of wandelen graag langs mooie wegen
toeristische meerwaarde
belang: recreatief in onze samenleving
gemakkelijke en veilige circulatie en daardoor de grenzen openstellen naar andere gemeenten voor langere wandeltrajecten
verschillende trage wegen verbinden tot wandelparours, implementeren in wandel-netwerk
recreatie, toerisme, wandelknooppuntennetwerk
wandelnetwerk
knooppuntennetwerk, Lubbeek is blinde vlek
recreatie
recreatie
recreatie (fietswegen)
wandelknooppunten: verbinding (ook met andere gemeenten)
nuttige en recreatieve paden
kan toeristische troef zijn voor Lubbeek
oude wandelingen terug toegankelijk maken, zodat we op een rustige manier kunnen wandelen zonder verkeer
wandelweg of fietsweg
voor toerisme
recreatie in de natuur
verbinding wandelknooppunten
zoveel voor fietsers en wandelaars
recreatie
knooppuntennetwerk
recreatief gebruik
gericht mooie plaatsen bereiken
recreatieve, rustgevende, toerisme
fietsroutes
recreatieve wandelingen - landelijk karakter
ontdekken van mooie hoekjes, heropenen van verloren gegane padjes
recreatie
alternatieve functionele verbindingen
kortste weg tussen punt A en punt B
te vergelijken met de GR route van punt A naar punt B. Zo lang mogelijk via trage wegen.
kortste weg tussen twee punten
snellere verbindingen (belangrijk als fietser en voetganger)
vlotte verbinding naar werk en school
korter

kortere doorsteekjes
doorsteek trage weggebruiker
kortere weg van punt A naar punt B (functioneel)
sneller verplaatsen te voet en met fiets (winkel, school)
fietsverbinding (soms meer nodig om bereikbaar te zijn)
snel van punt A naar punt B wandelen of fietsen
kan verbinding zijn naar centrum of nutsplaats
het functionele koppelen aan het aangename door ze kenbaar te maken via scholen
verbindingswegen tussen wijken en centrale punten
belangrijke punt: het verbinden van al de korte stukjes en het vormen van een netwerk
nagaan welke trage wegen nuttig zijn voor traag schoolverkeer
anders op familie bezoek
functionaliteit
verbindingen met bestaande landbouwwegen
snelle en korte verbindingen van punt A naar punt B (netwerk)
kortere doorsteekjes
functionele verbindingen (naar school, Leuven, winkel)
openheid, sneller en korter
missing links zoeken
inwoners: trage verbindingen maken naar scholen, centrum, bezienswaardigheden boven gemeentelijk netwerk
circuits maken (incl. ruilverkavelingsbanen)
inzetten voor goed bereikbare dorpskernen
trage wegen = verbindingen (tussen kernen)
wegen naar school, wegen tussen buurten, natuurwegen
coherentie (missing links waar deelgebieden onderbroken zijn)
functioneel netwerk
coherentie: denken in netwerken! ivf doelgroepen?
functies samenbrengen
functioneel gemeentelijk fiets/wandelnetwerk
efficiënt verplaatsen
verbindingen (traag) tussen dorpen, gemeenschappen, kernen
verbinding wonen en school
verbindingen tussen dorpskernen
snelle verbinding
kortste weg van punt A naar punt B
woon- school- en werkverkeer (kort)
kortere wegen/doorstuk
natuur(behoud) en groen
belangrijke natuurverbinding
behoud van de natuur
wandelen in natuur biotopen
natuur beleving
om nog mooie stukken natuur te kunnen ontdekken
rustig, natuur

natuuraspect: oversteek dieren, zeldzame planten
leefmilieu: groene verplaatsingen
biodiversiteit: wilde planten en dieren
natuurschoon
spelen/ontdekken, milieueducatie
waarderen van natuur
de prachtige natuur van de gemeente meer bekendheid geven aan de Lubbekenaars en vooral aan de jeugd
mooie vergezichten
groene verplaatsingen, biodiversiteit
natuurversterking (wandelpaden)
natuur: ontdekken nieuwe stukken natuur in Lubbeek
traag zorgt voor bewustmaking: verwondering voor de natuur
geen extra asfalt
wandelpad in het groen
geen extra asfaltering bestaande trage wegen
meer kennis van eigen omgeving en milieu
natuurbeleving
connectie met natuurgebieden met respect voor natuur
verbinding wonen en natuur, natuur en natuur, mensen en natuur
bossen in Lubbeek met elkaar verbinden
natuur (verbinding)
bieden een alternatief voor het gebruik van de auto
stimulans voor vermindering autogebruik
we moeten af van de autoheerschappij
alternatieven voor mobiliteit
modal shift stimuleren
milieuaspect: uitstoot van CO ² verminderen
milieuaspect: CO ² vermijden
geen ongevallen en geen fijnstof
anders naar familie, school, jeugdbeweging, sporthal, muziek, academie, ... gaan: vergrote zelfstandigheid voor kinderen
stimuleren van rust en gezondheid
gezondheidsaspect: fysiek en mentaal
sport en gezondheid
rust
rust, ontspanning, toerisme
middel om gezond te bewegen
trage wegen belangrijk voor de gezondheid
mooie plaatsen te ontdekken voor beleving van rust, stilte en beweging
een goed uitgewerkt trage wegennetwerk nodigt uit sporten en ontspanning
ontspanning en rust
gezondheid, de schoonheid van het landschap tot zijn recht laten komen
in het landschap ontspannen
gezondheid

aangenaam (onderhoud)
traag zorgt voor bewustmaking: vertragen en onthaasten, stimuleren om te wandelen (gezondheid)
stille wegen – coherent netwerk ver van bebouwing en verkeer
mensen hebben vandaag behoefte aan meer bewegen
rust
sport
gezondheid
coherentie en samenhang (meer beleving, ver van bebouwing en verkeer)
trage wegen = groene paden: groen, rust, gezondheid
behoefte aan onthaasten
behoud van authenticiteit & het landelijk karakter
erfgoed voor gemeente
instandhouding
gemeenschappelijk goed
cultuurhistorisch
oude wegen terug open stellen (erfgoed)
historisch herstel
oude waarden terug herwaarderen
een stuk van ons cultureel erfgoed
geschiedenis
erfgoed – geschiedenis
maatschappelijke waarde: veiligheid, contact, natuurbeleving, economie
streekidentiteit: koesteren, versterken
bewaren van de herinnering van een gemeenschap, specifiek erfgoed: bv. Kruiskesprocessie, mooie natuurzichten, volksverhalen die erbij horen (André van de verver nam de binnenweg, Consciencepad)
erfgoed
streekidentiteit versterken, promoten en koesteren
oude trambeddingen terug openmaken, kunnen als fietssnelweg worden gebruikt
in stand houden cultureel erfgoed
bevorderen van sociale contacten
sociale aspect: mensen ontmoeten elkaar weer
ontmoeting
een middel zijn om de eigen omgeving beter te leren kennen, andere mensen te ontmoeten onderweg
goed uitgewerkt trage wegennetwerk nodigt uit tot een sociaal contact, versterkt gemeenschapsgevoel
verbetering van de sociale contacten
meer ontmoetingen
sociale ontmoetingsplaats voor beleving van groen met respect voor alle doelgroepen (toevallig onderweg, familiebezoek, vrienden)
meer nood aan sociale contacten
sociaal: ontmoeting
toegang tot landbouwperceel
trage weg is toegang tot mijn perceel (landbouw)

RANDVOORWAARDEN
aandacht voor alle belangengroepen
niet enkel aandacht of respect voor de belangen van de grote grondeigenaars
concrete vraag voor de burger
algemeen belang (voor alle Lubbekenaars)
trage wegen zijn een verzameling van: voetpaden en fietspaden, voetpaden en geen fietspaden, bredere die ook mountainbikers gebruiken
moeilijkheid: gebruik door voetgangers, paarden, mountainbikers
verzameling van voetpaden en fietspaden, voetpaden en geen fietspaden, bredere die ook mountainbikers gebruiken, wandelweg in het groen, wegen naar school, wegen tussen buurten, natuurwegen – hoe het onderscheid maken?
om een gedocumenteerd archief te hebben toegankelijk voor iedereen
doelgroep verdeling: mountainbike, paard, fiets, te voet, ...
juridische duidelijkheid met afstemming op de werkelijkheid
klarheid in juridisch aspect
om mistoestanden recht te zetten
om iedereen op gelijke voet te behandelen
om duidelijkheid te creëren
voorkomen dat privé – eigenaars wegen afsluiten
logica in het bestaan van de wegen, duidelijkheid over al dan niet toegankelijk, onderhoud open maken
moet nuttig zijn
mag niet doodlopend zijn
nuttig intergemeentelijk netwerk
nuttige wegen
juridische duidelijkheid
niet omdat de weg er ooit lang geleden was, dat dit vandaag nog zinvol, logisch is
duidelijkheid en rechtszekerheid
nuttig, goed onderhouden intergemeentelijk wandelnetwerk
juridische duidelijkheid voor de burger. Iedereen gelijk voor de wet: optreden tegen eigenaars die trage wegen afsluiten
paden met juridische duidelijkheid
nut om bepaalde wegen te behouden of weg te nemen
realiteit is niet gelijk aan wettelijkheid (planmatig)
plan trage wegen
onderhoud
goed onderhoud
onderhoud (moet begaanbaar, befietsbaar zijn)
vele trage wegen zijn eigendom van de gemeente: onderhoudsplicht
onderhoud
onderhouden van begaanbare en berijdbare (aangeduide) wegen met minimale inrichting
goed onderhouden, opruimen zwerfvuil
bestaande wegen goed onderhouden
communicatie
duidelijkheid over het bestaan
duidelijkheid qua gebruik
jachtseizoenen aankondigen en ter plaatse aangeven als tijdelijk niet toegankelijk
door de naambordjes zullen de officiële trage wegen beter herkenbaar zijn
duidelijke indicatie : trage wegen / privé plan
duidelijkheid waar lopen de trage wegen
gekende wandelwegen in de gemeente (inventaris = duidelijkheid)
duidelijke gids/kaart zoals knooppuntnetwerken
in kaart brengen van het netwerk naar grote publiek
inventaris (bewegwijzering)
toegankelijkheid
signalisatie
verduidelijking: welke wegen zijn toegankelijk? Nodigt uit tot gebruik van ongekende wandelwegen

inventariseren is belangrijk
trage wegen moeten ook worden gepropageerd zodat mensen weet hebben van hun bestaan
gids / kaart (aansluiten op knooppuntennetwerk)
kaart met toegankelijke trage wegen
bewegwijzering
publiciteitsbord in centrum (informatie – bewustmaken)
informatie over regels: vuil terug meenemen en dergelijke bordjes plaatsen
bekendheid van trage wegen: welke is toegankelijk?
reglementering van verkeer op trage weg: hoe hou je bv. gemotoriseerd verkeer tegen
(aanvullende) infrastructuur
aangevuld met fietspaden langs wegen
bruggetje, tunneltje, onder drukke weg
wandelnetwerk: 1,65 m
fietsnetwerk: liefst 3 m
picknickplaatsen, bankjes
verbinding tussen voetwegen (binnen en buiten gemeente)
openheid van de wegen (sneller - kortere verbindingen)
rustbanken / vuilbakken
bermbeheer koppelen aan trage wegen (ruimte nodig voor machine is ook ruimte voor gebruiker van trage weg)
semi-verharding (bv. dolomiet) voor fietsverbindingen

BEZORGDHEDEN
onderhoud
onderhoud, veiligheid, afspraken
vraag: aanleg, onderhoud?
bestaande wegen onderhouden
zwerfvuil
vervuiling , sluikstorten
onderhoud
onderhoud
voldoende onderhoud
aanleg en onderhoud: wie verantwoordelijk
zwerfvuil
onderhoud mbt functionaliteit, recreatie, natuurbeleving
onderhoud door vrijwilligers op sommige plaatsen
onderhoud
vandalisme
onderhoud (wie en wie betaalt)
onderhoud
zwerfvuil
onderhoud
zwerfvuil
onderhoud van de wegen
staat van de weg in functie van het gebruik (vb. toegankelijkheid fietsers)
onderhoud (peter- & meterschap)
onderhoud en kostprijs – gemeentebelasting
onderhoud van deze wegen? Kostenplaatje?
werken met peters en meters
onderhoud
instandhouding
sluikstorten
veiligheid
brandgevaar tijdens oogst
veiligheid
veiligheid van gebruikers
loslopende honden

elektrische fietsen? Niet toegelaten! Geval per geval
veiligheid van gebruikers en (aanpalende) eigenaars
milieu/water/landbouw
erosie-problematiek (positief of negatief)
geen extra asfaltering (tenzij punctueel voor schoolwegen)
degradatie van de staat van de trage wegen (erosie)
verharden wanneer wel en wanneer niet?
ligging
trage wegen liever rond de akkers leggen i.p.v. er doorheen lopend
vraag: opdeling : te voet, fiets (dolomietverharding)
beheer trage wegen met respect voor hun eigenheid
bezorgdheid rond weg over bebouwd perceel
efficiënt: zoveel mogelijk perceelgrenzen volgen, minste overlast en respect voor eigenaars
opdeling: te voet, fiets (andere behoeften)
ontbrekende schakels
gevaarlijke oversteken
logisch, relevant?
trage wegen voor voetgangers en/of fietsers (zorgen dat fietsers niet kapotmaken), breedte: 1,65 m
aan de rand van landbouwperceel, niet dwars doorheen
weg rond perceel i.p.v. erdoor
gebruik en communicatie
meer initiatief – gebruik stimuleren
duidelijkheid
onjuiste signalering
trage wegen door jeugdbeweging op hun agenda zetten
respect voor de omgeving: vb. mountainbikers en fietsers die lek gereden zijn, moeten hun lekke banden meenemen
wat met ruiters
wat met honden
herkenbaarheid
onrust
gemeenschappelijk gebruik door verschillende gebruikers: paarden, MTB, wandelaars
overtuigden moeten niet overtuigd worden
mountainbiken met slecht weer maakt pad kapot (vb. minder goede wegen voor mountainbikers reserveren)
respecteren eigendom van de mensen
toegankelijkheid: wie? Vb. fietsers. Afspraken i.v.m. gebruik
te hoge verwachtingen qua toegang / onderhoud
duidelijkheid over wie (wat) de weg mag gebruiken
privacy
privacy van gebruikers en (aanpalende) eigenaars
begaanbare trage wegen onderscheid tussen fiets- en wandelwegen?
recreatie meer in het licht brengen: kaart / infoblad
procedure en beleid
juridisch kader (verantwoordelijkheid: onderhoud, veiligheid, zwerfvuil, honden, paarden, gebruiksgemak)
omdat ze door mijn eigendom lopen
eigendom
herwaardering kan alleen met beleid van gemeente
toezicht op toegankelijkheid/doorgang
aansprakelijkheid
rechtszekerheid eigenaars
wegen verdwijnen door "politieke inmenging"
kiezen te veel – onderhoudbaar?
overleg nodig met respect voor alle doelgroepen (gebruikers, landbouwers, jagers, ...)
financieel
niet te veel sluiten: open natuur moet bereikbaar blijven
onnuttige wegen openen?

een teveel van trage wegen – trage wegen zonder nut
juridische gevolgen
objectieve criteria om het openen van wegen
zoeken naar andere oplossingen
denken vanuit collectief belang
juridisch aspect (eigenaar). Wie mag ze gebruiken?
wat op lange termijn (plan ook uitvoeren)?
juridische duidelijkheid
mistoestanden rechtzetten
hoe gaat gemeente optreden tegen afgesloten wegen?
tijdsduur realiseren
discrepancie tussen wat vandaag wordt besproken en de eigenlijke realisatie
vrees voor het verdwijnen van wegen
teveel ontsluiten (bv. natuurgebied)

7. BIJLAGE 3: WENSLIJNEN EN WENSGBIEDEN

Deze bijlage geeft een overzicht van de wenslijnen en de wensgebieden die in de verschillende overlegmomenten naar boven kwamen. Elke wenslijn en elk wensgebied krijgt een uniek nummer en een naam. We vermelden in welke vergadering deze lijn of gebied werd geopperd en tenslotte wordt het totaal aantal vermeldingen weergegeven.

7.1. Overzicht wenslijnen in tabelvorm

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aangeduide wenslijnen. Er zijn 10 lijnen te onderscheiden die 6 keer of meer werden vermeld. Deze werden op de kaart hieronder aangeduid in een paarse en roze kleur.

Nr wenslijn	Naam van de wenslijn	Waar werd deze wenslijn geopperd? Vermelding van tafelnr participatievergadering, kerngroep (KRN), kerngroep 2016 (KRN_16), provincie (PROV), projectgroep (PRJ)	Aantal keer vermeld
1	zone Parijsstraat - kern Binkom	1,7,8,9,15, PRJ	6
2	woonzone Linden Zuid - kern Linden (school)	1	1
3	woonzone Linden Noord - kern Linden (school)	1,7,10,12, KRN, PRJ	6
4	woonzone Linden Oost - kern Linden (school)	1,7, PRJ	3
5	bossen Linden - kern Pellenberg	2,6,7	3
6	kern Lubbeek - St-Bernard - Kortrijk-Dutsel	2	2
7	kern Pellenberg - kern Lubbeek	2,5,10,12,14, 14a,KRN, KRN_16	8
8	gasthuisbos - Linden	2	1
9	Lubbeek - Leuven	2,4,5,6,9,14, 14a,15,KRN, PROV, KRN_16	11
10	kern Lubbeek - Kern Binkom	2,5,6,8,10,12, 14a,15, KRN, PRJ, PROV, KRN_16	12
11	kern Binkom - Tielt-Winge	2,5	2
12	kern Binkom - kern Kerkom	2,10,KRN	3
13	kern Lubbeek - kern Boutersem	2,8,10,12	4
14	Brakumpad - Verlorenhoekweg	3,11,14	3
15	Brakumpad - Heurbeek	3,9,10,14	4
16	Kruispunt Lubbeekstraat - Kern Pellenberg	3	1
17	Brusselstraat - Helstraat	3,4	2
18	Heurweg - Kerkomsestraat	3	1
19	scoutslokaal - Processieweg	3	1
20	Kern Lubbeek - natuurgebied De Spicht	3,6,11,12,15, KRN, PRJ, KRN_16	8
21	scoutslokaal Lubbeek - natuurgebied De Spicht	4, PRJ	2
22	scoutslokaal/jeugdhuus - verkaveling Hasepunt	4,7,10,12, KRN_16	5

23	scoutslokaal - Kern Lubbeek	4,10	2
24	Kern Lubbeek - Uilekot	4,8,10,11	4
25	Sint Bernard - Sportterrein Lubbeek	5,10	2
26	Sportterrein Lubbeek - Kern Lubbeek	5,6,10	3
27	Kern Linden - Kern Lubbeek	5,6,10,12,14, 14a, KRN, PRJ	8
28	Kern Pellenberg - Gasthuisbos	5,6,7,12,14, PRJ	6
29	Kern Lubbeek - kern kerkom	5, 14a, PRJ, KRN_16	4
30	Kern Holsbeek - kern Lubbeek	5, PRJ	2
31	Kern Lubbeek - Kern Sint-Joris-Winge	5,7, 14a, PRJ, KRN_16	5
32	Kern Attenrode - kern Binkom	5,8	2
33	Kern Pellenberg - Bierbeek	5,8,10,14,14a,15,KRN	7
34	Lovenjoel - kern Lubbeek	5,11,12,15, PROV, KRN_16	6
35	Kern Holsbeek - Sint-Bernard	2,6,8	3
36	Gouden kruispunt - kern Lubbeek	6,10	2
37	kern Lubbeek - woonwijk	6,10,12	3
38	Kern Pellenberg - zone UZ Pellenberg	7,10,KRN, PRJ	4
39	zone UZ Pellenberg - Heide	7, KRN_16	2
40	Heide - Kern Lubbeek	7, KRN_16	2
41	OCMW - kern Kortrijk Dutsel	7,8	2
42	OCMW - kern Pellenberg	7	1
43	OCMW - Kern Lubbeek	7	1
44	Kern Holsbeek - bossen Linden	7,12, KRN_16	3
45	Kern Lubbeek - Meensel Kiezegem	7	1
46	zone parijs - Meensel Kiezegem	7,15	2
47	zone loveld - kern Pellenberg	7,16	2
48	gasthuisbos - kern Linden	7,12, KRN, PRJ	4
49	Kern Linden - Sint-Bernard	8,9,10	3
50	begijnbosweg - Vlierbeekstraat	9,14	2
51	zone UZ pellenberg - kern Boutersem	10,12	2
52	kern Kerkom - kern Boutersem	10	1
53	Gempemolen - De Spicht	10,12, KRN, KRN_16	4
54	Bierbeek - Langenbos	12,KRN	2
55	Langenbos - kern Kerkom	12,KRN	2
56	zone UZ Pellenberg - Hondsberg	12, PRJ	2
57	Hondsberg - Grootbos	12	1
58	Procesieweg - Uilekot	14	1
59	Kerkhof - Uilekot	14	1
60	Kerkhof - Sportterrein Lubbeek	14	1
61	Sportterrein Lubbeek - De Spicht	14	1
62	De Spicht - Verlorenhoekweg	14	1
63	Brakumpad - Procesieweg	14	1
64	Kern Pellenberg - Lovenjoel	14a	1
65	Nieuwe Korteberg - Oude Lubbeeksebaan	16	1
66	Gasthuisbos - Bierbeek	KRN	1
67	Zone UZ Pellenberg - Langenbos	PRJ	1
68	Heide - Grootbos	PRJ, KRN_16	2
69	Sint Bernard - De Spicht	PRJ, KRN_16	2
70	zone UZ Pellenberg - Leuven	PROV, KRN_16	2
71	Kern Binkom - N2	PROV, KRN_16	2
72	kern Binkom - Stelplaats De Lijn	PROV	1
73	Kern Linden - Leuven	PROV	1
74	Bedrijvzone N2 - Kern Holsbeek	PROV	1
75	Sint-Bernard - Lubbeek centrum (school St-Martinus, gemeentehuis, bib,...)	6	1

7.2. Overzicht wensgebieden in tabelvorm

De 10 belangrijkste wensgebieden zijn de 4 dealkernen (met daarin veel aandacht voor de scholen), woongebied St-Bernard, het centraal gelegen natuurgebied De Spicht, Leuven als winkel- en werkattractiepool, de zone in de omgeving van de Parijsstraat, UZ Pellenberg en de zuidelijke deelgemeente Bierbeek.

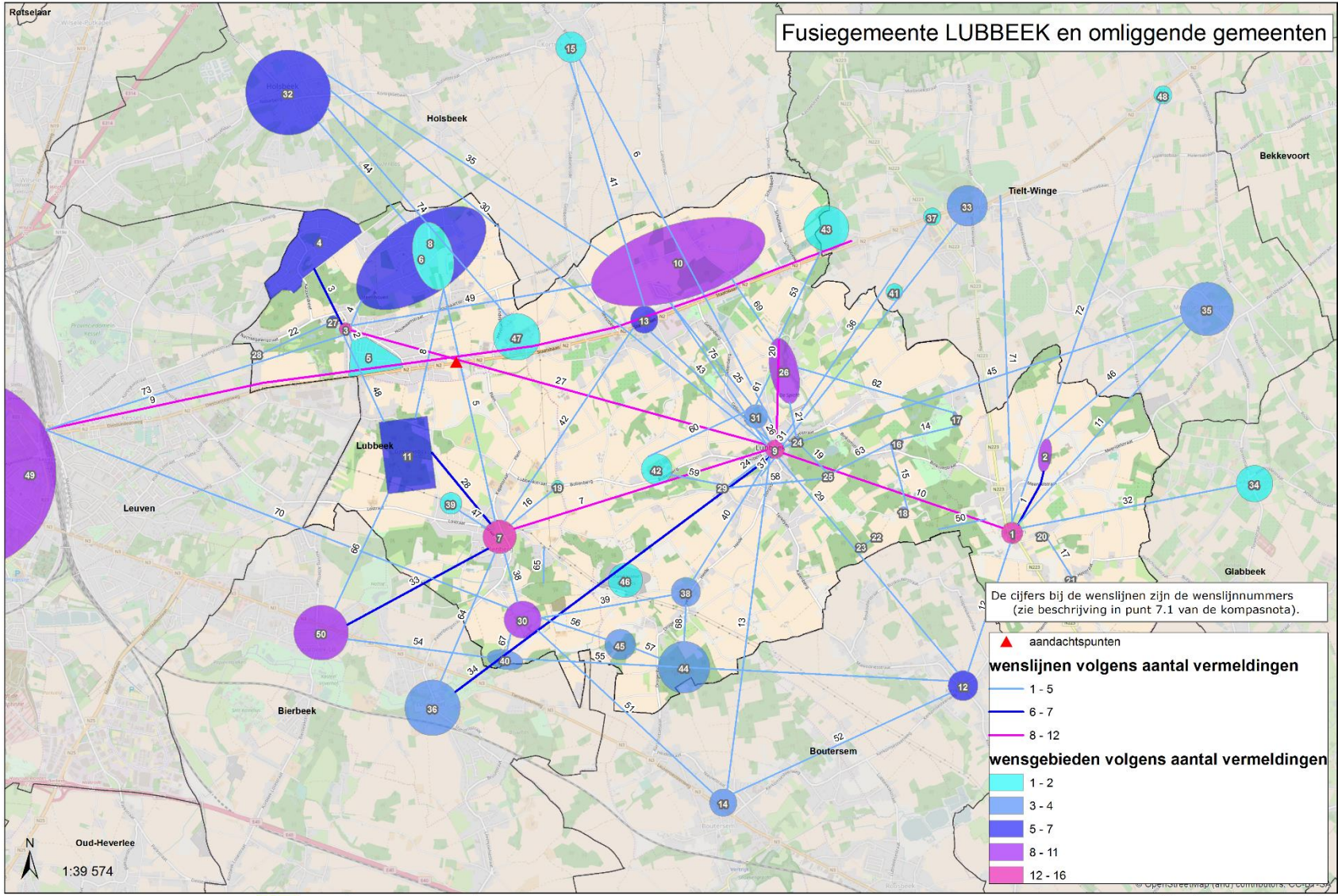
Nr wensgebied	Naam van het wensgebied	Waar werd dit wensgebied geopperd? Vermelding van tafelnr participatievergadering, kerngroep (KRN), kerngroep 2016 (KRN_16), provincie (PROV), projectgroep (PRJ)	Aantal keer vermeld
1	kern Binkom	1,4,5,6,7,8,9,10,12, 14a,15, KRN, PRJ, PROV, KRN_16	15
2	zone Parijsstraat	1,7,8,9,12,14, 14a,15, PRJ, KRN_16	10
3	kern Linden (school)	1,4,5,6,7,8,9,10,12,14,15, KRN, PRJ, PROV, KRN_16	15
4	woonzone Linden Noord	1,7,12, KRN, PRJ, KRN_16	6
5	woonzone Linden Zuid	1, KRN	2
6	woonzone Linden Oost	1,7,12, KRN, PRJ, KRN_16	6
7	kern Pellenberg	2,3,4,5,6,7,8,10,12,14,14a,15,16, KRN, PRJ	15
8	bossen Linden	2,7	2
9	kern Lubbeek	2,4,5,6,7,8,10,11,12,14, 14a,15, KRN, PRJ, PROV, KRN_16	16
10	St-Bernard	2,4,5,6,8,9,10,15, KRN, PRJ, KRN_16	11
11	gasthuisbos	2,5,7,12,14, KRN, PRJ	7
12	kern Kerkom	2,5,10,12,KRN, PRJ, KRN_16	7
13	OCMW	2,7,8,9,KRN_16	5
14	kern Boutersem	2,8,10	3
15	kern Kortrijk-Dutseel	2,8	2
16	Brakumpad	3,9,10,11,14,	5
17	Verlorenhoekweg	3,11,14, PRJ	4
18	Heurbeek	3,9,10,14	4
19	Kruispunt Lubbeekstraat	3	1
20	Brusselstraat	3	1
21	Helstraat	3	1
22	Heurweg	3	1
23	Kerkomsestraat	3	1
24	scoutslokaal	3,4,10, PRJ	4
25	processieweg	3,14	2
26	De Spicht	3,4,6,8,11,12,14,15, KRN, PRJ, KRN_16	11
27	scoutslokaal/jeugdhuis	4,10,12,15, KRN_16	5
28	Verkaveling Hasepunt	4,7,10,12, KRN_16	5
29	Uilekot	4,8,10,11,14,	5
30	zone UZ Pellenberg	4,7,8,10,12,KRN, PRJ, PROV, KRN_16	9
31	Sportterrein Lubbeek	5,8,10,14	4
32	Kern Holsbeek	5,6,7,12, PRJ, PROV, KRN_16	7
33	Kern Sint-Joris-Winge	5,7, PRJ, KRN_16	4
34	Kern Attenrode	5,8	2

35	Meensel Kiezegem	5,7,15	3
36	Lovenjoel	5,12,14a	3
37	zone gouden kruispunt	6,10	2
38	Heide	7, PRJ, KRN_16	3
39	zone loveld	7,16	2
40	Langenbos	8,12,KRN, PRJ	4
41	Goorbroek	8	1
42	kerkhof	10,14	2
43	Gempemolen	10,12	2
44	grootbos	12, PRJ, KRN_16	3
45	Hondsberg	12,15, PRJ	3
46	Zandgroeve Roelants	15	1
47	Bedrijvenzone	PROV, KRN_16	2
48	Stelplaats De Lijn	PROV	1
49	Leuven	2,4,5,6,9,14, 14a,15,KRN, PROV, KRN_16	11
50	Bierbeek	5,8,10,12,14, 14a,15,KRN, KRN_16	9

7.3. Wenslijnen en wensgebieden op kaart

De wenslijnen en –gebieden zijn thematisch op kaart weergegeven. Op deze kaart is de nummer van de wenslijn (zwart cijfer met witte rand) en de nummer van het wensgebied (wit cijfer met zwarte rand) weergegeven en bepaalt het aantal vermeldingen de kleur van de lijn of het gebied. Hoe blauwer, hoe minder dit item werd vermeld. Hoe roder, hoe vaker dit terugkwam. De 10 meest genoemde lijnen en gebieden werden vermeld in bovenstaande tekst.

Fusiegemeente LUBBEEK en omliggende gemeenten



De cijfers bij de wenslijnen zijn de wenslijnummers (zie beschrijving in punt 7.1 van de kompasnota).

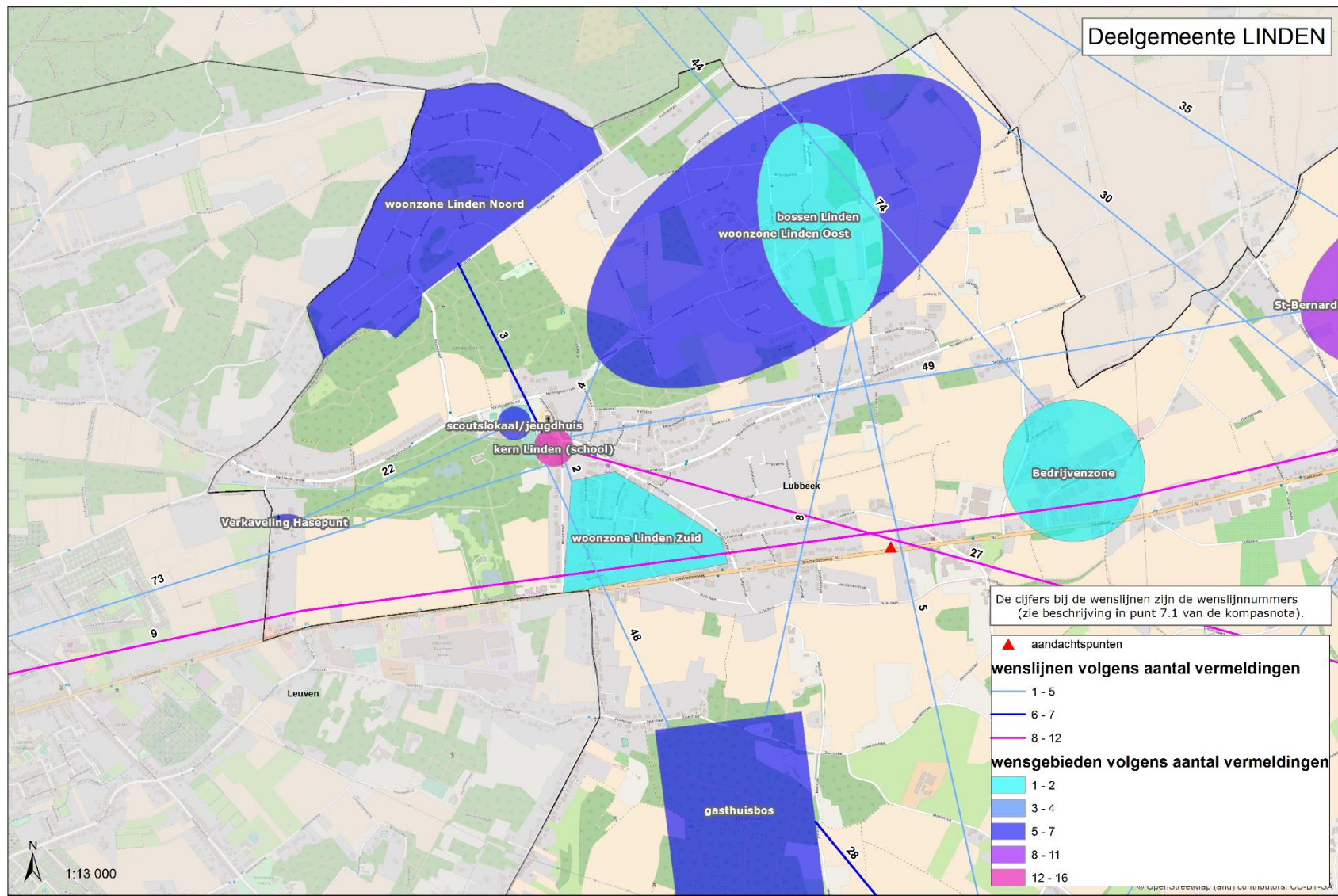
- ▲ aandachtspunten
- wenslijnen volgens aantal vermeldingen**
- 1 - 5
- 6 - 7
- 8 - 12
- wensgebieden volgens aantal vermeldingen**
- 1 - 2
- 3 - 4
- 5 - 7
- 8 - 11
- 12 - 16

1 000 500 0 1 000 Meters



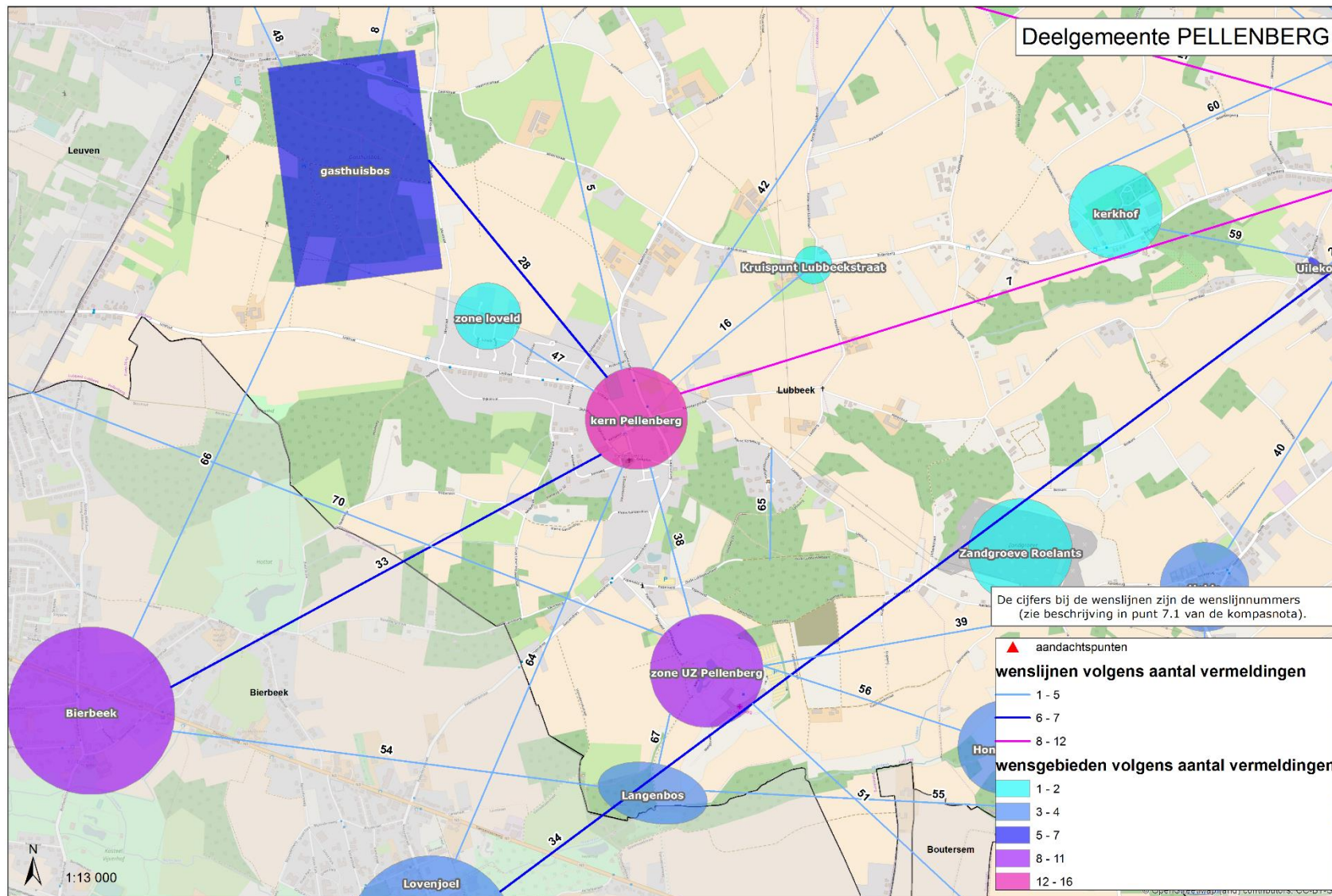
Bron: synthese resultaten kerngroep, projectgroep en participatievergadering met de burgers. Deze kaart heeft geen juridische waarde.

Wenslijnen en wensgebieden
Project trage wegen gemeente Lubbeek
april 2017



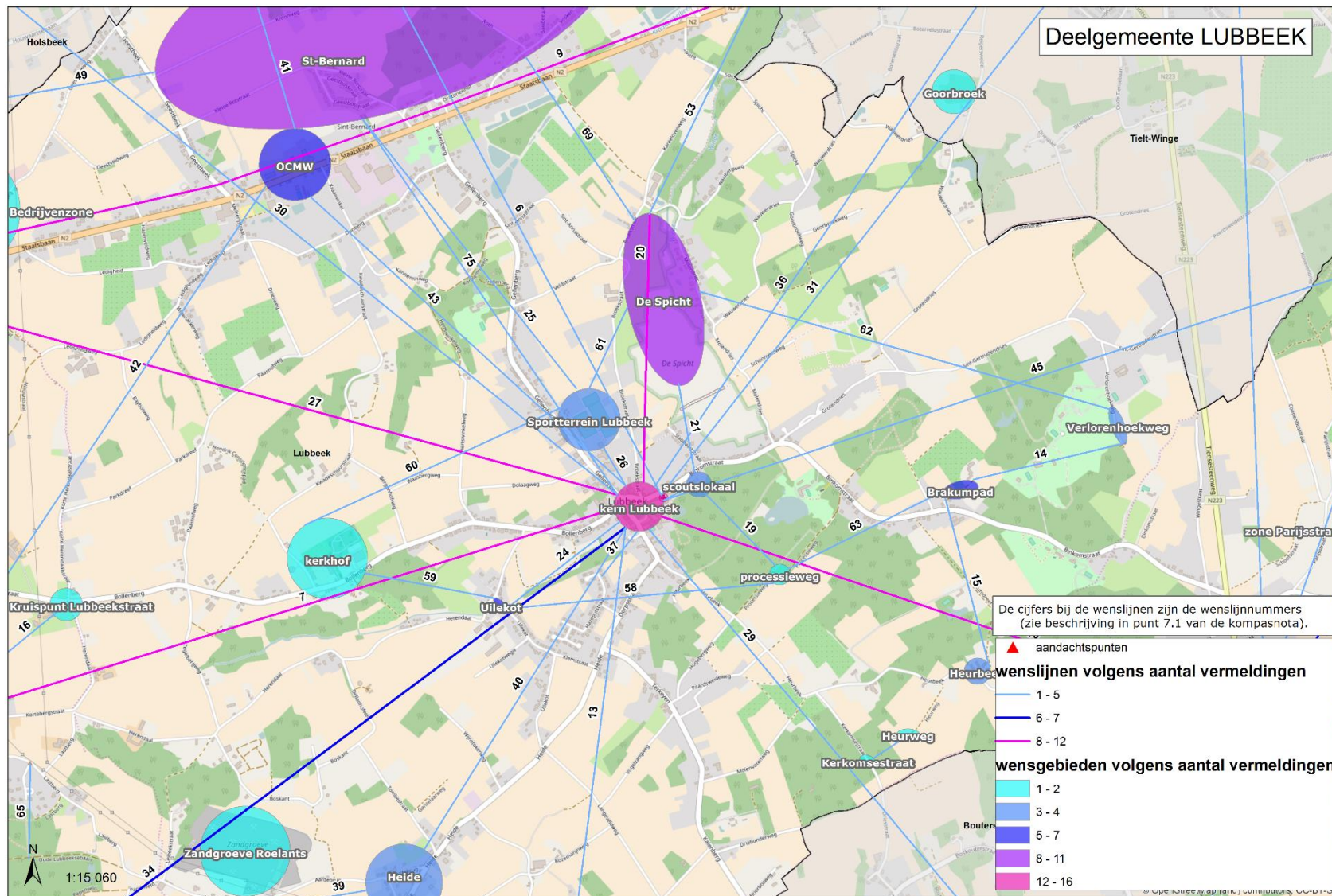
Bron: synthese resultaten kerngroep, projectgroep en participatievergadering met de burgers. Deze kaart heeft geen juridische waarde.

Wenslijnen en wensgebieden
Project trage wegen gemeente Lubbeek
april 2017



Bron: synthese resultaten kerngroep, projectgroep en participatievergadering met de burgers. Deze kaart heeft geen juridische waarde.

Wenslijnen en wensgebieden
Project trage wegen gemeente Lubbeek
april 2017

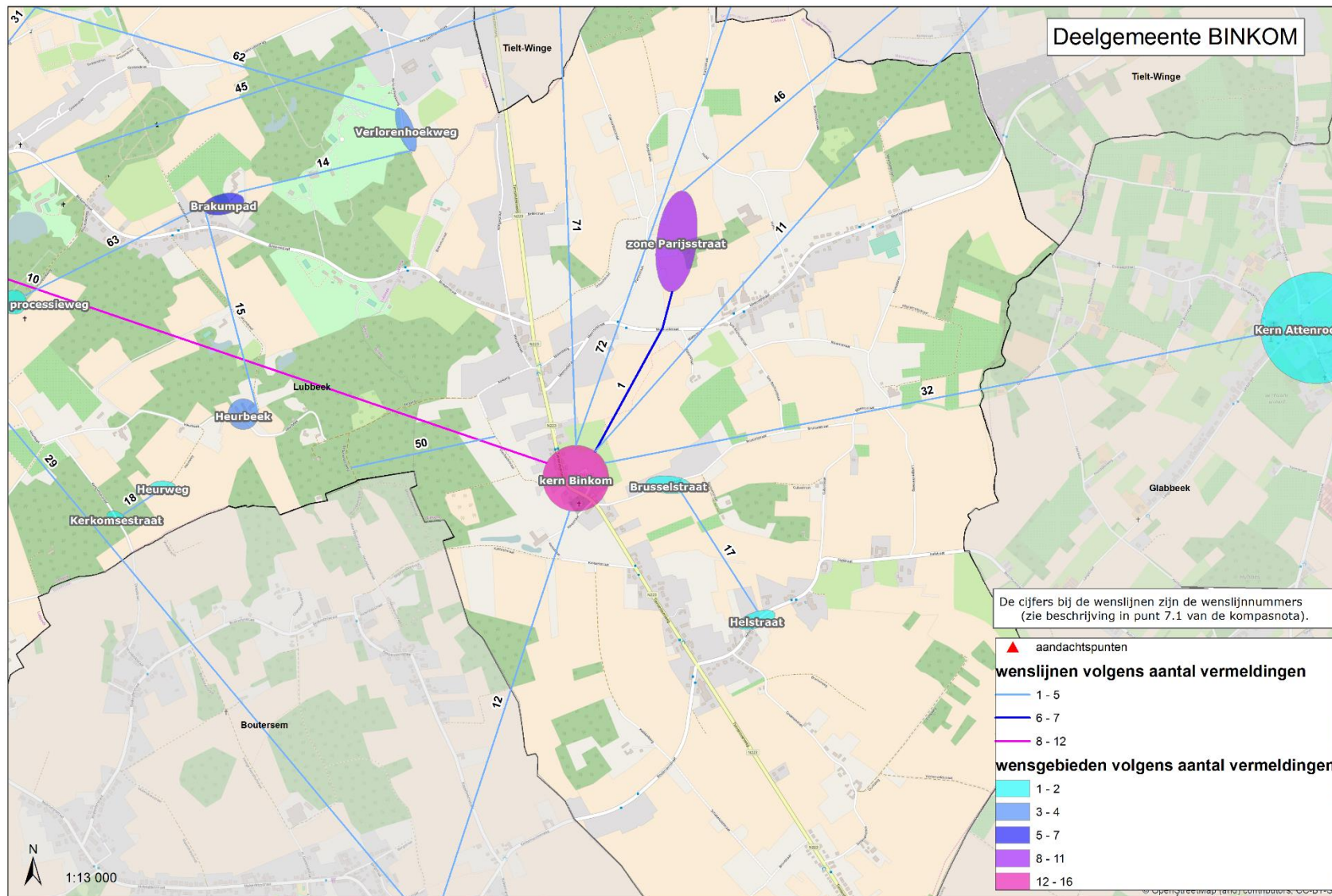


350 175 0 350 Meters



Bron: synthese resultaten kerngroep, projectgroep en participatievergadering met de burgers.
Deze kaart heeft geen juridische waarde.

Wenslijnen en wensgebieden
Project trage wegen gemeente Lubbeek
april 2017



300 150 0 300 Meters



Bron: synthese resultaten kerngroep, projectgroep en participatievergadering met de burgers.
Deze kaart heeft geen juridische waarde.

Wenslijnen en wensgebieden
Project trage wegen gemeente Lubbeek
april 2017

8. BIJLAGE 4: BIJKOMENDE DOCUMENTATIE UIT HET BOSBEHEERPLAN EN DE TOEGANKELIJKHEIDSREGELING

8.1. Overzicht van de recreatieve en sociaal-educatieve aspecten, uittreksel uit het bosbeheersplan van Lubbeek

Doorheen Lubbeek lopen verschillende wandelroutes. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht.

Wandelroute	Afstand
Centrumwandeling	2,1 km
Heurbeekwandeling	4,9 km
Brakum-Drieswandeling	6,4 km
Wauwerdrieswandeling	6 km
Schubbeek-Rotwandeling	7,6 km
Stenenkruiswandeling	7,5 km
Dunbergwandeling	6,8 km
Consciencewandeling	7,6 km
Herendaalwandeling	7 km
Heidewandeling	6,7 km
Binkomwandeling	9 km
Kwikkelbergwandeling	6,5 km
Holle weg wandeling	6,6 km
Hoogtepuntenwandeling	4,1 km
Steenrotswandeling	5 km
Endepoelwandeling	5,3 km
Speelbergwandeling	8,5 km
Landschapswandeling De Spicht	4-9 km
Werveldtwandelpad	9 km
Kalvariewandelpad	7 km
Kwadeschuurwandelpad	6,5 km
Landschapswandeling Koebos	19,5 km
Lindenboswandelpad	11 km
Speelbergwandeling	11,1 km
Kesselwandeling	12 km
Lubbeekwandeling	30 km
Holsbeekwandeling	20 km
Streek-GR Dijeiland	167 km
Streek-GR Hageland	223 km
Wandelnetwerk Hagelandse Heuvels	300 km

Overzicht van de wandelroutes die in het plangebied voorkomen of delen ervan met elkaar verbinden

Het gebied is eveneens voorzien op fietsers. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de fietsroutes.

Fietsroute	Afstand
Hagelandse Heuvelroute	42 km
Lubbeekroute	24 km
De Lubbeekse Hoeven- en Troevenroute blauw	14,9 km
De Lubbeekse Hoeven- en Troevenroute groen	14,9 km
De Lubbeekse Hoeven- en Troevenroute rood	20,2 km
Fietsknooppuntennetwerk	

Overzicht van de fietsroutes die in het plangebied voorkomen of delen ervan met elkaar verbinden

Er zijn ook heel wat mogelijkheden voor mountainbikeroutes en enkele ruitersporen.

Fietsroute	Afstand
Groen-blauwe lus Lubbeek	33,9 km
Groen-rode lus Lubbeek	37,2 km
Groen-rood-blauwe lus Lubbeek (Blosroute 'Dries en dal')	46,6 km
Groene lus Lubbeek	24,5 km
Rode lus Kessel-Lo	14,8 km

Rode lus Linden	11,4 km
Verbinding Lubbeek-Holsbeek	3,8km

De belangrijkste sportvoorzieningen situeren zich in Lubbeek-centrum. Verspreid over de gemeente liggen enkele sportvelden (Pelleneberg, Lubbeek Sint-Martinus en Linden).

De gemeente beschikt over 5 groene speelpleintjes:

deelgemeente	naam
Lubbeek	Hazeput
Binkom	Keiberg
Pelleneberg	Corthoutslaan
Linden	Vedelweg
Linden	kerk

In de gemeente is een paardenmanege, gelegen in gebied voor dagrecreatie (manege Waterhof). Er zijn ook een aantal visvijvers in de gemeente, onder andere aan de Vloedgracht, achter de Staatsbaan en aan het Nederblok.

Aanvulling in deze studie: ook speelpleintjes in de Geestbosstraat, achter het gemeentehuis en aan het Kalvariebos.

8.2. Toegankelijkheidsregeling voor het bos opgenomen in het Uitgebreid Bosbeheerplan Lubbeek, gelegen op het grondgebied van de gemeente Lubbeek

Artikel 1. – Toepassingsgebied

- 1.1. Deze regeling heeft betrekking op openbaar en privébos, op het grondgebied van de gemeente Lubbeek, opgenomen in het Uitgebreid Bosbeheerplan Lubbeek.
- 1.2. Zij regelt de toegankelijkheid voor bezoekers in het gebied afgebakend op de kaart die is toegevoegd als bijlage.
- 1.3. Zij is niet van toepassing op activiteiten door bevoegde personen in het kader van het toezicht of het beheer van het gebied.
- 1.4. Zij is niet van toepassing op risicovolle activiteiten, bedoeld in artikel 2, § 3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 december 2008 betreffende de toegankelijkheid van de bossen en de natuurrreservaten.

Art. 2. – Toegankelijkheid in het algemeen

- 2.1. De toegankelijkheid wordt geregeld door de kaart met bijbehorende legende, en de bijhorende borden in het gebied en aan de ingangen ervan.
- 2.3. Het gebied is, onverminderd de wettelijke mogelijkheden⁶ van de beheerder of het Agentschap voor Natuur en Bos, hierna het Agentschap te noemen, om het geheel of gedeeltelijk, voor alle of bepaalde categorieën bezoekers ontoegankelijk te stellen, gans het jaar door toegankelijk in de mate zoals in deze regeling bepaald.
- 2.4. Het gebied is, behoudens op de wegen of bij begeleide bezoeken, enkel toegankelijk van een half uur voor zonsopgang tot een half uur na zonsondergang.

Art. 3. – Weggebruikers

- 3.1. De wegen die op de kaart als wandelweg zijn aangeduid, zijn uitsluitend toegankelijk voor voetgangers, en voor honden aan de leiband tenzij anders aangegeven.

Art. 4. – Watergebruikers

Niet van toepassing

Art. 5. – Zones

De toegankelijkheid van de speelzones, vrij toegankelijke zones, begrazingszones, bivakzones en hondenzones buiten de wegen wordt geregeld als volgt:

1° de speelzones zijn enkel toegankelijk voor spel door jongeren onder de achttien jaar en hun begeleiders of door het jeugdwerk zoals omschreven in artikel 2, 8°, van het decreet van 20 januari 2012 houdende een vernieuwd jeugd- en kinderrechtenbeleid;

Art. 6. – Beschermingsvoorschriften

6.1. Het is verboden andere bezoekers of de dieren te (ver)storen of schade toe te brengen aan de infrastructuur of de planten. Het is verboden de dieren te voeren.

6.2. De bezoekers mogen geen blijvende sporen nalaten in het gebied. Zo moeten bij georganiseerde activiteiten onder meer wegmarkeringen die worden aangebracht, onmiddellijk op het einde van de betrokken activiteit worden verwijderd.

Art. 7. – Aansprakelijkheid bij ongevallen

7.1. De schadelijder dient bij een ongeval onverwijld aangifte te doen bij het Agentschap, zodat gebeurlijk beroep kan worden gedaan op de polis B.A.

7.2. Het zich bevinden in of nabij bos of met bomen begroeide plaatsen bij krachtige wind, betreding van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang²⁸ zijn op eigen risico, zodat de beheerder niet kan worden aangesproken voor de vergoeding van de schade.

Art. 8. – Onderrichtingen

Personen die belast zijn met toezicht overeenkomstig artikel 58 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu kunnen bezoekers omwille van de veiligheid, of met het oog op het bewaren van de rust, of de bescherming van de wilde flora en fauna, onderrichtingen geven. Personen moeten zich gedragen volgens deze onderrichtingen en kunnen zo nodig, desnoods met behulp van de openbare macht, uit het gebied gezet worden.

Art. 9. – Afwijkingen

De beheerder kan afwijkingen op de artikelen 2 tot en met 5 van deze regeling toestaan, voor zover het geen risicovolle activiteiten betreft, bedoeld in artikel 2, §3, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 december 2008 betreffende de toegankelijkheid van de bossen en de natuurreservaten. De aanvraag tot toestemming moet minstens 14 dagen van tevoren, schriftelijk of via elektronische drager worden toegezonden aan de beheerder. Indien het een risicovolle activiteit betreft dan moet eveneens een machtiging worden aangevraagd aan het Agentschap.

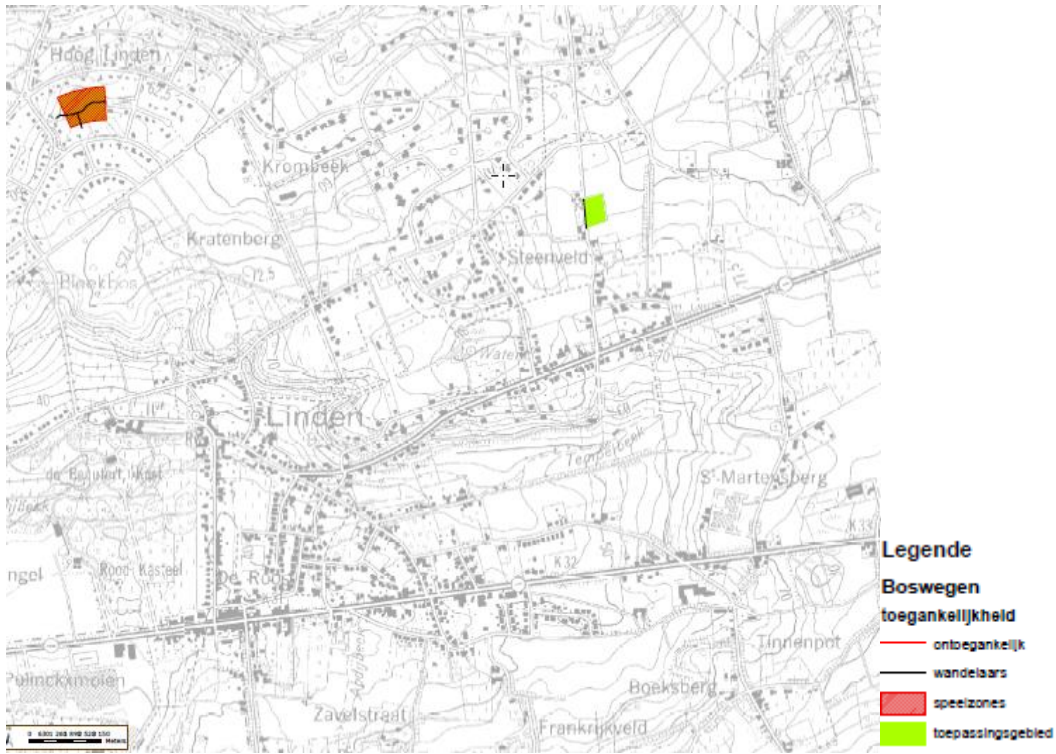
Art. 10. – Bekendmaking

10.1. Deze regeling wordt bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

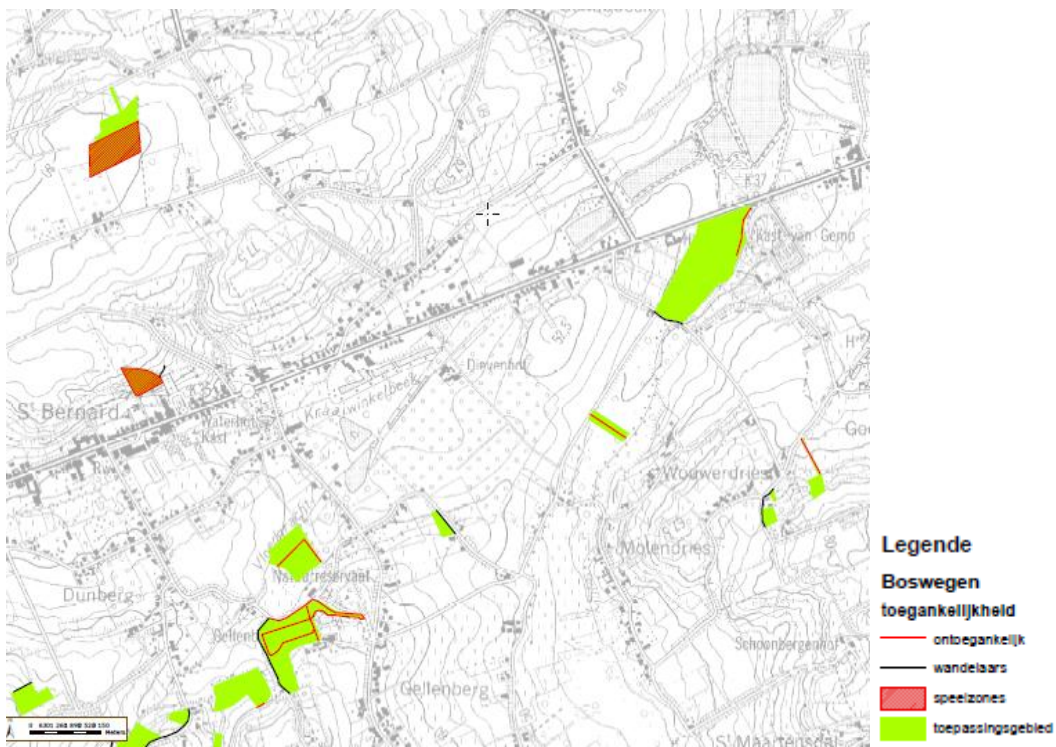
10.2. De gemeente houdt deze regeling ter inzage van de bevolking.

8.3. Kaarten toegankelijkheidsregeling boswegen gemeente Lubbeek

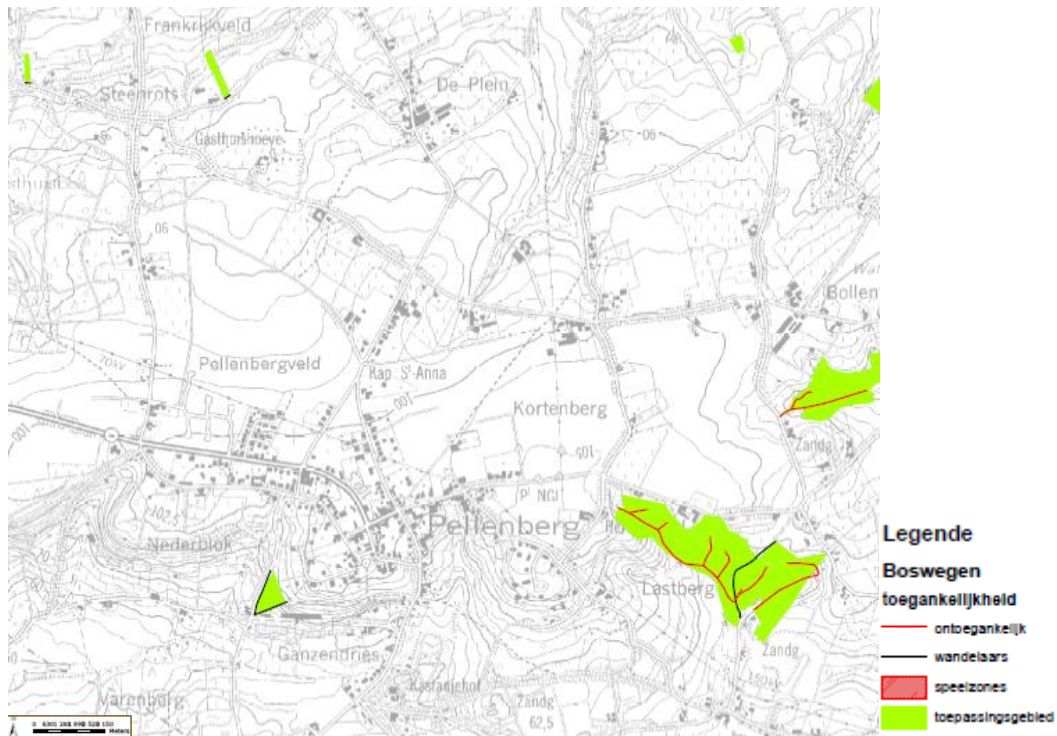
Deze onderstaande kaarten zijn 'bijlagen bij het besluit van de administrateur-generaal van het Agentschap voor Natuur en Bos van houdende goedkeuring van de toegankelijkheidsregeling van het gebied Lubbeek gelegen op het grondgebied van Lubbeek'.



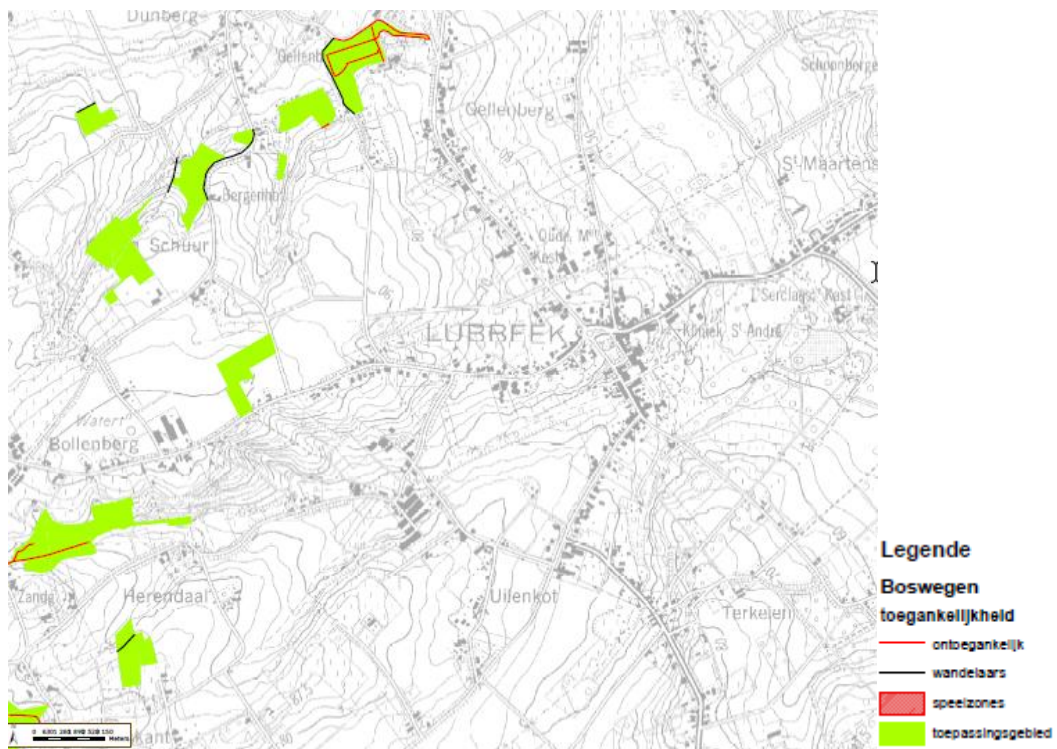
1 / Toegankelijkheid bossen Linden



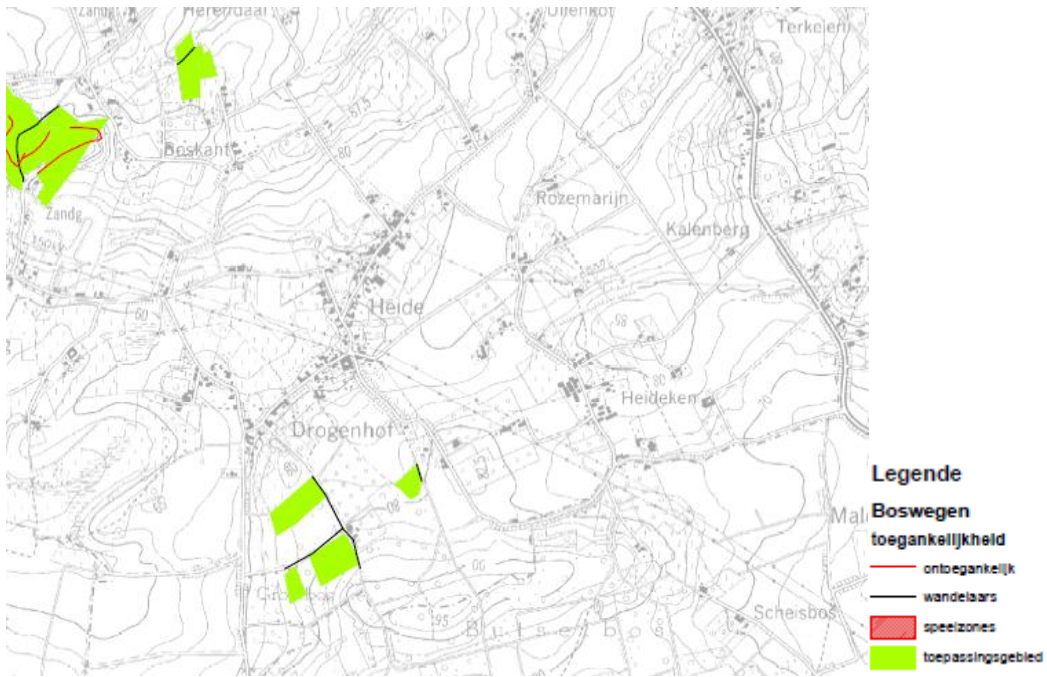
2 / Toegankelijkheid bossen Sint-Bernard + ten zuiden van N2



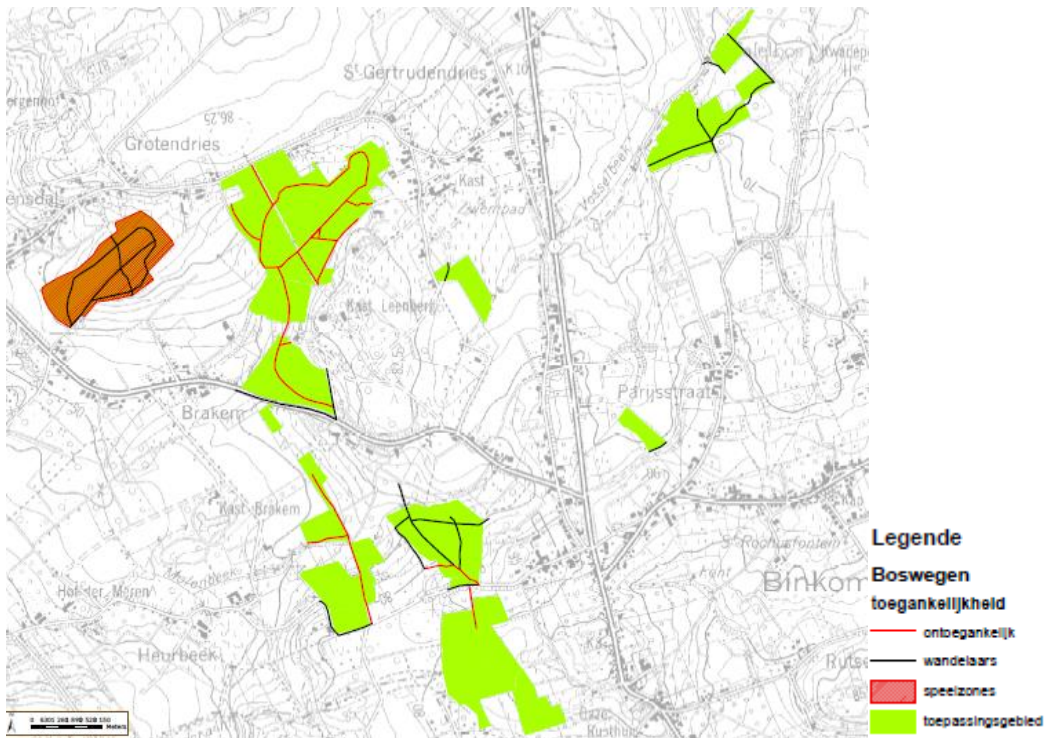
3 / Toegankelijkheid bossen Pellenberg



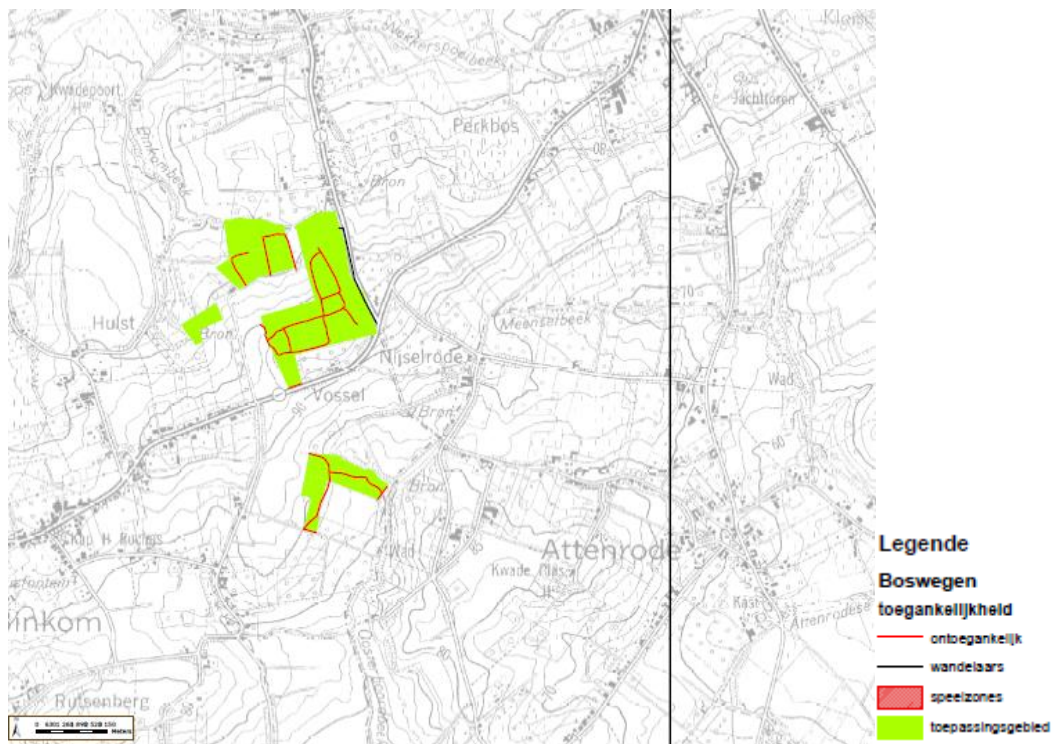
4 / Toegankelijkheid bossen ten westen van Lubbeek centrum



5 / Toegankelijkheid bossen ten zuiden van Lubbeek



6 / Toegankelijkheid bossen Binkom (noord)west



7 / Toegankelijkheid bossen Binkom noordoost