



BELEIDSKADER
TRAAG NETWERK
STEKENE



BELEIDSKADER TRAAG NETWERK STEKENE



OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw
Dendermondsesteenweg 50
9000 Gent
www.tragewegen.be



IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Stekene
Stadionstraat 2
9190 Stekene
www.stekene.be



stekene van nature actief

MET STEUN VAN:

Provincie Oost-Vlaanderen
www.oost-vlaanderen.be



Vlaamse overheid
www.vlaanderen.be



CONTACTPERSOON:

Hanne Van Herck, Trage Wegen
hanne.vanherck@tragewegen.be
09/331.59.25

DATUM (HERZIENE VERSIE):
8 december 2023

OMSCHRIJVING:

Het beleidskader Traag Netwerk Stekene is een langetermijnvisie voor de ontwikkeling en uitbouw van het netwerk aan verbindingen voor de actieve weggebruikers in de gemeente Stekene. De visie is conform aan de vereisten gesteld in het Gemeentewegendecreet (2019) en bestaat uit drie elementen: het wensbeeld, de operationele beleidskeuzes en het afwegingskader.



INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING	5
1.1 Context	5
1.2 Tijdslijn	5
1.3 Opgeleverde documenten	6
1.4 Begrippenkader	6
1.4.1 Wat verstaan we onder traag netwerk?.....	6
1.4.2 Types verbindingen in het wensbeeld	7
2. HET WENSBEELD TRAAG NETWERK	9
2.1 Analyse lokale situatie	9
2.2 Opbouw GIS-Project en gegevenslagen	10
2.3 Concept	11
2.4 Van concept naar geconcretiseerde langetermijnvisie	11
2.4.1 Trage wegen Trackdown: herinventarisatie	11
2.4.2 Synthese en kaarten	14
3. DE OPERATIONELE BELEIDSKEUZES	20
3.1 OBK1: Een nieuwe aaneengesloten verbinding langs het kanaal.....	20
Voorgestelde ingrepen om Operationele Beleidskeuze 1 te realiseren	22
3.2 OBK2: HET NETWERK LIJMEN	25
3.2.1 Missing link tussen de twee armen van Voorthoek (ML01)	25
3.2.2 GESCHRAPT NA OPENBAAR ONDERZOEK: Missing link tussen Kiekenhaag en Sint-Jozefslaan (voorheen ML02)	25
3.2.3 Missing link tussen Kiekenhaag en Potaardestraat (ML03).....	26
3.2.4 Missing link tussen Kiekenhaag en Drieschouwen (ML04)	26
3.2.5 Missing link tussen Stationsstraat en Lamstraat (ML05)	27
3.2.6 Missing link tussen Kattestraat en Kemzekestraat (ML06)	27
3.2.7 Missing link tussen Kemzekestraat en Pachtgoedweg (ML07)	28
3.2.8 Missing link tussen Regentiestraat en gemeentegrens (ML08)	28

3.2.9	Missing link tussen Meersstraat en Kwakkelstraat (ML09)	29
3.2.10	Missing link tussen Meersstraat en Kwakkelstraat (ML10).....	29
3.2.11	Missing link tussen Meersstraat en Kaaistraat (ML11)	30
3.2.12	Missing link tussen Wildernis en Zeshoekstraat (ML12)	30
3.2.13	Missing link tussen Bergstraatje en Hazenhoekstraat (ML 13)	31
3.2.14	Missing link tussen Wullebos en Kapellestraat/Wittingstraat (ML14)	31

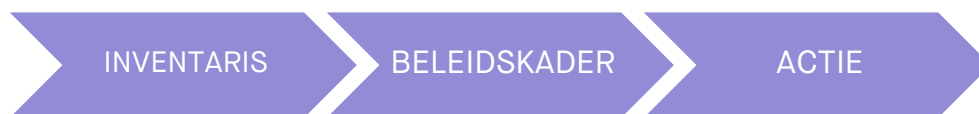


1. INLEIDING

1.1 Context

In 2021 engageert de gemeente Stekene zich om een beleidskader voor haar traag netwerk op te maken, dat voldoet aan de bepalingen van het Vlaams decreet houdende de gemeentewegen (oftewel Gemeentewegendecreet of GWD) van 24 april 2019. Dat decreet bepaalt dat het beleidskader traag netwerk uit drie onderdelen bestaat: het wensbeeld, één of meer operationele beleidskeuzes waarop de gemeente wil inzetten en een afwegingskader.

Het beleidskader wordt opgemaakt in samenwerking met Trage Wegen. Dat gebeurt stapsgewijs, met workshops en een terreincheck. In eerste fase tekenen we de ideale structuur van het netwerk voor zachte weggebruikers uit: het wensbeeld. Vervolgens bekijken we welke concrete ingrepen nodig zijn om van het actuele traag netwerk te verstevigen en uit te breiden in de richting van het wensbeeld: de adviezen. In overleg worden twee operationele beleidskeuzes gemaakt, waar de gemeente prioritair aandacht aan geeft. De gemeente engageert zich om verder te werken op die prioriteiten met het oog op terreinrealisaties.



Voorliggend beleidskader is dus geenszins een eindpunt in het tragewegenbeleid van de gemeente. Integendeel, het is de start van een doelgerichte aanpak die de infrastructuur voor actieve weggebruikers in Stekene de volgende jaren drastisch moet verbeteren.

1.2 Tijdslijn

In de loop van het project werden alle gemeentediensten betrokken en konden we ook rekenen op de hulp van geëngageerde inwoners en vrijwilligers. We hadden de volgende workshops en contactmomenten:

- > 14 juni 2021: startvergadering
- > 1 juli 2021: workshop I – Individueel wensbeeld
- > 23 november 2021: workshop II – Van wenskader naar beleidskader
- > 7 maart 2022: workshop III – Afstemmen operationele beleidskeuzes
- > 14 en 15 mei 2022: Trage Wegen Trackdown – herinventarisatie
- > 28 juni 2022: workshop IV – Toelichting beleidskader

1.3 Opgeleverde documenten

Het voorliggend beleidskader Traag Netwerk bestaat uit de volgende elementen:

- Het **wensbeeld**: een strategische langetermijnvisie voor het traag netwerk; bestaande uit kaarten en een toelichting
- Een uitgewerkt plan voor de **twee operationele beleidskeuzes** die de gemeente maakte, bestaande uit diverse kaarten en de bijhorende adviezen per wegsegment
- Een **afwegingskader** dat de gemeente moet gebruiken om al haar toekomstige beslissingen over de gemeentewegen op haar grondgebied aan af te toetsen.

1.4 Begrippenkader

1.4.1 Wat verstaan we onder traag netwerk?

Het begrip 'traag netwerk' verwijst naar **een kwaliteitsvol geheel van wegen bedoeld voor actieve mobiliteit**, waar het autoverkeer ofwel afwezig is ofwel ondergeschikt aan 'zachte' verplaatsingen. De belangrijkste elementen in dit netwerk zijn de trage wegen (doorsteken, paadjes, veldwegen, steegjes e.d.). Trage wegen zijn vrij van autoverkeer en vormen daarom de ruggengraat van het traag netwerk. Ze worden aangevuld met diverse verkeersluwe wegsegmenten en zones (zones 30, woonerven, fietsstraten e.d.). De structuur moet worden opgevat als een wensbeeld voor een robuust, kwalitatief en aangesterkt gemeentelijk traag netwerk. Dit wensbeeld veronderstelt een hertekening van de verkeerssituatie en de publieke ruimte vanuit het perspectief van de zachte weggebruiker. Het wensbeeld van het traag netwerk benadrukt de wijze waarop afzonderlijke tracés zich verknopen en verweven tot een betekenisvol geheel en hoe dit geheel zich verhoudt tot de rest van de gemeentewegen, namelijk de autowegen. We focussen op het netwerk als geheel én dus niet op geïsoleerde weg(segment)en.

Het wensbeeld voor het traag netwerk overstijgt de huidige situatie en zet in op **transformatie** en moet beschouwd worden als een langetermijnvisie die uit co-creatie ontstaat. Van de toestand nu naar de langetermijnvisie toewerken kan op drie manieren:

> **UITBREIDING EN VERSTERKING**

Het traag netwerk wordt uitgebreid en verfijnd door:

- in onbruik geraakte gemeentewegen - vaak zijn dat discrete, onverharde trage wegen – te herwaarderen
- nieuwe verkeersvrije of verkeersluwe verbindingen te ontwikkelen.

> CONVERSIE

Het overgedimensioneerde autowegennetwerk wordt afgebouwd ten voordele van het traag netwerk, door wegsegmenten autoluw te maken of door een autoweg tot trage weg te herbestemmen.

> CONTACT- EN CONFLICTBEHEER

De contactpunten tussen het traag netwerk en het autowegennetwerk worden geoptimaliseerd vanuit het perspectief van de actieve verplaatsingsmodi. Harde infrastructurele barrières (bv. door inrichting of wijzigen van voorrangsregels) of het wegwerken van essentiële missing links (bv. aanleg van bruggen of tunnels).

1.4.2 Types verbindingen in het wensbeeld

Het wensbeeld is opgebouwd uit vier soorten verbindingen die samen de langetermijnvisie op het traag netwerk in Stekene dragen.

> LANGEAFSTANDSVERBINDING (LAV)

Deze **bovenlokale assen** overschrijden de gemeentegrenzen. Het zijn **aaneengesloten** trajecten langs herkenbare structuren zoals (voormalige) spoorwegen, kanalen en andere en groenblauwe structuren. De langeafstandsverbinding is de ruggengraat van het traag netwerk.

In Stekene gaat het over de fietsverbinding over de voormalige spoorweg (zie foto), over de ventweg langs de E34 (vandaag nog een druk bereden straat) en over de fietsweg op de oever van het kanaal van Stekene. Al deze verbindingen zijn oost-west gericht.



> VERBINDER (V)

Deze lokale verbindingen functioneren **binnen de gemeentegrenzen**. Het zijn belevingsvolle trajecten, zoveel mogelijk langs trage wegen en fietsvriendelijke straten. Ze **verbinden bestemmingen** (kernen, landschappelijke gehelen, publieke functies, bedrijventerreinen) en zijn wegwijzers voor de actieve weggebruiker. Ze sluiten aan op langeafstandsverbindingen en vervolledigen zo het netwerk.



In Stekene gaat het over de verbindingen tussen het centrum van de gemeente en de dorpskernen (Klein-Sinaai, Koewacht, Hellestraat, Kemzeke, ...) en de dorpskernen onderling, maar ook over verbindingen die mensen op een belevingsvolle manier naar belangrijke bestemmingen brengen zoals scholen, naar het Zomerhuis (zie foto), jeugdlokalen etc.

> VERFIJNER (VF)

Een **ultralokale** verbinding binnen wijken en buurten. Dankzij de verfijners ontstaat een denses en **fijnmazig** netwerk met keuzemogelijkheden voor de actieve weggebruiker. Vele wegen leiden naar één bestemming. Ze helpen het netwerk te verfijnen via doorsteken, wegen die zorgen voor ontsluiting of trage wegen waar mensen graag vertoeven.



In Stekene zijn er zeer veel verfijners, vooral in het landelijk gebied (zie foto). Ook de vele doorsteekjes in verkavelingen zoals de Muziekwijk of in Klein-Sinaai zijn allemaal verfijners.

> SCHAKEL (S)

Schakels zijn kleine verbindingen die essentieel zijn om barrières zoals waterwegen, spoorwegen, snelwegen,... te kunnen overwinnen. Schakels zijn de lijm tussen langeafstandsverbindingen en verbinders.

In Stekene gaat het over de oversteekplaatsen boven en onder de E34 (zie foto) en een aantakking aan het pad langs het kanaal.



2. HET WENSBEELD TRAAG NETWERK

We schreven het al eerder: het beleidskader Traag Netwerk omvat een wensbeeld dat een vooruitblik geeft op het toekomstig netwerk voor de actieve weggebruiker. Het wensbeeld is een schets die zich niet verliest in de details van de actuele situatie, maar er wel ruim in geworteld is.

Het hierna geschetste wensbeeld voor het traag netwerk betreft een richtinggevende visie voor het faciliteren van beslissingen met betrekking tot de gemeentewegen. De opgebouwde visie is zowel conceptueel als dynamisch: het wensbeeld is een **langetermijnvisie die kan bijgesteld worden in functie van opportuniteiten en realisaties.**

2.1 Analyse lokale situatie

We analyseerden de lokale situatie m.b.t. het thema trage wegen om een basisidee te krijgen van: beleids- en planningscontext, lokale agenda, ruimtelijke dynamiek, bewegingsstromen, knooppunten en polen, fysisch-geografische structuur, infrastructuur, groenstructuur, speelweefsel, enz. Verschillende gemeentelijke beleidsplannen en documenten bevatten (mogelijke) koppelingen met het tragewegenproject:

- Het **gemeentelijk ruimtelijk structuurplan** (GRS) geeft een beeld van de bestaande ruimtelijke structuur én een beeld van de gewenste structuur voor de volgen de thema's: natuurlijk, agrarisch, landschappelijk, toeristisch-recreatief en op vlak van verkeers- en vervoersstructuur. Telkens zijn er relevante raakvlakken m.b.t. trage wegen terug te vinden, rechtstreeks en onrechtstreeks.
- Het **mobiliteitsplan** geeft knelpunten en doelstellingen aan m.b.t. zachte weggebruikers, bevat interessant kaartmateriaal en aanknopingspunten voor het gewenste fietsnetwerk.

We passen ook een efficiëntie-reflex toe om na te gaan hoe (on)mogelijk de geschetste wenslijn is, en op welke termijn. We doen dit via een check van de volgende kaartlagen:

- ruimtelijke ontwikkelingen >> *bron: gemeente*
- geplande rioleringswerken >> *bron: gemeente*
- busverbindingen De Lijn >> *bron: gemeente*
- geplande fietspaden of -snelwegen >> *bron: gemeente*

2.2 Opbouw GIS-Project en gegevenslagen

De totstandkoming van het wensbeeld is maar mogelijk door alle relevante geografische informatie – uitgetekend in raster- en vectorlagen – over het grondgebied van Stekene te verzamelen in een GIS-project dat stapsgewijs wordt opgebouwd. Deze aanpak laat toe om de analyse van de lokale situatie te integreren met algemene kaartdata.

In het GIS-project werden de volgende data verzameld:

- de belangrijkste bestemmingen in Stekene (puntlocaties zoals buurthuizen, scholen, sportvoorzieningen of zones zoals woonkernen, bos en natuur)
>> bron: workshop 1, open data + GRS
- de inventaris van de **trage wegen** met weergave van toegankelijke, deels toegankelijke en ontoegankelijke trage wegen;
>> bron: inventaris 2012, GRB, open data en terreininventarisatie
- het **groenblauw** netwerk
>> bron: open data + GRS
- de functionele en recreatieve **fietsroutes**
>> bron: input gemeente, functioneel fietsroutenetwerk, recreatief fietsroutenetwerk en MTB-routes
- de lokale en bovenlokale **wandelroutes**
>> bron: input gemeente, provinciale wandelnetwerken en wandellussen
- de gewenste **wegencategorisering** (o.a. categorie 'zachte wegen')
>> bron: mobiliteitsplan
- wegen met **sluipverkeer** (lokaal, bovenlokaal en vrachtverkeer)
>> bron: mobiliteitsplan
- wegen en kruispunten waar de **verkeersveiligheid** voor actieve weggebruikers moet verbeterd worden
>> bron: mobiliteitsplan
- wegen met **verkeersbeperkingen** (fietsstraten en geknipte straten)
>> bron: mobiliteitsplan

2.3 Concept

Het wensbeeld is gebaseerd op de inbreng van de verschillende stakeholders binnen de gemeente tijdens de eerste workshop van 1 juli 2021: de ambtenaren van de diensten Mobiliteit en Openbare Werken, Ruimte / Omgeving, Erfgoed, Jeugd, Sport, Toerisme, de betrokken schepen en een vertegenwoordiger van de lokale werkgroep Trage Wegen Stekene. Ook de projectmedewerkers van Trage Wegen zetten hun visie op kaart.

Tijdens de workshop gingen we als volgt te werk:

- Aanduiden van de belangrijkste bestemmingen en kernen in de gemeente
>> *collectief*
- De verschillende bestemmingen en kernen met elkaar verbinden aan de hand van de vier types wenslijnen (zie boven) en vanuit het eigen beleidsdomein
>> *individueel*
- Nabespreking van de individuele schetsen en identificeren van de prioriteiten
>> *collectief*

2.4 Van concept naar geconcretiseerde langetermijnvisie

Alle input uit de workshop en de datalagen werd gesynthetiseerd tot één samenvattend conceptueel wensbeeld, dat op de volgende workshop in november 2021 werd afgetoetst. Weg per weg werd gecheckt hoe ver het wensbeeld staat van de actuele, feitelijke situatie. Zodoende werden enkele wenslijnen verplaatst om de mogelijke realisatie ervan te verzekeren. Daarbij stelden we vast dat een update van de tragewegeninventaris uit 2011-2012 onvermijdelijk werd.

2.4.1 Trage wegen Trackdown: herinventarisatie

In 2012 werd het tragewegennetwerk in Stekene in zijn totaliteit geïnventariseerd. Een decennium later blijkt dat er intussen op het terrein heel wat veranderd is: er zijn verbindingen in gebruik genomen en verloren gegaan. Om een werkbare langetermijnvisie te maken was de inventaris aan herziening toe. Daarom organiseerde de gemeente in samenwerking met Trage Wegen in het weekend van 14 en 15 mei 2021 de Trage Wegen Trackdown. In dat weekend werden de gegevens van de sinds 2012 'gewijzigde' trage wegen (nieuwe, verdwenen en verlegde verbindingen) op het terrein gecheckt door vrijwilligers en ambtenaren.

We werkten daarvoor met **MyObs**, de nieuwe tragewegeninventarisatie-app, die toelaat om via geolocalisatie alle info meteen aan de GIS-databank te koppelen. Tijdens de

Trackdown werden alle (theoretische) trage wegen gecheckt op hun toegankelijkheid, breedte, ondergrond,... Ook knelpunten werden gedefinieerd en alles werd uitvoerig gedocumenteerd met foto's. De inventarisatie werd afgerond in mei 2022.

De kaart die in MyObs getoond werd, geeft de theoretische situatie van het actuele tragewegennet weer. Deze kaart noemen we een **werkkaart**. Ze werd samengesteld op basis van de volgende kaartbronnen:

- *Wegenregister van Agentschap Informatie Vlaanderen*
Dit vormt de basis van de werkkaart. Een van de doelstellingen van de opmaak van het beleidskader is om het officiële wegenregister aan te rijken met het 'tragewegenregister'. Daarom is het belangrijk dat beide lagen op dezelfde manier zijn opgebouwd en gestructureerd en dat de trage wegen 'geënt zijn' (door *snapping*) op de gemeentewegen. Aan de hand van een koppeling met de wegverharding (via *ws_oidn*) kunnen we al een eerste selectie van potentiële trage wegen maken op basis van verharding, klasse en type weg.
- *Topografische kaartenreeks van NGI*
We bekijken zowel de meest recente (waarop het wegenregister gebaseerd is) als de oudere uitgaves van 1989 en 1969. Eigen aan de topokaart is dat ze een zeer waarheidsgetrouwe momentopname geven, voor ons relevant qua wegenis. De uniforme reeks laat toe om evolutie in de tijd te karteren.
- *Atlas der Buurtwegen (incl. wijzigingen)*
Dit kadaster van de wegen uit 1841 legt de rooilijnen vast van de buurt- en voetwegen, en vormt de basis van de voormalige Buurtwegenwet. Sinds het GWD zijn deze wegen gecategoriseerd als 'gemeentewegen waarvan de rooilijn beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen'.
- *OpenStreetMap*
Deze online kaart is een zeer goede aanvullende bron, omdat ze – volgens de principes van de *open knowledge*-filosofie – door iederéén kan bijgewerkt worden. Dat maakt dat er veel onderlinge controle is, en foutjes snel opgespoord en gecorrigeerd kunnen worden. Het is bovendien *open source*, waardoor het een geliefd instrument is voor GPS-ontwikkelaars om hun routeringsalgoritmen op te draaien. Daardoor verrijken (ook professionele) cartografen meer en meer de OSM-database. Ook binnen Trage Wegen hebben we de reflex om na de inventarisatiefase de ontbrekende verbindingen in OSM aan te vullen.
- *Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP)*
Deze beleidsdocumenten worden gescreend op nieuwe, geplande wegenis.
- *Strava*
Dit online platform laat buitensporters (wandelaars, fietsers, lopers, ruiters, mountainbikers...) toe hun activiteiten te registreren. Op basis van de *Global*

Heatmap kunnen we vervolgens zien welke tracés populair zijn. Soms lichten er ook wegen op die we in geen van de andere bronnen terugvinden. Die onbekende parels zijn vaak geliefd door lokale bewoners maar bleven onder de radar, tot nu.

- *Luchtfoto's*

Deze opnames zijn al jaren een steeds nauwkeurigere bron en worden ook uitvoerig geconsulteerd. Zeker bij controle of twijfel van de exacte ligging van het tracé bieden ze vaak uitsluitel.

Al deze bronnen resulteren uiteindelijk in een werkkaart van maar liefst 1035 wegsegmenten, goed voor een totale lengte van 163 km.

Nog enkele cijfers in verband met de evaluatiekaart:

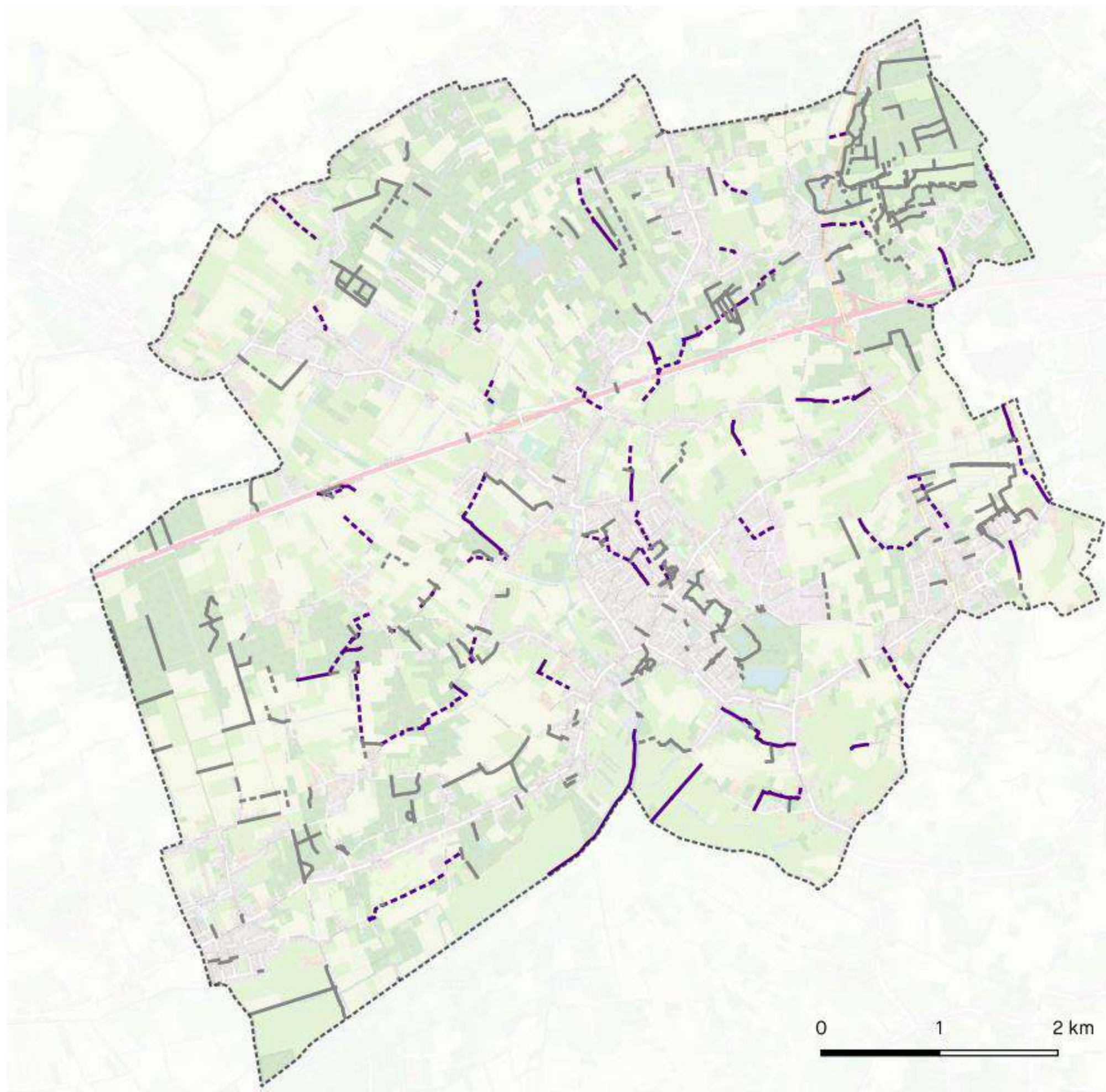
	Aantal	Lengte (km)
EVALUATIEKAART		
Dipla herinventaris 2022	547	78,1
trage wegen gecheckt in 2012	488	85,5
trage wegen totaal	1035	163,7
buurtwegen toegankelijk	249	40,6
feitelijke wegen toegankelijk	445	69,3
buurtwegen (deels) ontoegankelijk	86	17,5
feitelijke wegen (deels) ontoegankelijk	255	36,3

Uit de inventarisatie volgde de **evaluatiekaart**, waarop alle trage wegen weergegeven zijn volgens hun toegankelijkheid en statuut. Op de volgende pagina's vindt u beide kaarten.

2.4.2 Synthese en kaarten

De tragewegeninventaris, de analyse van de lokale situatie en de verbindingen uit het conceptueel wensbeeld worden samengebracht in het GIS-project. Voor elke wenslijn gaan we na in welke staat de verbinding zich vandaag bevindt.





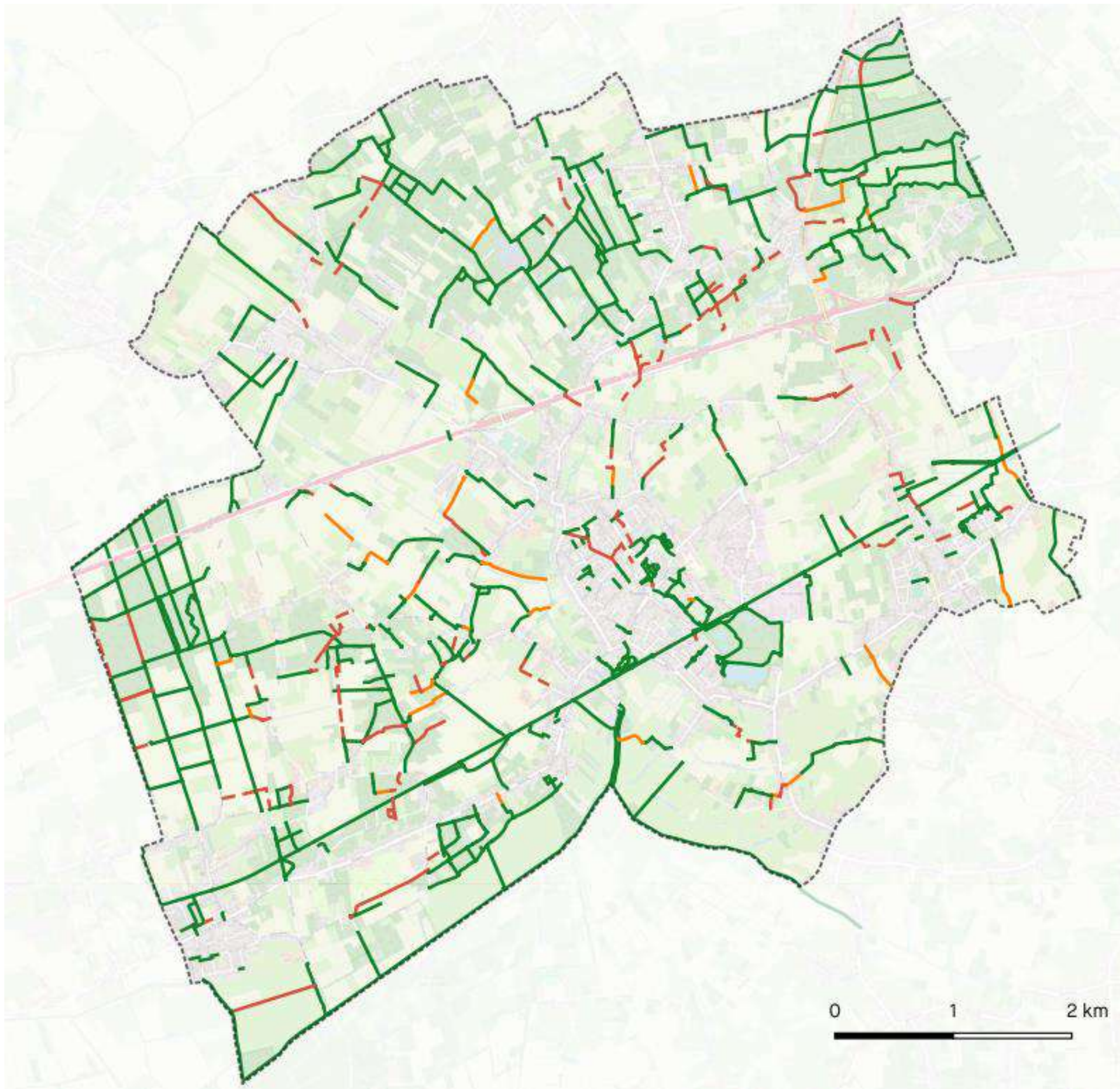
WERKKAART STEKENE

Deze kaart duidt aan welke trage wegen op het terrein nog moesten geïnventariseerd worden.

- buurtweg - vermoedelijk op terrein
- feitelijke weg - vermoedelijk op terrein
- - - buurtweg - vermoedelijk niet op terrein
- - - feitelijke weg - vermoedelijk niet op terrein
- Gemeentegrens

EVALUATIEKAART STEKENE

Deze kaart toont de toegankelijkheid van de trage wegen aan die tijdens de inventarisatie werd vastgesteld.



TRAAG NETWERK

- toegankelijke trage weg
- deels toegankelijke trage weg
- ontoegankelijke trage weg
- - - verdwenen trage weg
- Gemeentegrens



WENSBEELD STEKENE

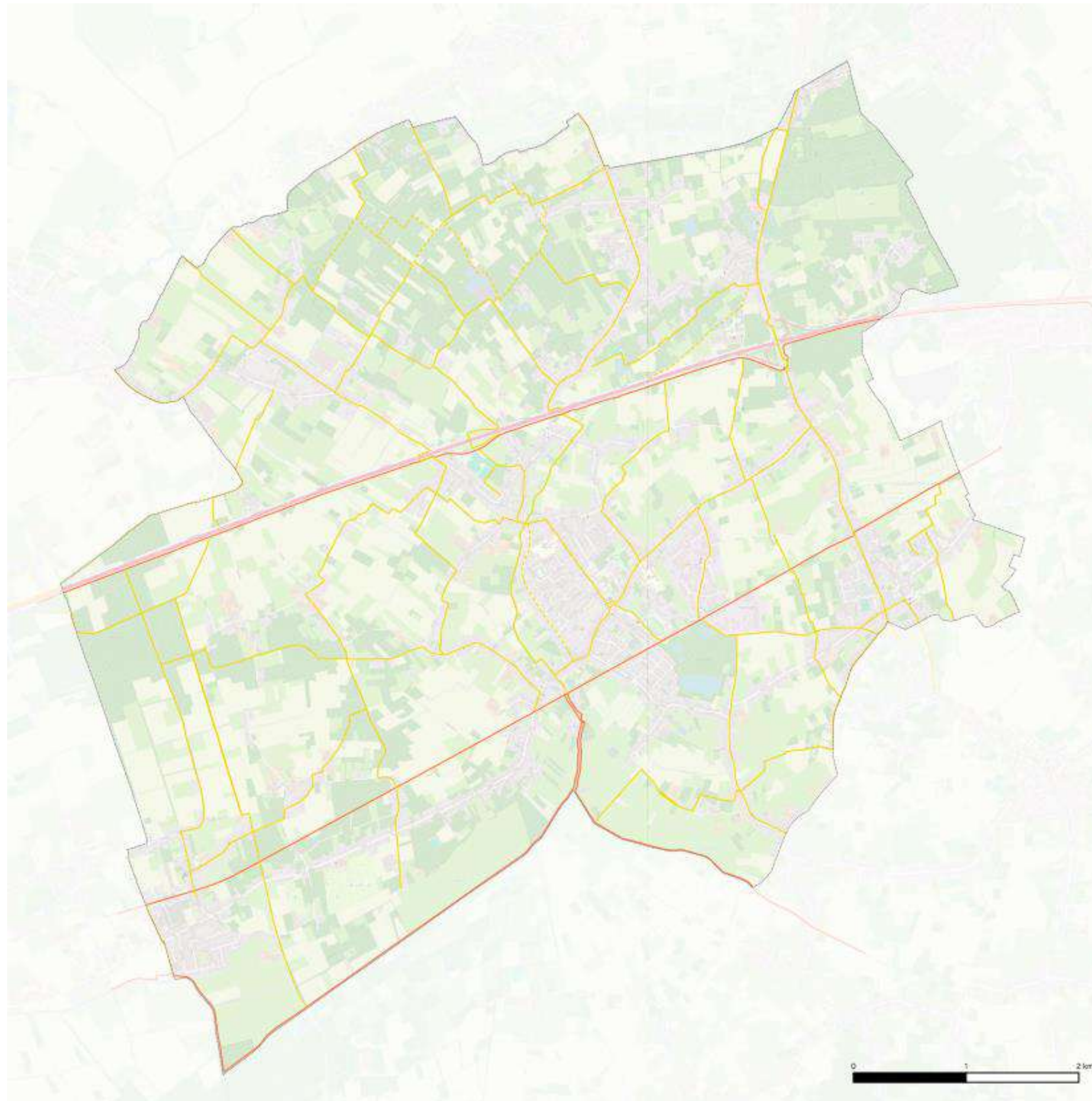
Deze kaart toont aan hoe het traag netwerk van de toekomst in Stekene er idealiter uitziet. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale verbindingen, lokale verbinders en hyperlokale korte paden.

TRAAG NETWERK

- Langeafstandsverbinding
- Verbinder
- Alternatief voor verbinder
- Verfijner
- Schakel
- Gemeentegrens

WENSBEELD STEKENE - ENKEL LAV EN VERBINDER

Deze kaart toont aan hoe het traag netwerk van de toekomst in Stekene er idealiter uitziet. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale verbindingen en lokale verbinders.



TRAAG NETWERK

- Langeafstandsverbinding
- Verbinder
- - - Alternatief voor verbinder
- - - Gemeentegrens



MODELKAART STEKENE

Deze kaart combineert de actuele toegankelijkheid van het traag netwerk met het wensbeeld, door de data te combineren in een rekenmodel.

TRAAG NETWERK

TRAGE WEGEN

- toegankelijke trage weg
- deels toegankelijke trage weg
- ontoegankelijke trage weg
- - - verdwenen trage weg

NIET-TRAGE WEGEN

- straat die aanmerking komt voor reconversie
- wenslijn trage weg

- Gemeentegrens



3. DE OPERATIONELE BELEIDSKEUZES

Leggen we het geconcretiseerd wensbeeld naast het actueel traag netwerk, dan wordt al snel duidelijk dat er nog heel wat werk aan de winkel is om deze visie op het traag netwerk van de toekomst in de praktijk te realiseren. Samen met de gemeente kozen we twee operationele beleidskeuzes uit, waaraan de gemeente stapsgewijs zal werken om de langetermijnvisie van het wensbeeld naar de praktijk te brengen.

De operationele beleidskeuzes (afgekort: OBK) voor Stekene zijn (1) een nieuwe aaneengesloten noord-zuid-verbinder langs de oever van het kanaal van Stekene en (2) de missing links tussen doodlopende eindjes trage wegen oplossen om aldus het netwerk weer tot een steviger geheel te smeden.

3.1 OBK1: Een nieuwe aaneengesloten verbinding langs het kanaal

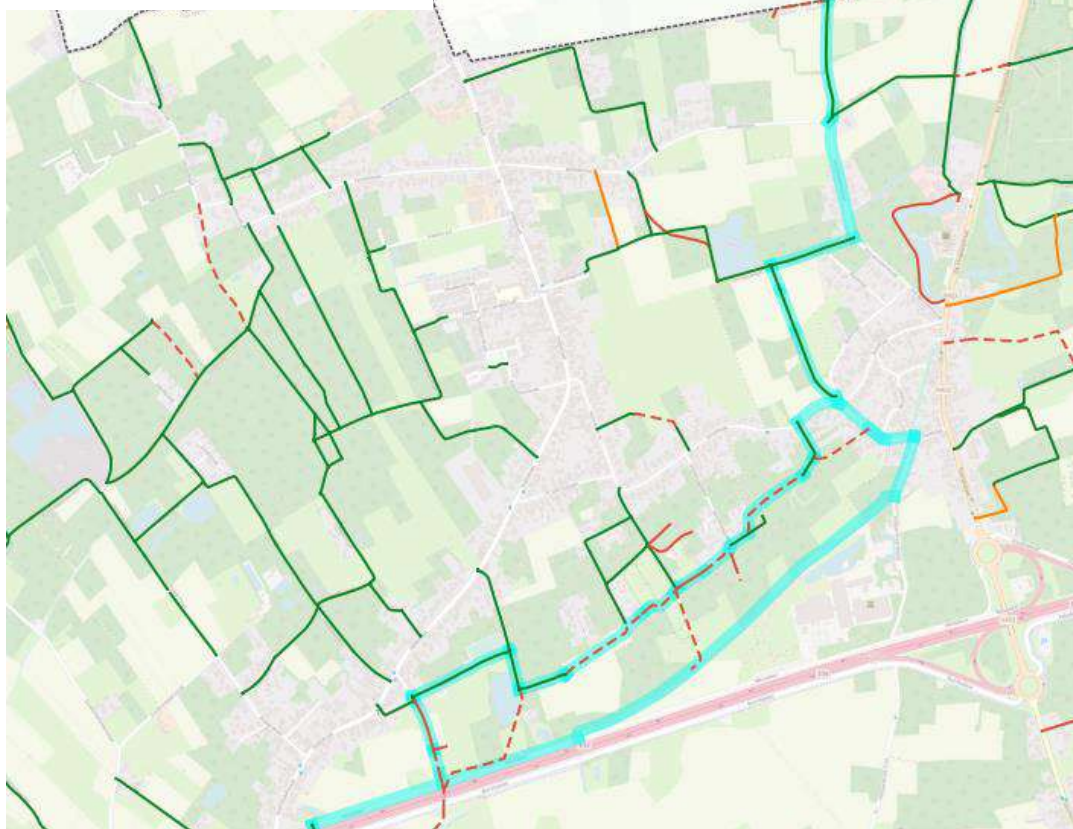
De langeafstandsverbindingen in Stekene zijn allemaal oost-west gericht. Uit het wensbeeld komt naar voor dat er nood is aan een **noord-zuid**-verbinding die langs het centrum van de gemeente loopt, van de vaart in het zuiden richting de E34 en via de fietstunnel naar de woonkern aan de Hellestraat. Dit nieuwe tracé ligt grotendeels op de oever van het Kanaal van Stekene, een waterloop die door de provincie beheerd wordt. De **belevingswaarde** van dit traject, langs het water en door veel groen, zal zeer groot zijn. Deze verbinder kan gebruikt worden door **wandelaars en eventueel ook door fietsers**.

Deze **nieuwe verbinder** is een belangrijke aanvulling voor het traag netwerk: deze verbinder

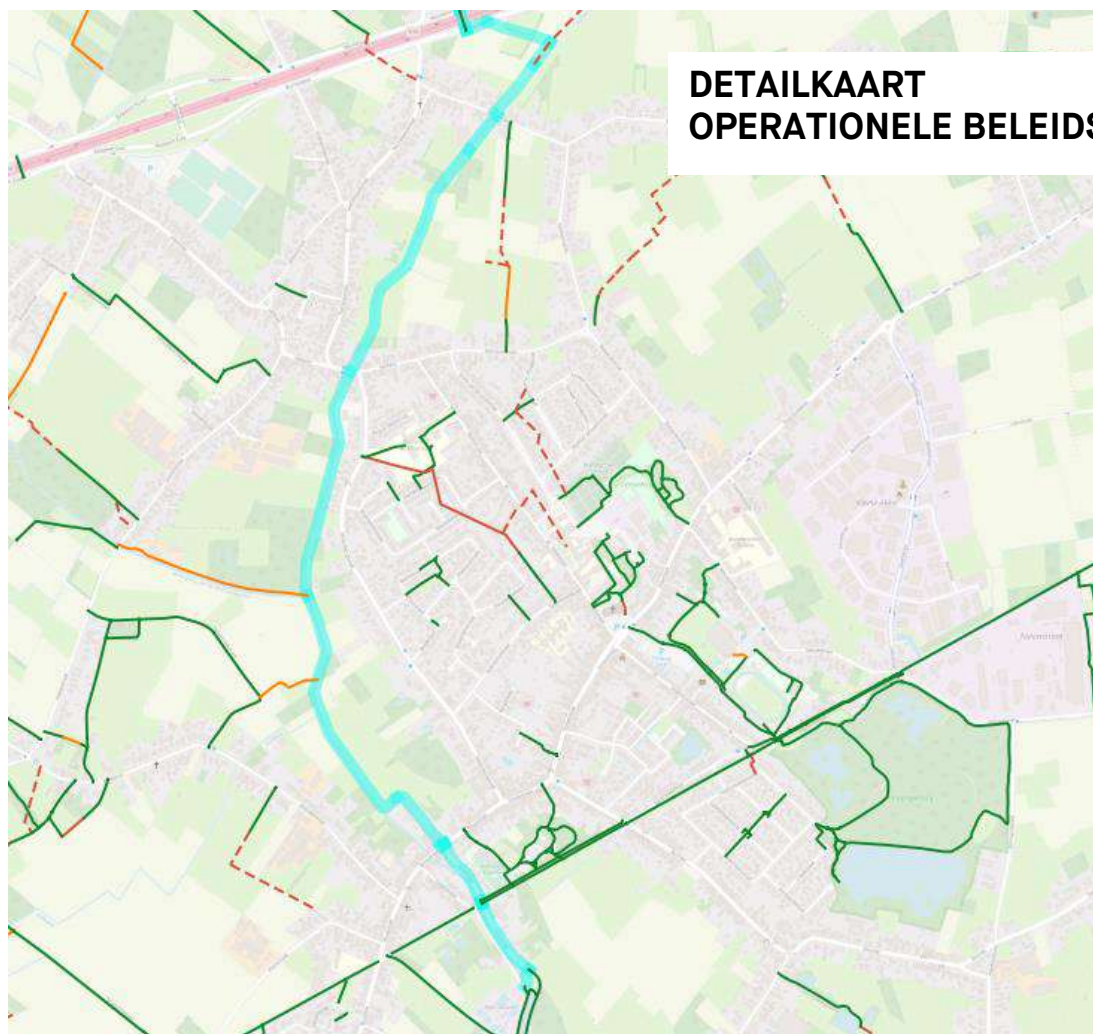
- Is een verticale as tussen de drie LAV's van Stekene (parallel aan de E34, de spoorwegzate en de oever van de Stekense Vaart);
- Is een lokale verbinding tussen belangrijke bestemmingen:
 - o de dorpskern van de Hellestraat
 - o basisschool de Molenhof
 - o het centrum van Stekene en de recreatiepool aan het Zomerhuis).

We zien **ten noorden van de E34 twee opties** om deze verbinder te realiseren. Ten zuiden van de E34 is het voorkeurstracé eenduidiger. We lichten de te realiseren segmenten toe in de volgende paragraaf.

**DETAILKAART
OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 1 - NOORD**



**DETAILKAART
OPERATIONELE BELEIDSKEUZE 1 - ZUID**



Voorgestelde ingrepen om Operationele Beleidskeuze 1 te realiseren

Het creëren van deze nieuwe verbinder vraagt verschillende ingrepen. We bespreken ze hier van noord naar zuid.

> NOORDELIJK DEEL VAN HET TRAJECT

- > Wegsegmenten **829 en 570**: toegankelijke buurtweg > in orde;
- > **Sint-Janssteenstraat**: gewone straat > beter uitrusten voor traag verkeer;
- > Wegsegment **566**: toegankelijke buurtweg > in orde;
- > Wegsegmenten **385-415-833**: toegankelijke buurtweg > in orde;
- > Kruispunt **Bosstraat-Voorthoek**: gewone straat > beter uitrusten voor traag verkeer.

> VOORKEURSTRACÉ

- > Wegsegmenten **407-326**: toegankelijke buurtweg > in orde, eerste deel heeft een privaat uitzicht: publiek karakter duidelijker maken;
- > Wegsegmenten **943, gekend als Trompweg**: ontoegankelijke buurtweg > tracé grondig herstellen en eventueel verleggen zodat het aansluit op segment 218;
- > Wegsegmenten **218-217, gekend als Trompweg**: toegankelijke en halfverharde buurtweg;
- > Kruispunt **Voorthoekdreef**: gewone straat > beter uitrusten voor traag verkeer;
- > Wegsegment **942, gekend als Trompweg**: ontoegankelijke en onzichtbare buurtweg: tracé grondig herstellen;
- > Wegsegment **219, gekend als Trompweg**: ontoegankelijke en buurtweg, wel zichtbaar op het terrein: tracé grondig herstellen en aansluiten op 942;
- > Wegsegment **941, gekend als Trompweg**: ontoegankelijke en onzichtbare buurtweg – verdwenen in akker: tracé grondig herstellen, eventueel verleggen naar de oever van de gracht. Aandacht besteden aan het kruispunt met de Prekerijdreef (weg 205);
- > Wegsegment **250**: toegankelijke buurtweg ter hoogte van het voetbalveld > in orde;
- > Wegsegment **882**: toegankelijke trage weg > in orde;

- > Wegsegment **484**: ontoegankelijke buurtweg > tracé grondig te herstellen;
- > Wegsegment **939**: ontoegankelijke buurtweg die niet meer zichtbaar is op het terrein, tracé grondig te herstellen; aan de aansluiting van dit tracé met de Westakker moet een brugje voorzien worden.

> **ALTERNATIEF TRACÉ**

- > **Voorthoek**: gewone straat > beter uitrusten voor traag verkeer;
- > **Hulsterstraat-noord** > beter uitrusten voor traag verkeer; voorbij huisnummer 32 moet er een brugje voorzien worden over het kanaal;
- > **Nieuw te realiseren pad** op de noordelijke oever van het Kanaal van Stekene, tot waar het kanaal onder de E34 duikt. Dit nieuwe tracé loopt aan de perceelsgrens van een 15-tal percelen en ligt aan de achterkant van het domein van de Verbeke Foundation. De inrichting van dit pad moet gebeuren met het grootste respect voor de oever van het Kanaal. Onderzocht moet worden of de beheersstrook van 5 meter breed ingezet kan worden voor de realisatie van deze verbinding. Overleg met de verantwoordelijke wegbeheerder hierover is nodig.
- > **Westakker**: het autoverkeer op deze ventwegen langs de E34 moet vertraagd worden, met het oog op de verkeersveiligheid van fietsers en wandelaars. We suggereren om van deze straat een fietsstraat te maken;
- > Wegsegmenten **229 en 658, tunnel onder de E34**: vandaag liggen aan beide uiteinden betonblokken die bedoeld zijn om fietsers af te remmen zodat er geen conflicten met het autoverkeer op de Westakker en de Burchtakker ontstaan. De bedoeling van deze fietsremmers is goed, maar in de praktijk verlagen ze het fietscomfort van de tunnel, zeker voor buitenmaatse fietsen. We stellen daarom voor om de betonblokken te vervangen door minder imposante remmers, nadat beide straten vertraagd zijn.

> **ZUIDELIJK DEEL VAN HET TRAJECT**

- > **Burchtakker**: het autoverkeer op deze ventwegen langs de E34 moet vertraagd worden, met het oog op de verkeersveiligheid van fietsers en wandelaars. We suggereren om van deze straat een fietsstraat te maken;
- > **Nieuw tracé tussen Burchtakker en Kanaal**: vanaf de Burchtakker moet er gezocht worden naar een locatie voor een pad dat de Burchtakker verbindt met de oever van het Kanaal. We suggereren om zoveel mogelijk op de perceelsgrens te blijven

en gebruik te maken van de bomenrij als landschappelijke element dat het nieuwe pad afboordt;

- > Wegsegment **939**: ontoegankelijke en onzichtbare buurtweg > tracé grondig herstellen op de oever van het Kanaal van Stekene; de inrichting van dit pad moet gebeuren met het grootste respect voor de oever van het Kanaal. Onderzocht moet worden of de beheersstrook van 5 meter breed ingezet kan worden voor de realisatie van deze verbinding. Overleg met de verantwoordelijke wegbeheerder hierover is nodig. Deze opmerking geldt voor alle volgende wegsegmenten gelegen op de oever van het Kanaal;
- > Nieuw te realiseren verbinding **tussen 939 en Kiekenhaag**, op de oever van het Kanaal van Stekene;
- > **Kruispunt met Kiekenhaag**: optimale inrichting voor actieve weggebruikers; autoverkeer remmen; dit kruispunt dient ook als brug om het Kanaal over te steken; verderop ligt de verbinding dus op de oostelijke oever;
- > Vanaf **Kiekenhaag tot Heikant**:
 - het eerste deel van de nieuwe verbinding is een bestaande losweg (niet openbaar); onderzoeken hoe dit tracé kan opgenomen worden in het gemeentewegennet
 - het tweede deel wordt een volledig nieuw tracé;
- > **Kruispunt met Heikant**: optimale inrichting voor actieve weggebruikers; autoverkeer remmen;
- > Vanaf **Heikant tot Brugstraat**:
 - het eerste deel wordt een volledig nieuw tracé;
 - het tweede deel van de nieuwe verbinding kan aantakken op een bestaande losweg (niet openbaar) aan de Brugstraat; onderzoeken hoe dit tracé kan opgenomen worden in het gemeentewegennet
- > **Kruispunt met Brugstraat**: optimale inrichting voor actieve weggebruikers; autoverkeer remmen;
- > **Kaaistraat**: inrichten als fietsstraat, tot aan de aansluiting met het waterzuiveringsstation.

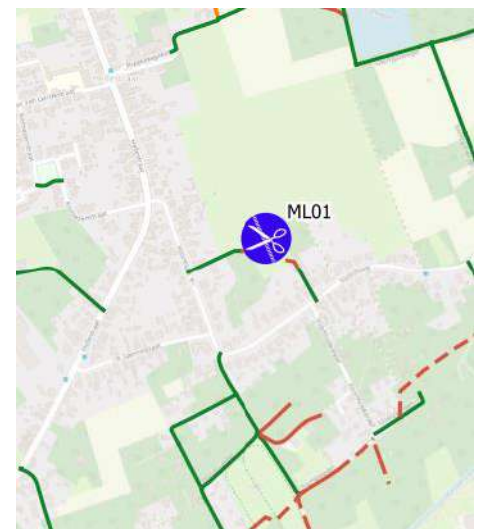
3.2 OBK2: HET NETWERK LIJMEN

In de loop der jaren zijn er in Stekene veel trage wegen gedeeltelijk verdwenen. Door de schaalvergroting in de landbouw, door inname in privéterreinen, door gebrekkig onderhoud. In dit hoofdstuk overlopen we weg per weg, welke ingrepen nodig zijn om de belangrijkste gaten in het netwerk weer te lijmen. We raden aan om de **inrichting** van deze verbindingen in de eerste plaats **af te stemmen op wandelaars**. Fietzers mogen de verbindingen gebruiken met respect voor het wegtracé. We overlopen de gemeente van noord naar zuid.

3.2.1 Missing link tussen de twee armen van Voorthoek (ML01)

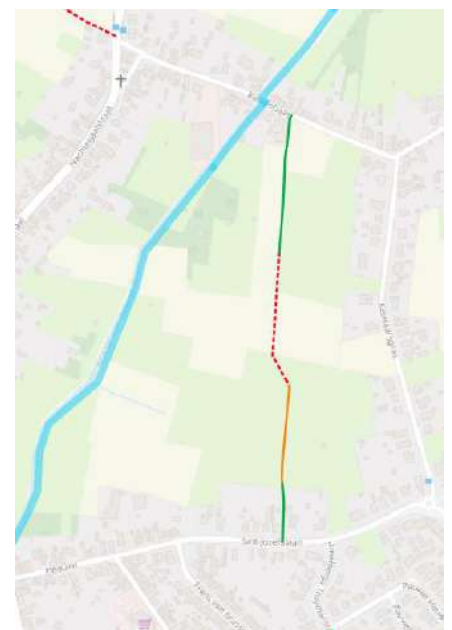
Wegsegment **934**:

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 693 en 834:
- > **Status**: ontoegankelijke buurtweg, ingetekend als voetweg 81 in de Atlas der Buurtwegen met de naam *Voorthoekwegel*;
- > **Advies**: tracé grondig te herstellen.



3.2.2 GESCHRAPT NA OPENBAAR ONDERZOEK: Missing link tussen Kiekenhaag en Sint-Jozefslaan (voorheen ML02)

Volgend op bezwaarschriften die binnenkwamen bij het openbaar onderzoek werd besloten om deze verbinding niet langer als prioritair te herstellen te beschouwen, omdat er een alternatief zal zijn als de noord-zuid-verbinding (OBK 1 – cf. de *blauwe lijn* op het screenshot) wordt gerealiseerd. Het statuut van buurtweg blijft behouden.



3.2.3 Missing link tussen Kiekenhaag en Potaardestraat (ML03)

Wegsegmenten **7, 88 en 87**:

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 609-523 en 81;
- > **Status:** ontoegankelijke trage wegen, die bij de inventarisatie uit 2012 als feitelijke weg stonden ingetekend; het pad is evenwel gekend als voetweg 51 in de Atlas der Buurtwegen. Deze weg heeft in de Atlas der Buurtwegen twee namen: de *Potaerdewegel* en de *Ketelaersgaswegel*;
- > **Advies:** tracé grondig te herstellen.



3.2.4 Missing link tussen Kiekenhaag en Drieschouwen (ML04)

Wegsegment **969**:

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 677-676-113 en 447;
- > **Status:** grotendeels ontoegankelijke en niet zichtbare buurtweg, ingetekend als voetweg 52 in de Atlas der Buurtwegen met de naam *Kapellestraetwegel*, die is opgegaan in akker;
- > **Advies:** tracé grondig te herstellen, met aandacht voor de oversteek van verschillende grachten.



3.2.5 Missing link tussen Stationsstraat en Lamstraat (ML05)

Wegsegmenten **975 en 621:**

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 383 en 52;
- > **Status:** ontoegankelijke buurtweg, ingetekend als voetweg 53 in de Atlas der Buurtwegen met de naam *Voorhoutwegel*, die in bos en akker verdwenen is;
- > **Advies:** het deel ten zuiden van het langeafstandsfietspad op de spoorwegzate grondig herstellen. Het deel dat aansluit op de Lamstraat moet niet hersteld worden omdat het niet wenselijk is dat er fietsers naar de drukke Lamstraat worden geleid.



3.2.6 Missing link tussen Kattestraat en Kemzekestraat (ML06)

Wegsegmenten **976-977:**

- > **Gelegen** toegankelijke segmenten 912-436 en 1002-927 en 298;
- > **Status:** deels toegankelijke buurtweg, gekend in de Atlas der Buurtwegen als voetweg 29, met de namen *Bellestraetje* en *Lamstraat*;
- > **Advies:** tracé grondig herstellen zodat er een alternatieve, gemeentegrensoverschrijdende noord-zuidverbinding ontstaat; hierbij nauw in overleg treden met de buurgemeente.



3.2.7 Missing link tussen Kemzekestraat en Pachtgoedweg (ML07)

Wegsegment **978**:

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 598-387 en Pachtgoedweg (Sint-Gillis);
- > **Status**: deels ontoegankelijke onverharde trage weg, gekend in de Atlas der Buurtwegen als voetweg 27bis, met de naam *Hulsterstraetje*;
- > **Advies**: tracé grondig te herstellen, mooi alternatief voor Kemzekestraat.



3.2.8 Missing link tussen Regentiestraat en gemeentegrens (ML08)

Wegsegment **979**:

- > **Gelegen** tussen Dauwstraat en de Vlasrootstraat (parallel met de gemeentegrens met Sint-Pauwels);
- > **Status**: dit is een onverhard graspad dat in de Atlas der Buurtwegen is ingetekend als voetweg 33 met de naam *Groote Meerschstraet*. Het eerste deel is toegankelijk, maar verderop gaat het pad op in een akker.
- > **Advies**: het ingenomen tracé herstellen; het ligt al op de perceelsrand. Eventueel nog een kleine aanpassing ter hoogte van de hoek in het perceel.



3.2.9 Missing link tussen Meersstraat en Kwakkelstraat (ML09)

Wegsegmenten **55555-761-980-981:**

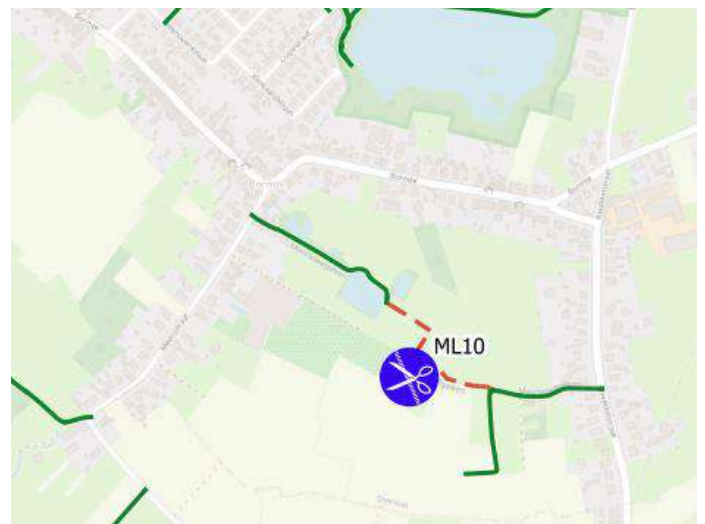
- > **Gelegen** tussen Kwakkelstraat en toegankelijke segmenten 382-370-416;
- > **Status:** deels ontoegankelijke en onzichtbare buurtweg, ingetekend als voetweg 34 in de Atlas der Buurtwegen met de naam *Heimeerschstraet*, in de volksmond bekend als *Brandakkerwegel*;
- > **Advies:** tracé grondig te herstellen, mooi verlengde van verbinding 760; de focus moet liggen op het open houden van de verbinding aan de oostzijde van de Kwakkelstraat. De Meersstraat biedt al een zeker alternatief voor het ontoegankelijke deel aan de oostzijde van de Kwakkelstraat. Aandacht voor een goed zebrapad zijn om veilig te kunnen oversteken tussen Meersstraat en voetweg 34.



3.2.10 Missing link tussen Meersstraat en Kwakkelstraat (ML10)

Wegsegmenten **101 en 102:**

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 320 en 31-763-762.
- > **Status:** ontoegankelijke buurtweg, ingetekend als voetweg 55 in de Atlas der Buurtwegen met de naam *Moortelwegelken*; de buurtweg is in een weide/akker verdwenen;
- > **Advies:** tracé grondig herstellen.



3.2.11 Missing link tussen Meersstraat en Kaaistraat (ML11)

Wegsegment **25**:

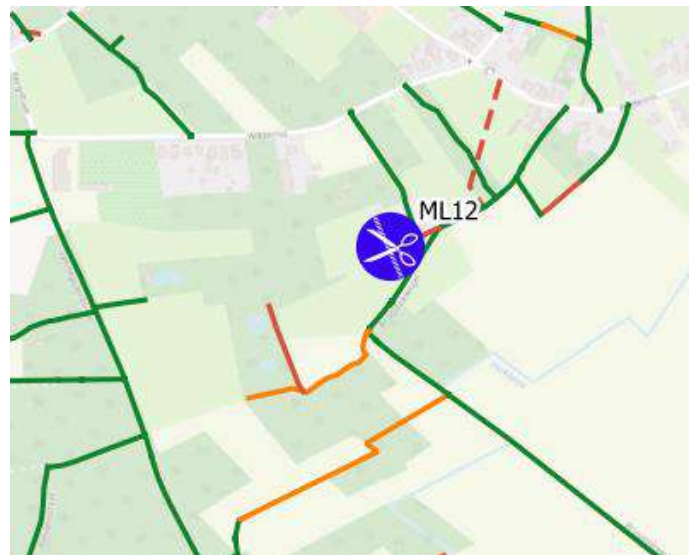
- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 521 en 317-404-402-572-573
- > **Status:** deels ontoegankelijke trage weg, die in een weide/akker verdwenen is;
- > **Advies:** tracé grondig herstellen in overleg met de Vlaamse Milieumaatschappij die eigenaar is van een ondergrondse erfdienstbaarheid. Zoeken naar een alternatief langs de perceelsgrens.



3.2.12 Missing link tussen Wildernis en Zeshoekstraat (ML12)

Wegsegment **533**:

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 638 (kant Wildernis), 241 (kant Brugstokwegel) en 64 (Wildernis)
- > **Status:** deels ontoegankelijke trage weg, die versperd wordt door een poort; maakt aansluiting met voetweg 53.
- > **Advies:** obstakel wegnemen en de weg helemaal herstellen.



3.2.13 Missing link tussen Bergstraatje en Hazenhoekstraat (ML 13)

Wegsegmenten **70-71-953-650**:

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 274-734-68 en 650-657-576
- > **Status:** deels ontoegankelijke buurtweg, ingetekend als buurtweg 43 in de Atlas der Buurtwegen met de naam *Bergstraatje*, die is overgroeid; in de volksmond is de weg bekend als de *Hamerwegel*;
- > **Advies:** tracé grondig herstellen.



3.2.14 Missing link tussen Wullebos en Kapellestraat/Wittingstraat (ML14)

Wegsegment **13**:

- > **Gelegen** tussen toegankelijke segmenten 39-233 en 682-667-679 en Kapellestraat/ Wittingstraat;
- > **Status:** ontoegankelijke en onzichtbare trage wegen, volledig overgroeid;
- > **Advies:** tracé grondig herstellen.



