

PROEFTUIN ONTHARDING RE-MOVE

‘Waar een wil en een plan is, kan een weg weg’

R - ST



TRAGE
WEGEN
V >

Belangrijk: deze presentatie werd opgemaakt door RE-ST, Voorland en Trage Wegen.

Dit is geen volledige neerslag van RE-MOVE maar wel een stand van zaken na 1 jaar.

Alle onderdelen, schema's, afbeeldingen en eerste conclusies zijn tijdelijke producten die tijdens jaar 2 en 3 verder zullen worden verfijnd.

Vragen?

Aarzel niet om ons te contacteren:

Tim Vekemans (RE-ST)

tim@re-st.be

+32 478 27 82 36

+32 3 345 15 45



Aanleiding



Doelstelling van RE-MOVE



Pilootstad Mechelen



RE-MOVE methodiek

1. ontdek ontharding
2. verbind en plan
3. verken en praat
4. kies strategisch
5. breek uit



Vooruitblik jaar 2 & 3



Aanleiding

AANLEIDING

Maart 2018: opiniestuk in de Standaard door Tim Vekemans (RE-ST) en Kris Peeters (PCVO Limburg)

“Waar een wil is, kan een weg weg”

Dichtste wegennet van de wereld en tegelijkertijd is weginfrastructuur de olifant in de kamer.

Wegen kosten geld door onderhoud, verkeersonveiligheid, problematische waterhuishouding, meer klimaatopwarming en een gehypothekeerde verblijfskwaliteit. Een teveel aan wegverharding wegnemen staat gelijk aan winst boeken op vele fronten.

Reclaim the streets: mobiliteitsbehoefte oplossen binnen oppervlakte van bestaande infrastructuur.

In sommige gevallen kan het leiden tot ‘weg weg’-effect. Zonder aan mobiliteitscomfort in te boeten en met een bonus in de vorm van meer ruimtelijke kwaliteit.

November 2018: Project RE-MOVE ingediend voor Proeftuin Ontharding - Departement Omgeving. Gegund als één van de drie systemische projecten voor Vlaanderen Breekt uit!

opinie & analyse

België blijft miljarden investeren in de uitbreiding van het wegennet, hoewel dat nu al te dicht is. We moeten de bestaande wegen anders en beter leren benutten.

TIM VEKEMANS en **KRIS PEETERS** doen enkele voorstellen.

Waar een wil is, kan een weg weg

Voor de Vlaming is het verkeer de grootste bekommernis, blijkt uit de Gemeentemonitor. Volgens het redactioneel commentaar van deze krant gisteren blijft er maar één beleids optie over: het autoverkeer ontmoedigen en het fiets- en voetgangersverkeer ruim baan geven (DS 20 maart).

Om een goed beleid uit te stippen, moeten beleidsmakers eerst inzien dat ze ruimtelijke ordening en mobiliteit niet los van elkaar kunnen bespreken. Ze zijn een Siamse tweeling: het lot van de ene helft is verbonden met dat van de andere. Meer wegcapaciteit stimuleert ons om verder van ons werk te gaan wonen en langere afstanden af te leggen. Omgekeerd vereisen verkavelingen ervan-alles-af meer wegcapaciteit. Mobiliteit en stedenbouw zonder ‘grenzen’ leiden tot stilstand, onleefbaarheid en onbetaalbaarheid. Dat is algemeen geweten, maar we willen het nog steeds niet beseffen. Daarom voeren we de ene dag een debat over mobiliteit en de andere een over ruimtelijke ordening.

De rode draad in die debatten is nochtans dezelfde: hoe doen we meer met minder? We moeten leren leven binnen een gegeven schaarste aan ruimte.

Dode wolf

In het ruimtelijke debat is vandaag al een hele weg afgelegd. De vraag is niet langer of we onze ruimte anders moeten organiseren, maar hoe we dat moeten doen. Toch wordt de ruimtelijke verdichting nog te vaak gezien als een probleem van de gebouwde ruimte en dus als een louter stedenbouwkundige en architecturale kwestie.

Onze weginfrastructuur is daarbij de olifant in de kamer. Ook die zou een stevige verdichting kunnen gebruiken. Niet in de klassieke betekenis, want met 72.000 km wegen op 13.538 km² hebben we al ongeveer het dichtste wegennet ter wereld. In onze op groei gefocuste maatschappij zien we meer weginfrastructuur nog altijd als een synoniem voor vooruitgang. Dus blijven we ‘investeren’ in de uitbreiding van ons wegennet, ook al slagen we er niet eens in dat behoorlijk te onderhouden. Zo morsen we met ruimte én met mobiliteit.

Dat de eerste mannetjeswolf die zich in onze contreien vertoont onmiddellijk doodgeden wordt, mag met nog slechts 3 procent tot confetti versnipperde natuur geen toeval heten. Het is wel symbolisch.

Infrastructurele verdichting, in de zin van ‘meer mobiliteit met minder infrastructuur’, is de noodzakelijke tegenhanger van de verdichting van onze gebouwde ruimte. Ons wegennet is systematisch overgedimensioneerd. Dat betekent in de

praktijk dat er te veel verharde wegen zijn. Die kosten geld en blijven geld kosten door onderhoud, verkeersonveiligheid, een problematische waterhuishouding, meer klimaatopwarming (want meer reflectie) en een gehypothekeerde verblijfskwaliteit. Wie het teveel aan wegverharding aanpakt, boekt winst op vele fronten.

Hogere snelheden veronderstellen meer ruimte. Er dient zich dus een unieke kans tot ontharding aan met de verlaging van de snelheidsnorm op onze gewestwegen van 90 naar 70 kilometer per uur en de geleidelijke veralgemening van de zone 30 binnen de bebouwde kom.

Reclaim the streets

We kunnen het probleem ook herformuleren: hoe kunnen we onze mobiliteitsbehoefte oplossen binnen de oppervlakte van de bestaande weginfrastructuur door ze anders en beter te benutten?

Enkele eerste onderzoeken in samenwerking met architectuurstudenten in Limburg. In zowel steden als rurale gebieden, leveren alvast veelbelovende resultaten op. Een ‘slimmer’ gebruik van wat we al hebben, leidt tot minder verharding, waardoor meer ruimte vrijkomt voor ander gebruik. Infrastructurele verdichting kan leiden naar ‘verluchting’ en zo het maatschappelijke draagvlak voor de stedenbouwkundige verdichting verbreden. Dichter wonen kan alleen kwaliteitsvol bij de gratie van een kwaliteitsvolle publieke en open ruimte.

Dit is geen wishful thinking, want



TIM VEKEMANS EN KRIS PEETERS

Wie? Architect-vennoot bij RE-ST dat een onderzoek voert naar de onderbenutting van de weginfrastructuur; lector verkeerskunde (PCVO Limburg) en logistiek (CVO Mechelen) en peter van het onderzoek-project.
Wat? Zowel op het vlak van ruimtelijke ordening als op het vlak van mobiliteit moeten we leren meer doen met minder.

het gebeurt al in de praktijk. Internationaal is er de *reclaim the streets*-beweging. In de steden zijn we een groeiend draagvlak om straten niet alleen te reserveren voor verkeersfuncties. Dat resulteert in tal van nieuwe praktijken, gaande van speelstraten over schoolstraten naar fietsstraten tot leefstraten, tuinstraten en toekomststraten. Telkens wordt harde infrastructurele ruimte, hetzij tijdelijk hetzij definitief, teruggegeven aan meer zachte functies: spelen, ontmoeten, flaneren, wandelen, fietsen, sporten of natuur.

Taxi-ouder

Ook buiten de steden beweegt er wat. Het Kempische Kasterlee, bijvoorbeeld, gaat nog een stap verder. Na intensief overleg met de buurtbewoners zal de Goorseweg, die in waardevol bosrijk gebied ligt, de komende weken gedeuceerd worden tot een tweesporenweg. De weg blijft er bruikbaar voor fiets en auto, maar dan met de helft minder beton. Het is een concept dat zowel buiten als binnen de stad toepasbaar is en het kan helpen in de transitie naar een mobiliteitsontwikkeling die wegneutraal is.

Kijk even rondom u. Wedden dat u voorbeelden ziet van oneigenlijk gebruikte verkeersinfrastructuur?

In sommige gevallen kan het zelfs leiden tot een ‘weg weg’-effect. Sommige wegen kunnen we gerust geheel of gedeeltelijk teruggeven aan de natuur. Zonder aan mobiliteitscomfort in te boeten en met een bonus in de vorm van meer ruimtelijke kwaliteit. Zoals verdichting niet gaat over minder, maar over meer woonkwaliteit, zo gaat ‘ontwegging’ niet over minder, maar over meer mobiliteit.

Kijk even rondom u. Wedden dat u voorbeelden ziet van overgedimensioneerde of oneigenlijk gebruikte verkeersinfrastructuur? Zo zouden we om onze landelijke wegen veilig te maken en sluipverkeer te weren, de mogelijkheden van ontharding kunnen ontdekken. Anders dan u intuïtief zou denken, resulteert dit niet in minder, maar in meer mobiliteit.

Recente experimenten zoals dat in Bonheiden, waar landelijke wegen werden herbestemd tot een netwerk van fietsstraten, leverden spectaculair meer functioneel én recreatief fietsverkeer op. Bestemmingen die tot voor kort onbereikbaar waren voor kinderen omdat de weg ernaartoe te onveilig was, zijn nu vlot bereikbaar. Resultaat: meer mobiliteit voor kinderen én voor hun ouders, die niet langer tot taxi-ouder gedgegradeerd worden. Infrastructureel ‘opruiimen’ levert ecologische, economische én sociale winst op.

Stel u voor dat we binnenkort samen de *schup* in de grond steken. Deze keer niet als voorbode van meer, maar van minder beton. Hoe disruptief, innovierend, slim én consequent met de huidige ruimtelijke retoriek zou dat niet zijn?



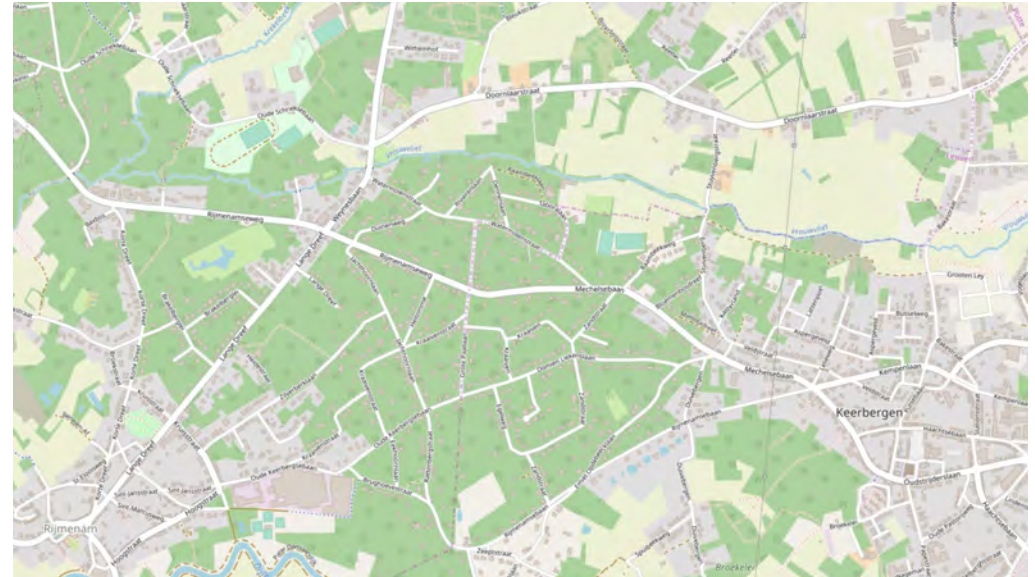
In de steden krijgen straten steeds vaker een andere invulling, als fietsstraat bijvoorbeeld. © Erik van 't Woud/nh

HET KAN OOK ANDERS...

Vlaanderen is een van de koplopers voor het dichtste wegennet ter wereld.

Wegennet in Vlaanderen: verharding van alle type wegen: zowel verbindings- als ontsluitingswegen

Wegennet in Duitsland: verharding van verbindende wegen.
Halfverharding of geen verharding voor de wegen met ontsluitende functie.





Doelstelling



De proeftuin 'RE-MOVE' wil de vicieuze cirkel doorbreken.

RE-MOVE onderzoekt een multipliceerbare **open source-methodiek** die wegbeheerders en lokale besturen in staat stelt

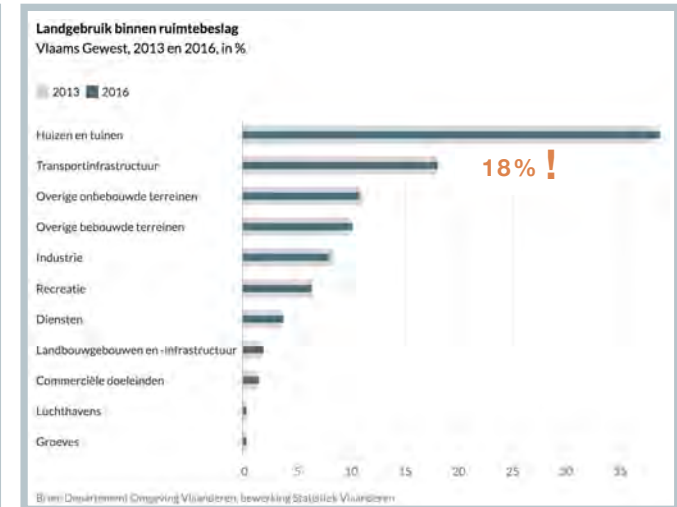
- » systematisch het **onthardingspotentieel** van hun autoweginfrastructuur (lokale weg type III) te analyseren,
- » **ruimtelijke en financiële besparingen** te berekenen en
- » een **onthardingsstrategie** uit te stippelen



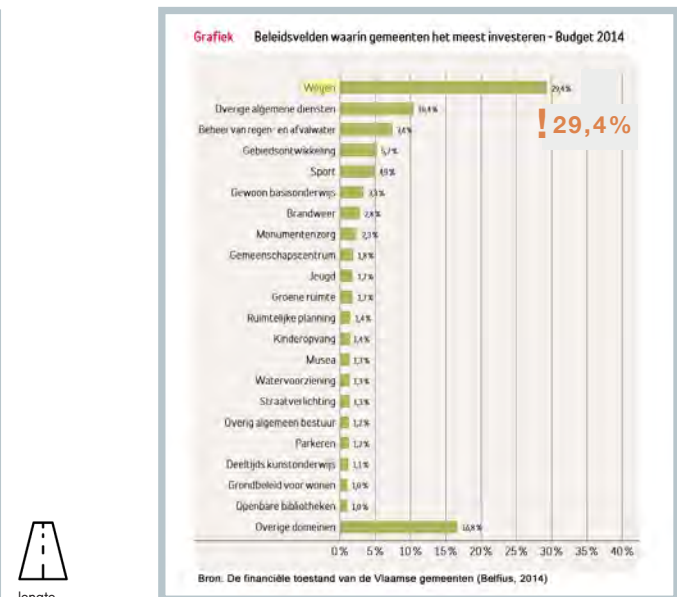
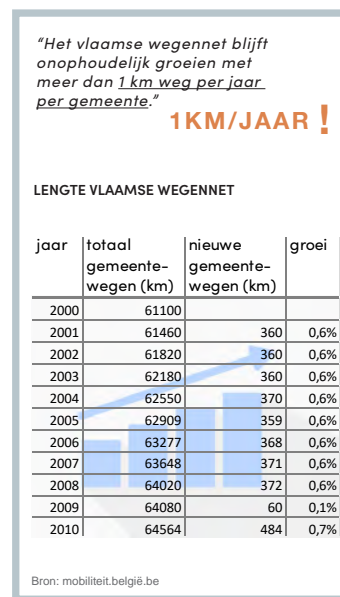
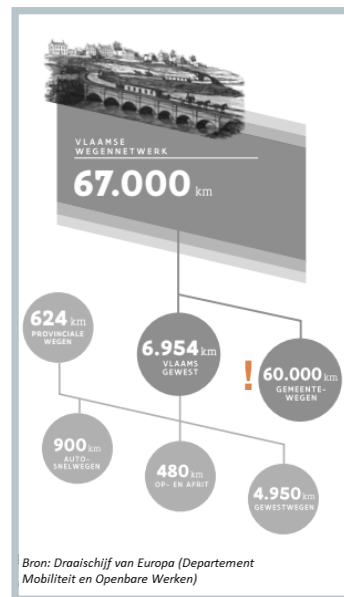
RELEVANTE CIJFERS

! SAMENGEVAT

Wegen nemen in:
5,5% grondoppervlak in Vlaanderen
18% ruimtebeslag in Vlaanderen
29,4% van het gemeentebudget
1km groei/jaar per gemeente



oppervlakte

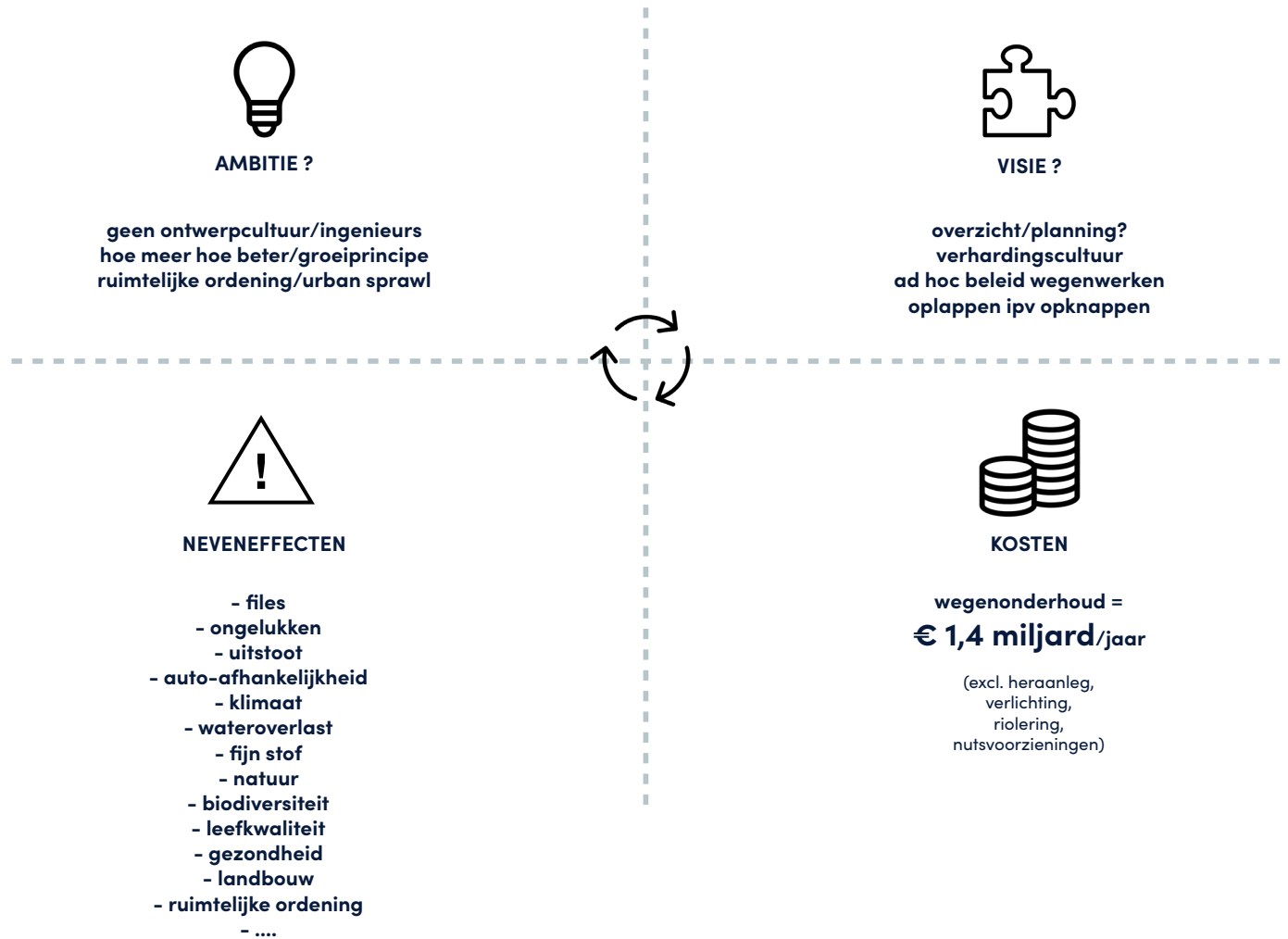


lengte



kost

VICIEUZE CIRKEL VAN WEGVERHARDING

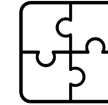


VICIEUZE CIRKEL VAN WEGVERHARDING DOORBREKEN



AMBITIE !

breed perspectief
doel in zicht
scherp ontwerp



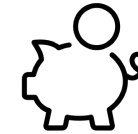
VISIE !

overzicht wegenpatrimonium
onthardingscultuur (re-move, wegweg, klimaatrobuuste straten, ...)
geïntegreerd beheer (aanleg- en onderhoudsplanung)
communicatie met partners



BATEN

- meer fietsverkeer, minder files
 - minder ongelukken
 - minder uitstoot
- positief effect op klimaat
 - minder wateroverlast
 - minder fijn stof
 - meer natuur
 - meer biodiversiteit
 - betere leefkwaliteit
 - goede gezondheid
 - landbouw
- ruimtelijke ordening
-



BESPARING

- € onderhoud & heraanleg
- € verlichting/riolering/nutsvoorzieningen
- € ecosysteemdiensten/klimaatmaatregelen
- € verkeersmaatregelen/ziekenhuiskosten
- ...

PLAN VAN AANPAK RE-MOVE

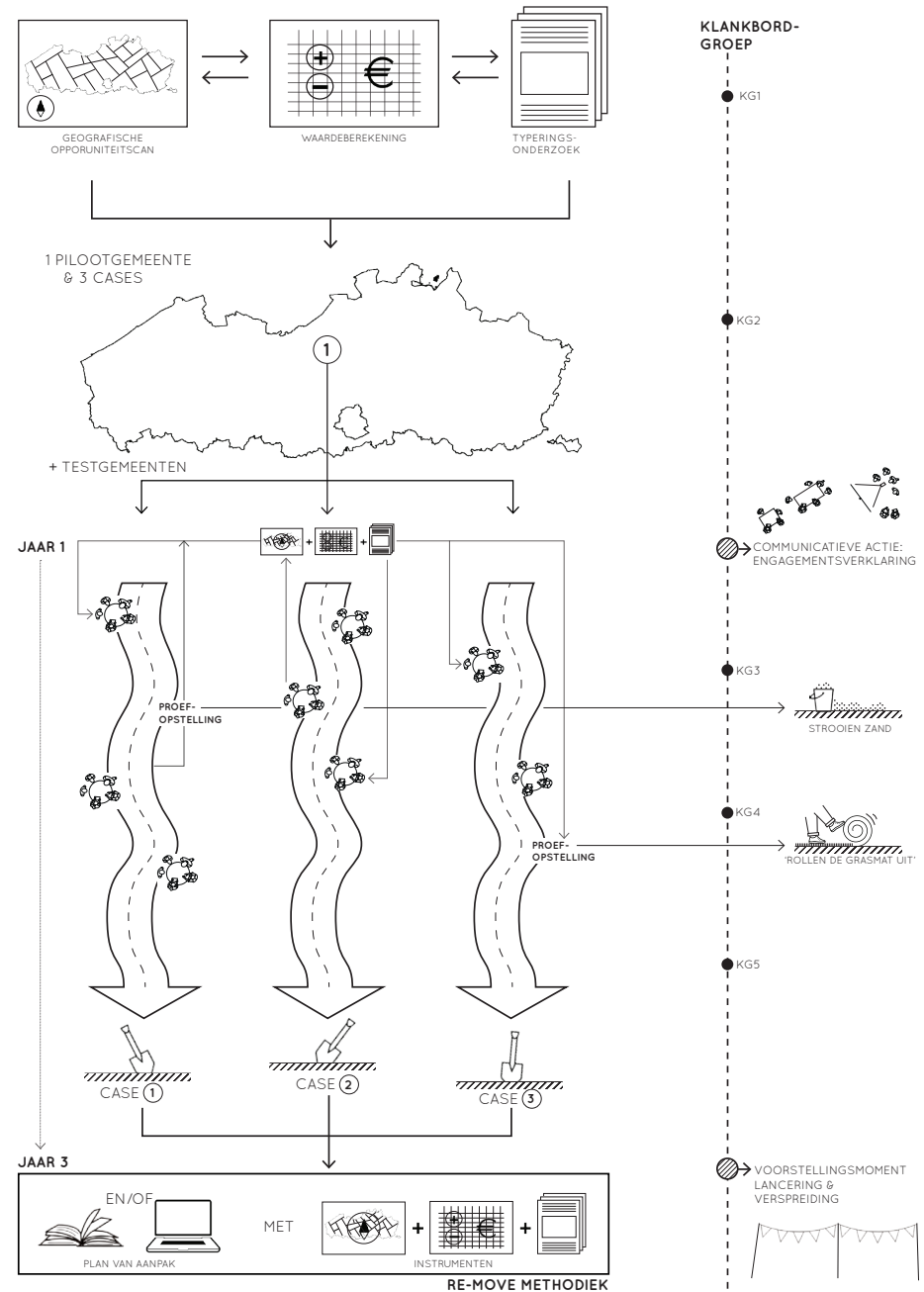
3 complementaire werkpakketten: Geografische opportuïteitsscan, waardeberekening en typeringsonderzoek

“1 Pilootstad 3 testcases”

In het eerste jaar wordt voornamelijk gewerkt op de drie complementaire werkpakketten. De complementariteit daartussen zorgt na het eerste jaar voor de eerste bèta-versie van de RE-MOVE methodiek.

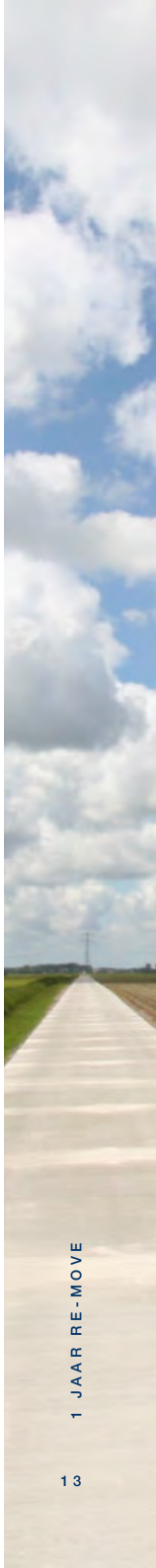
In jaar 2 en 3 worden drie cases aangeduid als onthardingstest. Op basis van proefopstellingen en gesprekken wordt getracht in de drie testcases een effectieve ontharding te realiseren.

Lessen en ervaringen uit deze testcases worden later verwerkt in de RE-MOVE methodiek.





Pilootstad Mechelen



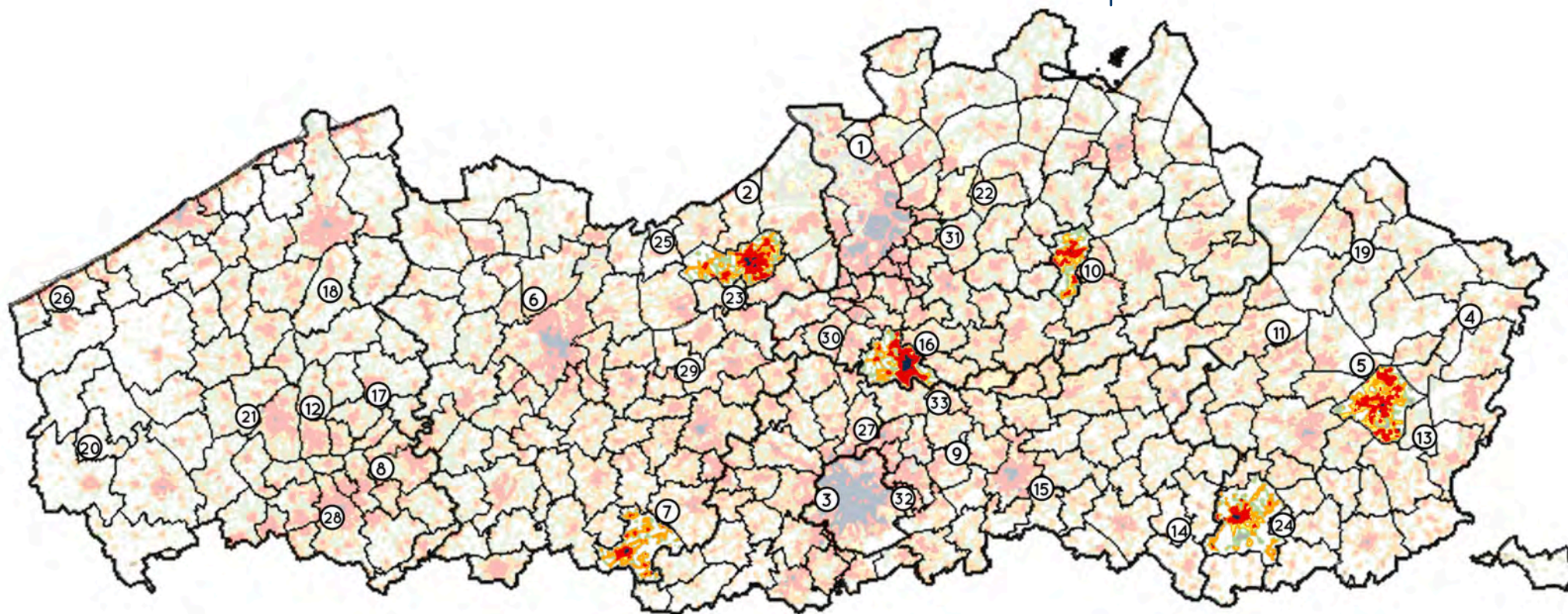
STAP 1: REPRESENTATIEF VOOR VLAANDEREN

**Zoektocht naar pilootgemeente onder 'early adopters'
(deelnemers van de eerste onthardingscall)**

**Binnen deze groep early adopters zoektocht naar
representatieve gemeente op basis van SPRAWLTYPOLOGIE***

MOGELIJKE PILOOTSTEDEN

- 5. Genk
- 7. Geraardsbergen
- 10. Herentals
- 16. Mechelen
- 23. Sint-Niklaas
- 24. Sint-Truiden



*Ruimtelijke patronen in Vlaanderen, Departement Omgeving
Presentatie 23/03/2018

FACE TO FACE GESPREKKEN

Definitieve selectie van de PilotSTAD op basis van gesprekken ter plaatse aan de hand van onderstaande vragenfiches

MOGELIJKE PILOOTSTEDEN

- 5. Genk
- 7. Geraardsbergen
- 10. Herentals
- 16. Mechelen
- 23. Sint-Niklaas
- 24. Sint-Truiden

1 Intro

In september 2018 lanceerde de Vlaamse overheid de projectoproep Proeftuinen Ontharding. Uit meer dan 300 kandidaten werden 23 projecten geselecteerd. RE-MOVE is één van deze 23 projecten.

RE-MOVE is een systemisch onderzoeksproject en een samenwerking tussen RE-ST, Voorland en Trage Wegen. Dit project is ontstaan uit een vaststelling dat de verhouding tussen de verharde weginfrastructuur en het sterk versnipperd netwerk voor fietsers en voetgangers grondig fout zit. Het Vlaamse autowegennet is het dichtst van heel Europa en zorgt voor heel wat uitdagingen (verspreide ruimtelijke bebouwing, files, luchtverontreiniging, lawaaihinder, verkeersveiligheid, etc). Daarom focust RE-MOVE op de selectieve ontharding van autowegen en op een omzetting naar trage wegen.

Het RE-MOVE project zal een traject van drie jaar doorlopen. Het volledige plan van aanpak van RE-MOVE hebben we toegevoegd op de volgende pagina. Op het einde van deze drie jaar zal een volledige RE-MOVE methodiek zijn uitgewerkt en toegankelijk zijn in de vorm van een typeringsatlas/handboek voor alle gemeenten in Vlaanderen. Als team hebben we ervoor gekozen om deze RE-MOVE methodiek niet louter theoretisch te ontwikkelen, maar gebruik te maken van een PilotSTAD. Een stad in Vlaanderen, die al een onthardingsmotivatie toonde door in te dienen op de Proeftuinen Ontharding, maar ook een stad die representatief is voor Vlaanderen. Deze representativiteit is belangrijk om een RE-MOVE methodiek te ontwikkelen die bruikbaar is voor alle gemeenten in Vlaanderen. Op basis van deze criteria is jultie stad een mogelijke kandidaat PilotSTAD voor RE-MOVE.

"Wat wil dit nu concreet zeggen?" De RE-MOVE PilotSTAD krijgt als eerste in Vlaandere een scan van alle onthardingspotenties voor lokale wegenis in de stad. Verder zorgt het RE-MOVE team ook voor de volledige procesondersteuning van 3 cases van ontharde lokale wegen. Zo'n project kan echter alleen slagen als er ook voldoende input is van en dialoog met de stad. Gedurende dit traject vragen wij dan ook een zeker enthousiasme, tijds- en financiële investering. Het noodzakelijke budget voor de uitvoering van de ontharding van de 3 cases zal door de stad zelf moeten worden voorzien.

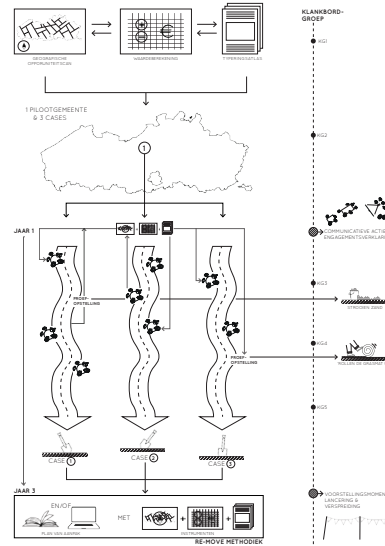
Op dit moment hebben wij nog 6 kandidaatsteden waarmee we graag in gesprek gaan en de bereidheid tot samenwerking aftoetsen. Onderstaande vragen helpen ons in dit selectietraject en zijn voor ons een voorbereiding van het gesprek. Op deze manier hopen we uiteindelijk de beste PilotSTAD te selecteren en onze RE-MOVE methodiek samen met de lokale overheid, diensten, bevolking en andere geïnteresseerden op te maken!

Heb je nog extra vragen of wens je meer uitleg?

Contactpersoon
Marilyn Clarys
m.c@voorland.be
09 279 12 65

RE-ST | VOORLAND | TRAGE WEGEN VZW

2 Plan van aanpak



RE-ST | VOORLAND | TRAGE WEGEN VZW

3 Vragen

1. Lopen er in jouw stad projecten rond ontharding of worden deze legislatuur projecten rond ontharding opgenomen in het beleid? Zijn er al concrete voorbeelden van ontharde wegen (eventueel in samenwerking met anderen: intergemeentelijk, bureu, provincies, andere)

2. De Stad heeft een project ingediend voor Proeftuinen Ontharding, waarschijnlijk onder het oud bestuur. Wordt de kandidatuur gesteund door het nieuwe bestuur? Leggen zij andere klemtonen in dit project?

3. Is er een visie op trage wegen door de stad opgemaakt en kan je ons deze bezorgen?

RE-ST | VOORLAND | TRAGE WEGEN VZW

4. Welke concrete meerwaarden kan ontharding van lokale wegenis creëren in jouw stad? (bijvoorbeeld voor waterproblematiek, ecologische verbindingen, lucht- en geluidskwaliteit, natuurontwikkeling, landbouwvoering, etc)

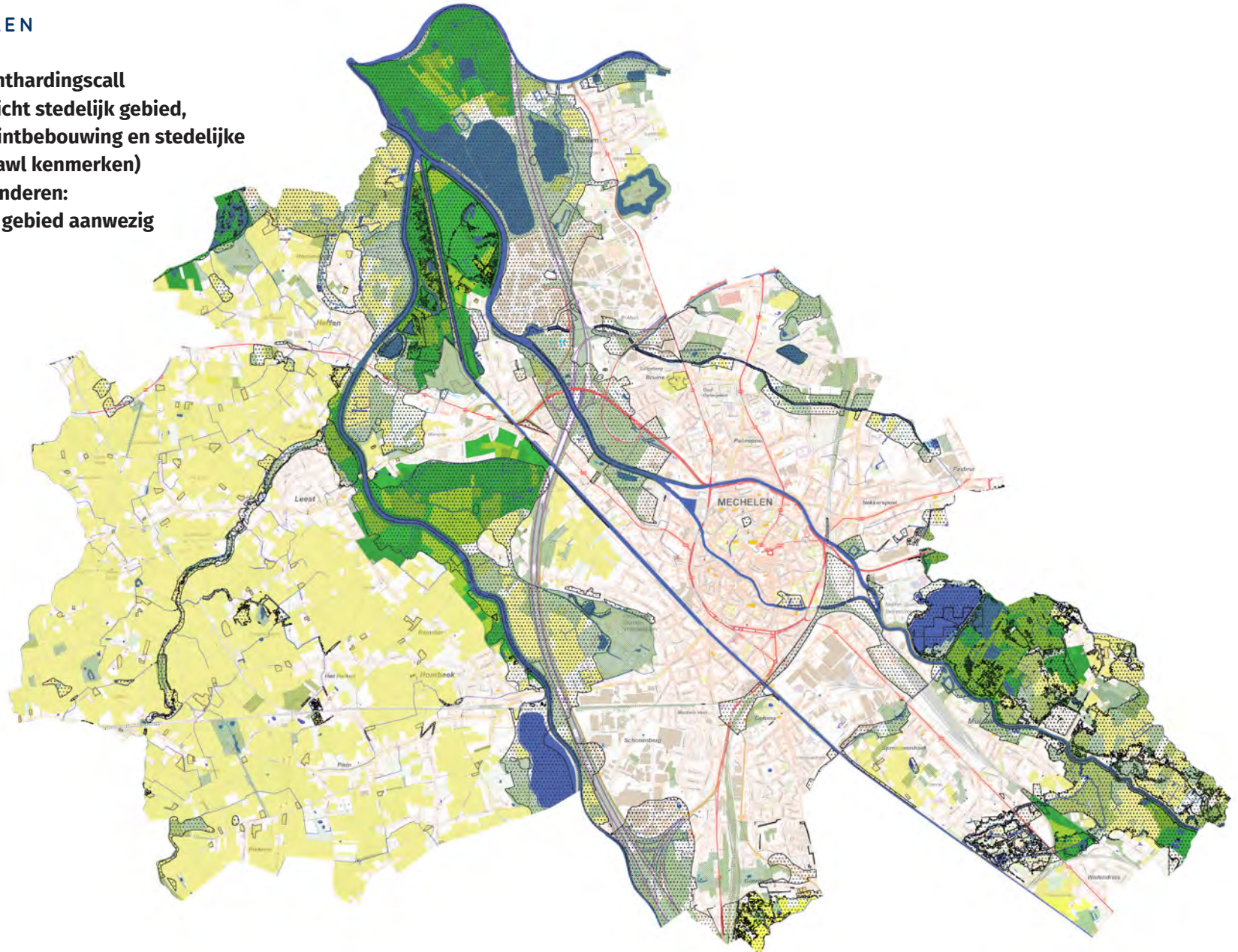
5. Kan je een voorbeeld (of meerdere) geven van geslaagde participatietrajecten die in de stad (eventueel in samenwerking met anderen) zijn gevoerd?

6. Kan je ons een idee geven van de huidige onderhoudskost voor lokale wegenis?

RE-ST | VOORLAND | TRAGE WEGEN VZW

PILOOTSTAD MECHELEN

- ingediend voor eerste onthardingscall
- voldoende diversiteit (dicht stedelijk gebied, verspreide bebouwing, lintbebouwing en stedelijke gebieden met urban sprawl kenmerken)
- representatief voor Vlaanderen:
landelijk & stedelijk gebied aanwezig
- voldoende km wegen

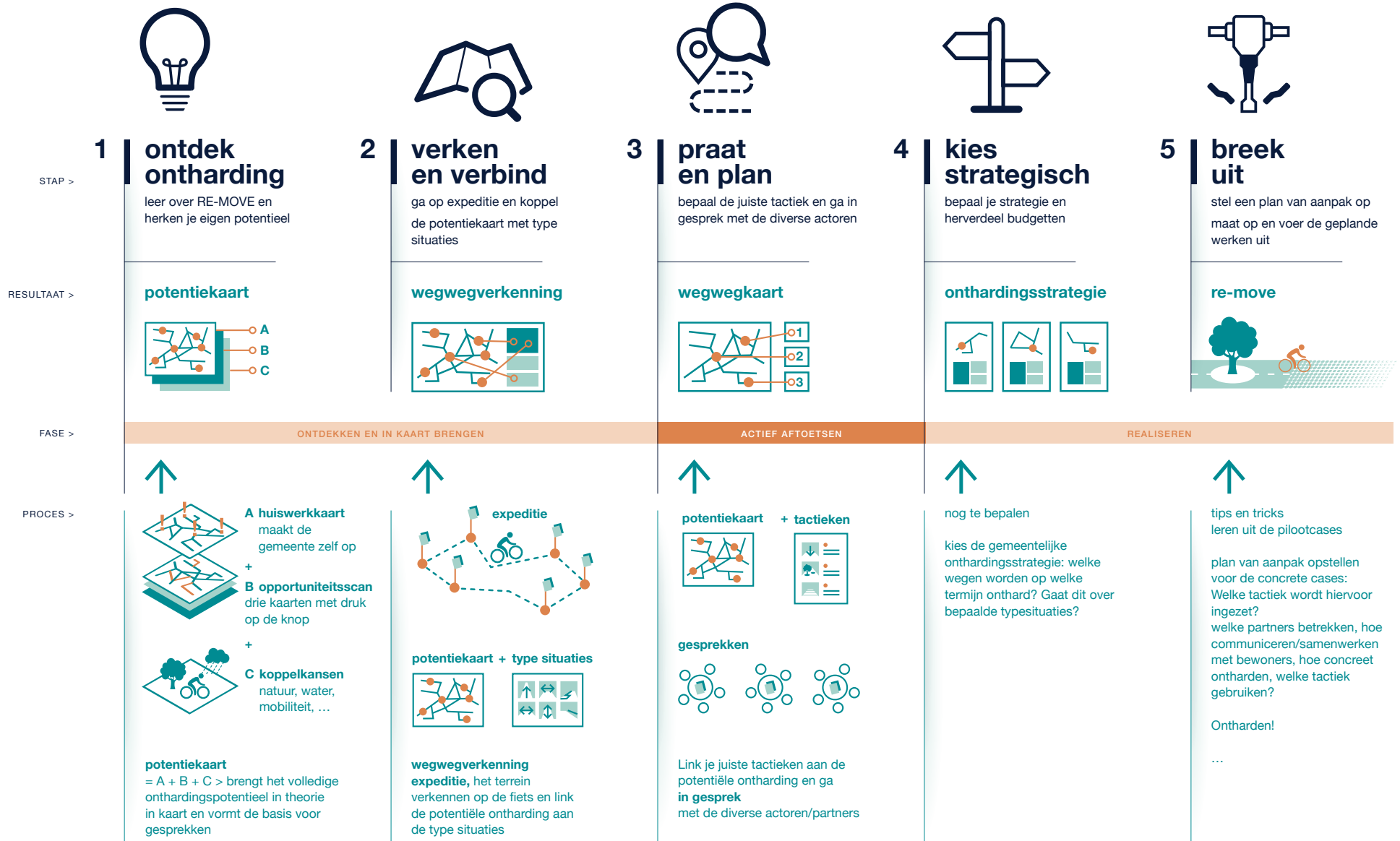




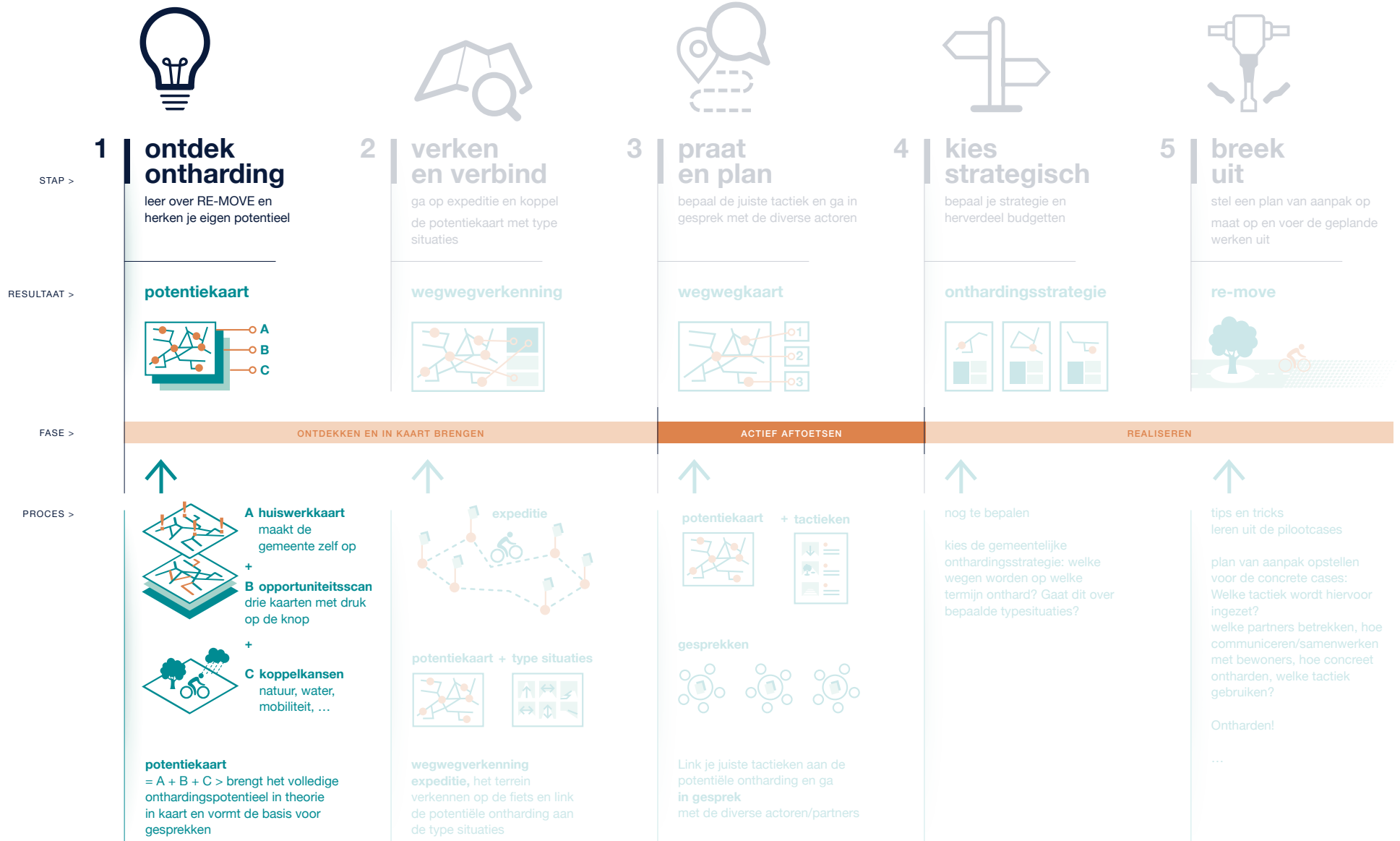
RE-MOVE methodiek

1. ontdek ontharding
2. verbind en plan
3. verken en praat
4. kies strategisch
5. breek uit

RE-MOVE METHODIEK



RE-MOVE METHODIEK



1. ONTDEK ONTHARDING



1 ontdek ontharding

STAP >

leer over RE-MOVE en herken je eigen potentieel

RESULTAAT >

potentiekaart



PROCES >



A huiswerkkaart
maakt de gemeente zelf op

+

B opportuniteitsscan
drie kaarten met druk op de knop

+



C koppelkansen
natuur, water, mobiliteit, ...

potentiekaart

= A + B + C > brengt het volledige onthardingspotentieel in theorie in kaart en vormt de basis voor gesprekken

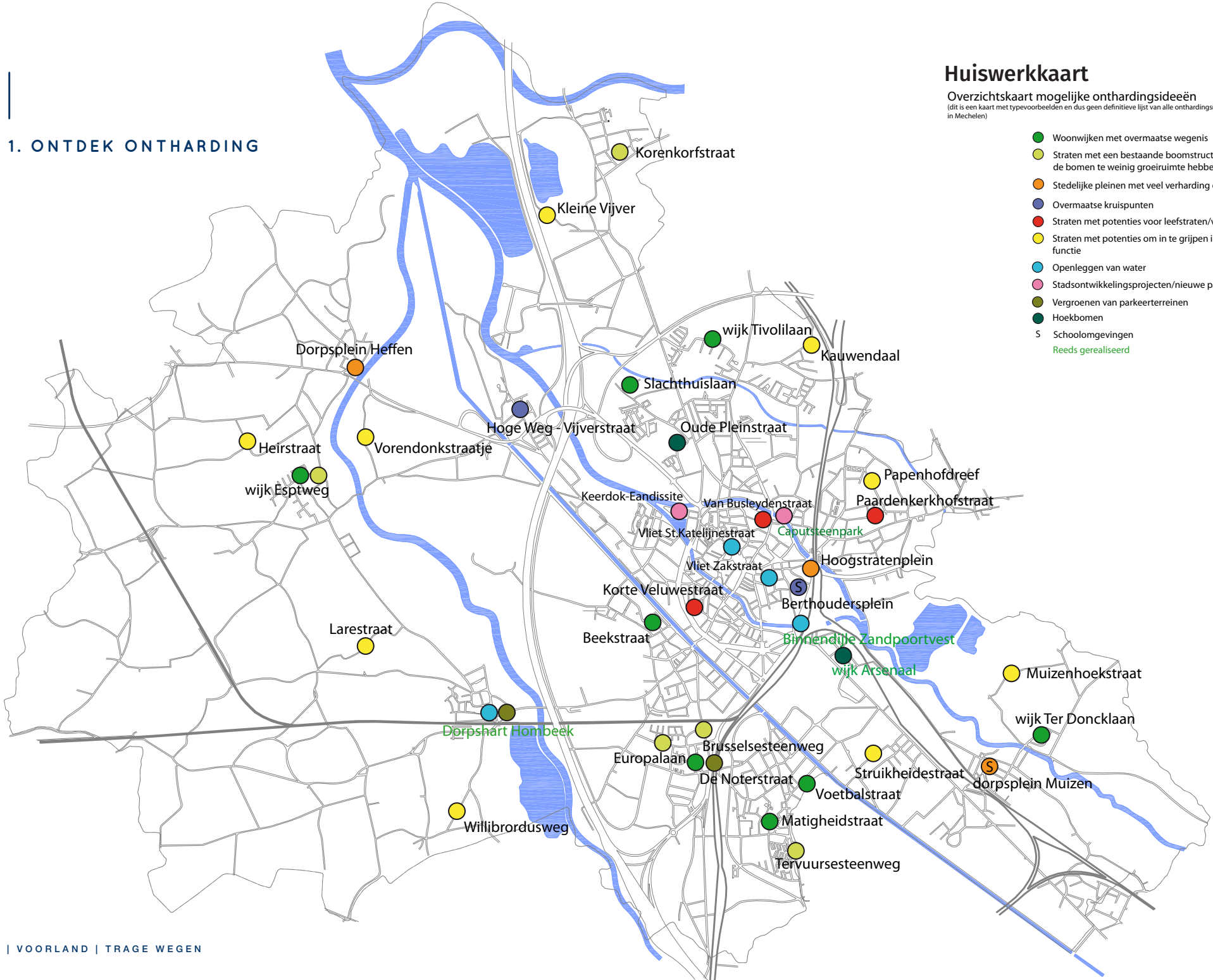
- Combineer een huiswerkkaart met het GIS-werk en de koppelkansen.
- **GIS-werk:** of opportuniteitsscan is een eenvoudige GIS-scan die op basis van OSM (open street maps) en GRB (grootschalig referentiebestand) het onthardingspotentieel van de lokale wegen type III grafisch in kaart wordt gebracht op basis van 3 hoofdmotieven:
 - Lage adresdichtheid: lokale wegen met weinig adressen lichten op.
 - Overmaatse wegen en kruispunten: overgedimensioneerde wegen (breedte is niet in verhouding met het gebruik) lichten op.
 - Wegen met een verblijfsfunctie: wegen met een hoge nood en/of potentie aan verblijfsfunctie lichten op.
- **Huiswerkkaart:** opgemaakt door stad of gemeente. Brengt het onthardingspotentieel in kaart dat nu al op de radar van de stad of gemeente staat.
- **Koppelkansen:** ontharden is meer dan doel op zich, het is ook een middel om een hoger doel te bereiken (bijvoorbeeld het verbeteren van de natuurwaarde, oplossen van een waterproblematiek, etc).

1. ONTDEK ONTHARDING

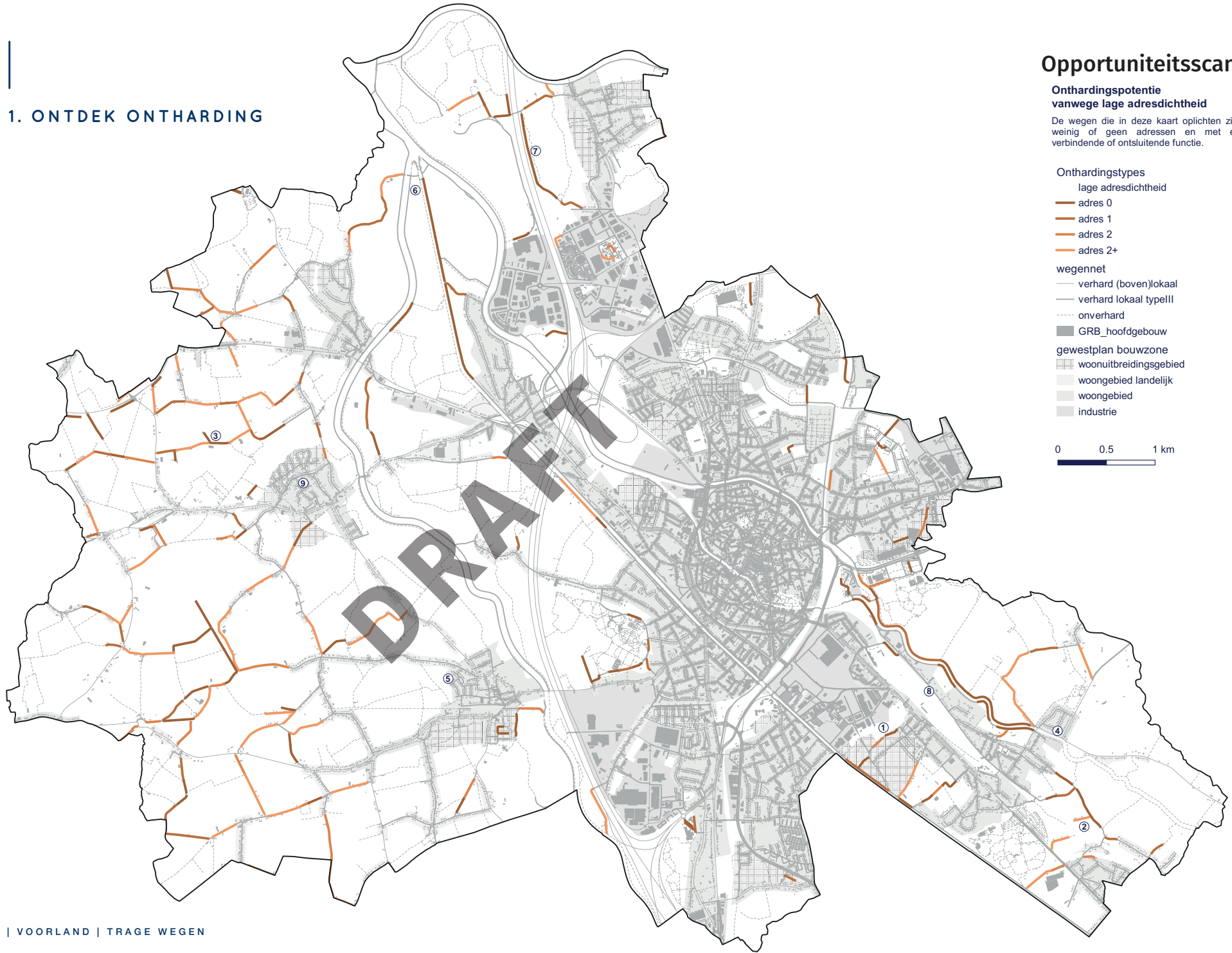
Huiswerkkaart

Overzichtskaart mogelijke onthardingsideeën
 (dit is een kaart met typevoorbeelden en dus geen definitieve lijst van alle onthardingsmogelijkheden in Mechelen)

- Woonwijken met overmaatse wegenis
- Straten met een bestaande boomstructuur waarbij de bomen te weinig groeirimte hebben
- Stedelijke pleinen met veel verharding en weinig groen
- Overmaatse kruispunten
- Straten met potenties voor leefstraten/vergroening
- Straten met potenties om in te grijpen in de verkeersfunctie
- Openleggen van water
- Stadsontwikkelingsprojecten/nieuwe parkzones
- Vergroenen van parkeerterreinen
- Hoekbomen
- S Schoolomgevingen
- Reeds gerealiseerd



1. ONTDEK ONTHARDING



1. ONTDEK ONTHARDING

Opportunitieitscan

Onthardingspotentie vanwege overmaatse dimensionering

De wegen die in deze kaart oplichten hebben een overmaatse dimensionering ten opzichte van het geldende verkeersregime (snelheid, enkel- of dubbelrichting, type verkeer, ...).

Onthardingstypes

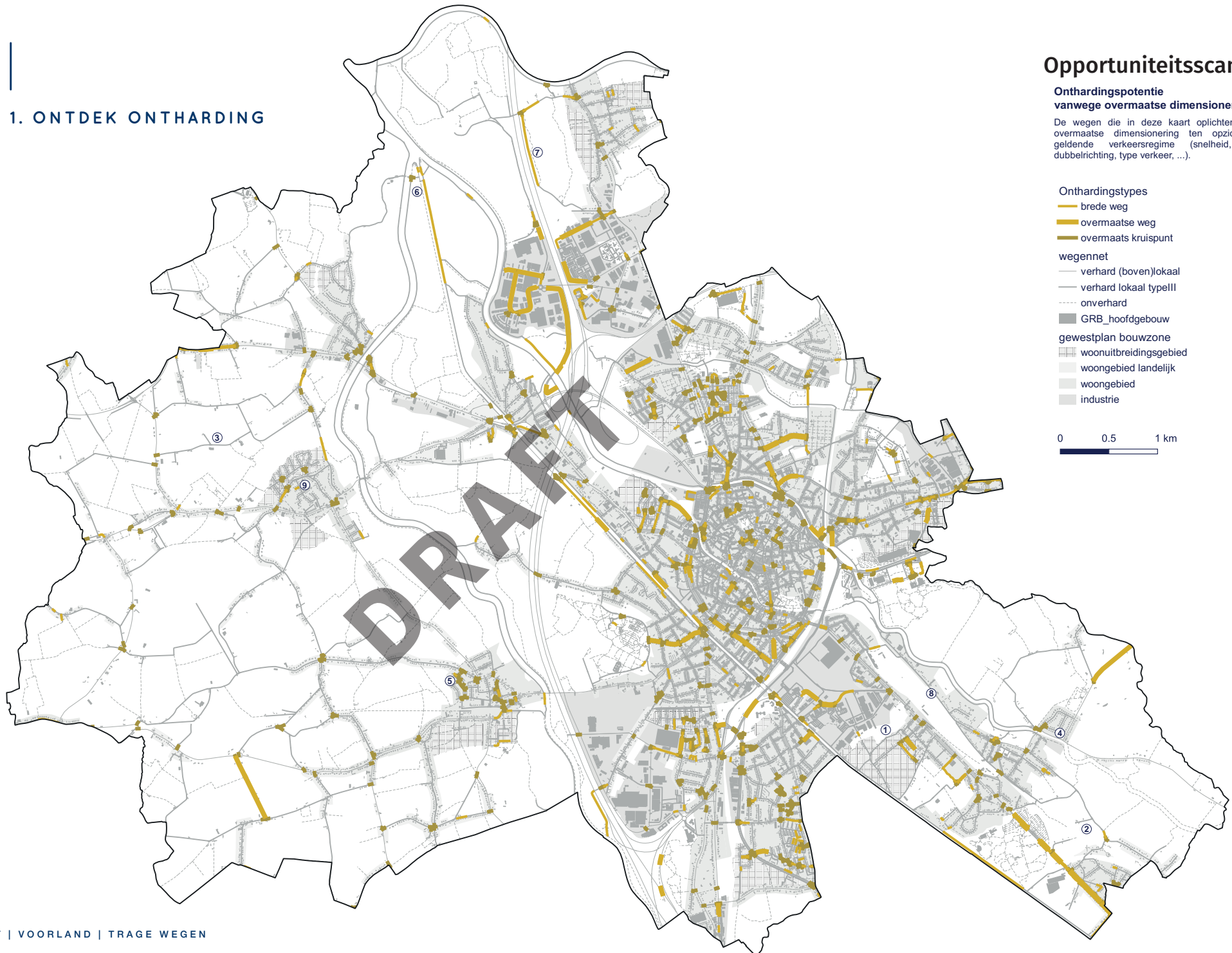
- brede weg
- overmaatse weg
- overmaats kruispunt

wegennet

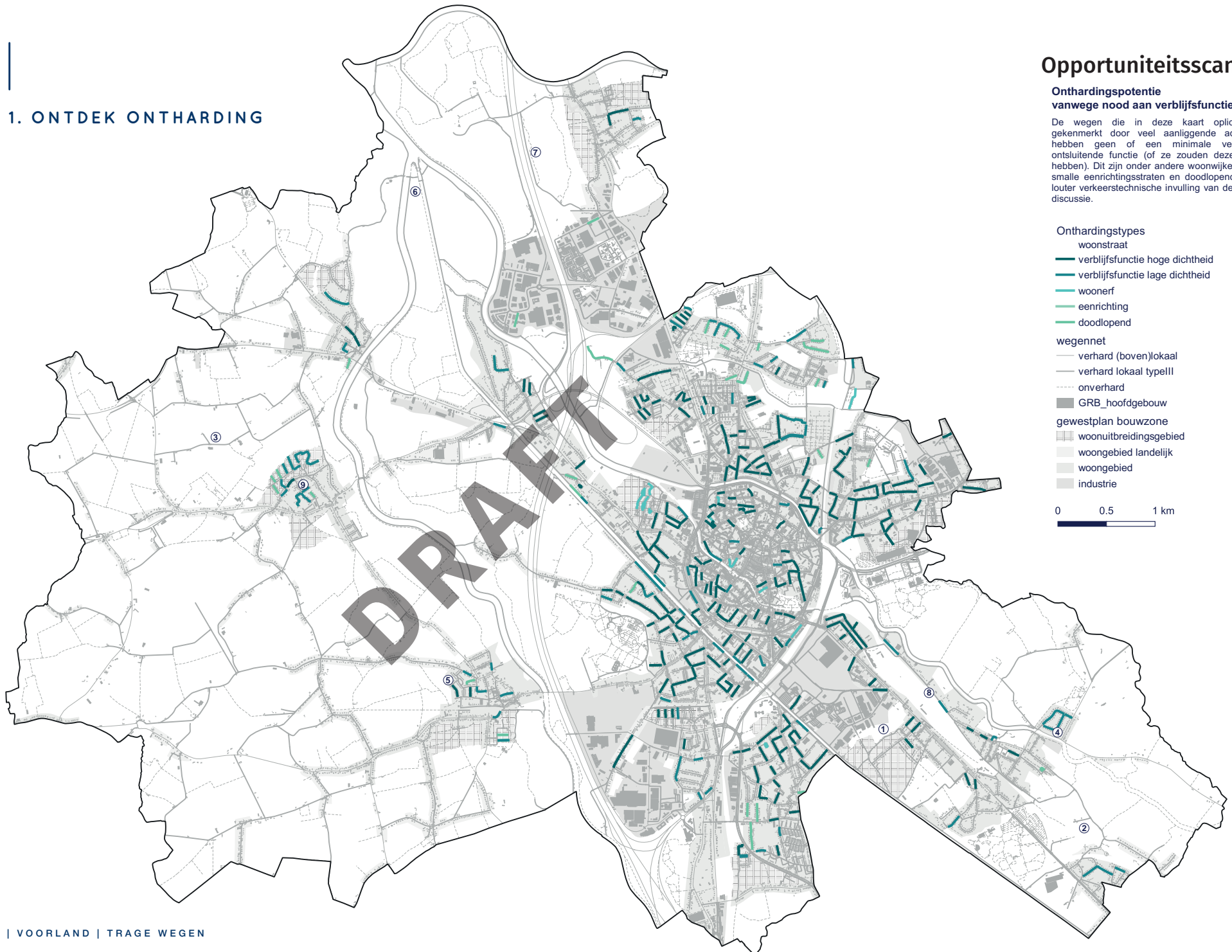
- verhard (boven)lokaal
- verhard lokaal typell
- onverhard
- GRB_hoofdgebouw

gewestplan bouwzone

- woonuitbreidingsgebied
- woongebied landelijk
- woongebied
- industrie

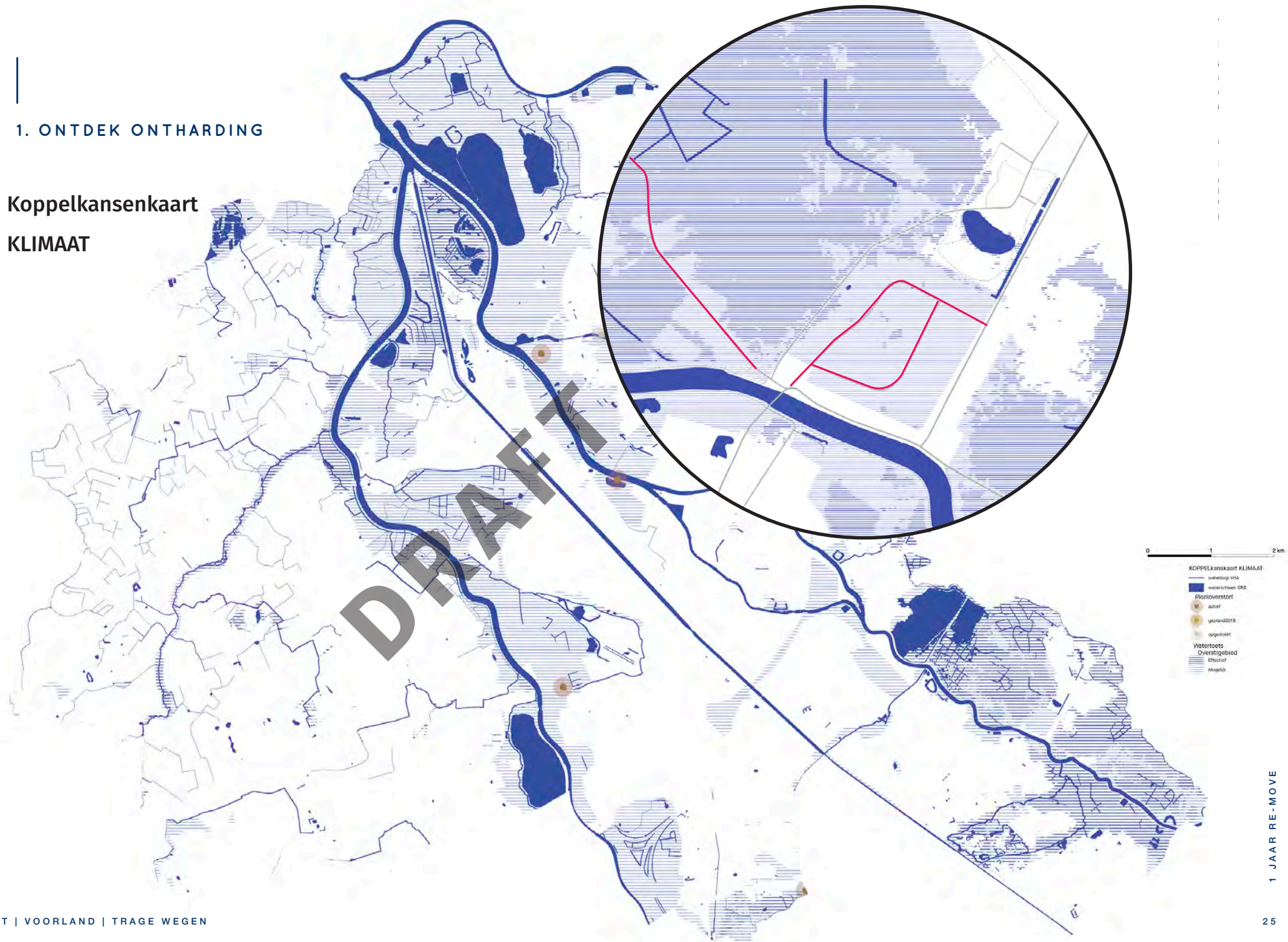


1. ONTDEK ONTHARDING



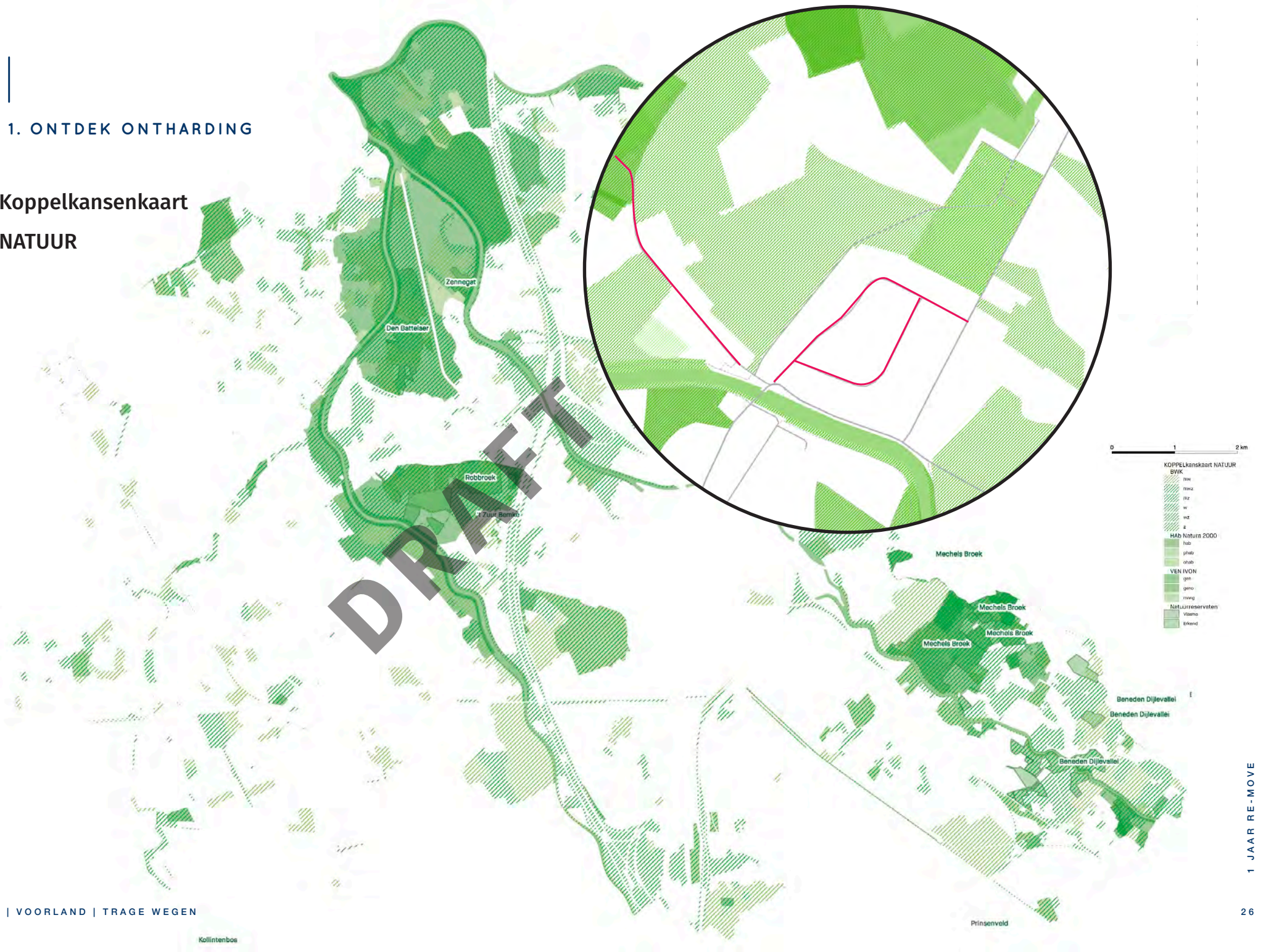
1. ONTDEK ONTHARDING

Koppelkansenkaart
KLIMAAT



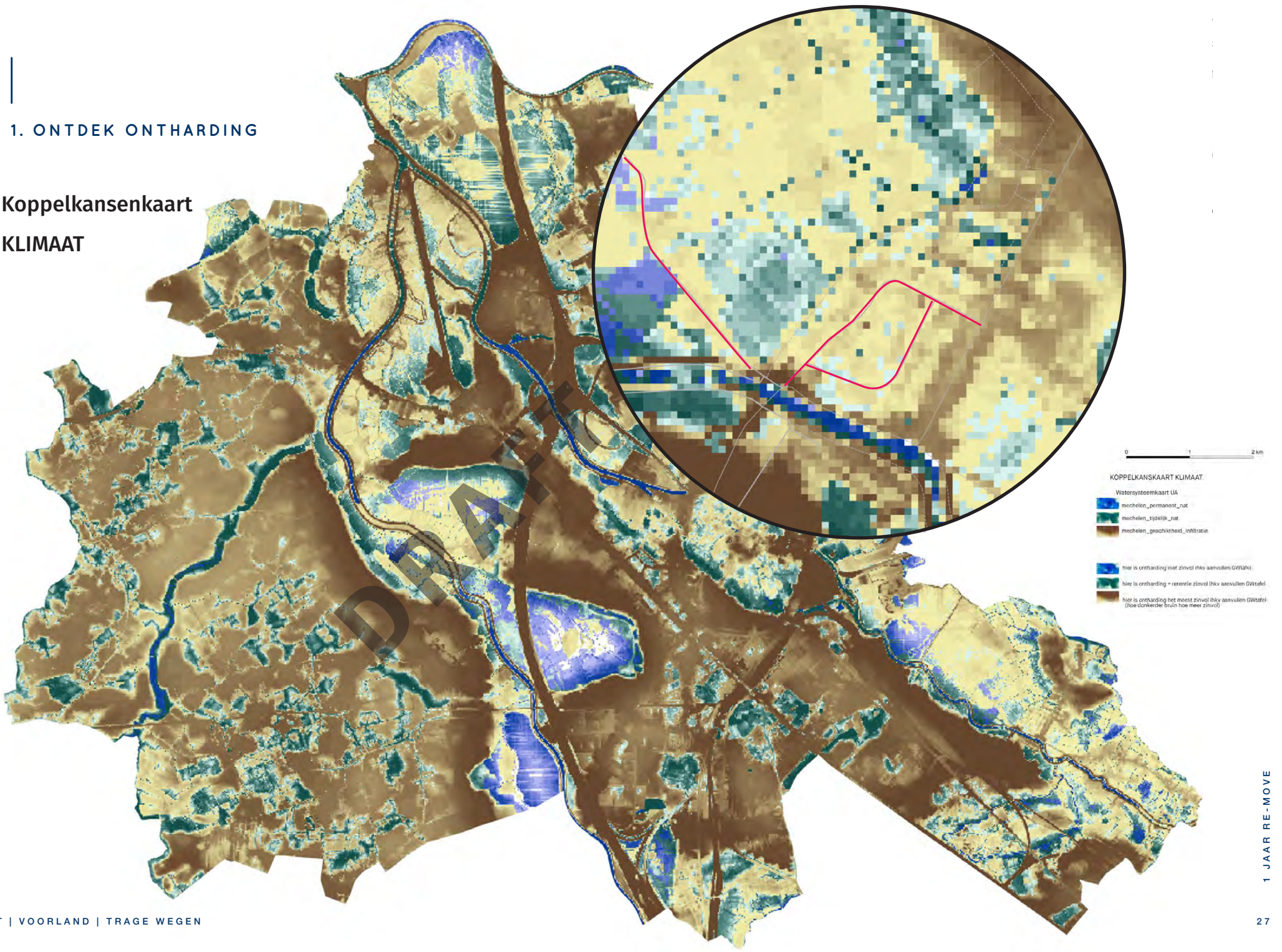
1. ONTDEK ONTHARDING

Koppelkansenkaart
NATUUR

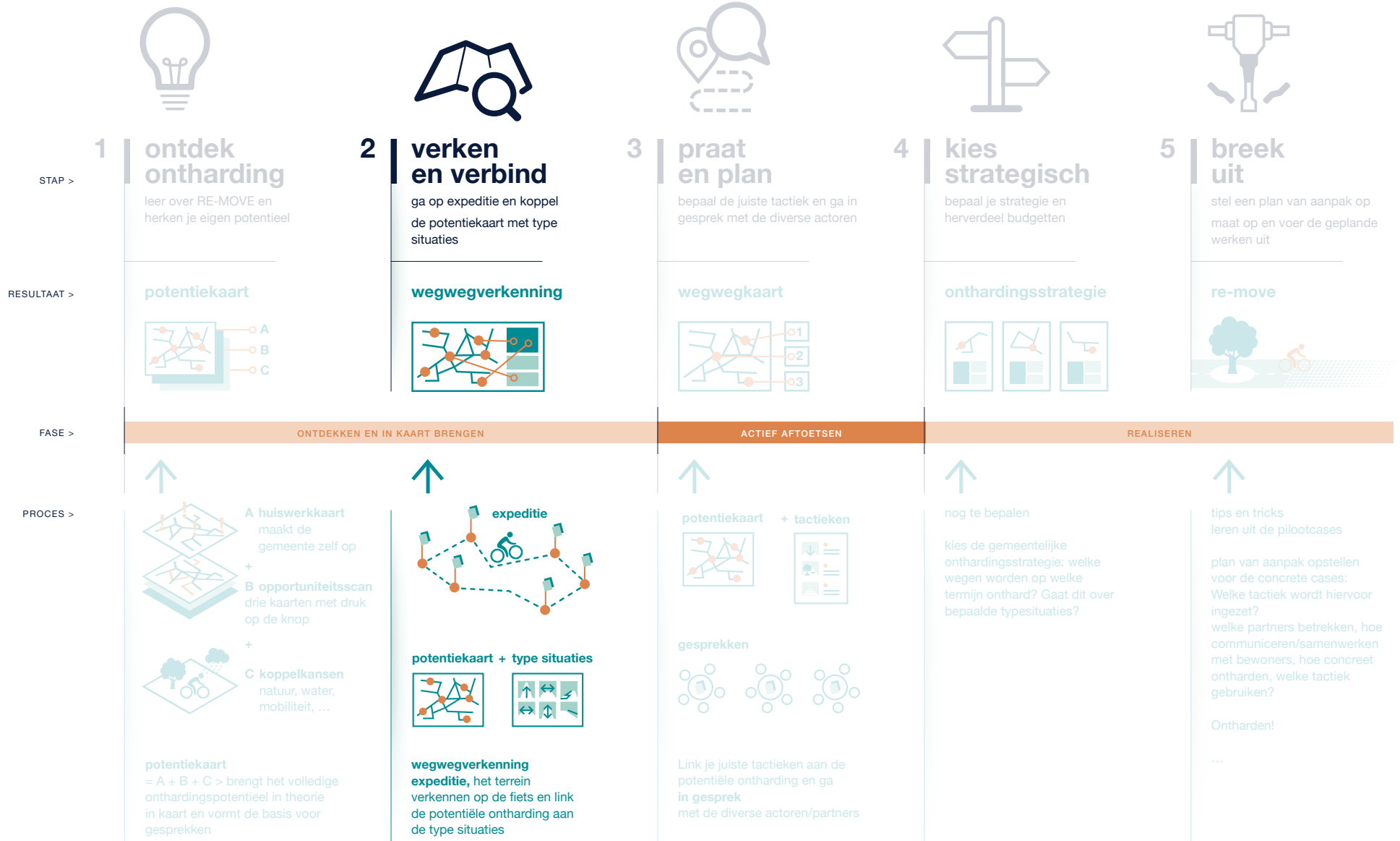


1. ONTDEK ONTHARDING

Koppelkansenkaart
KLIMAAT



RE-MOVE METHODIEK



2. VERKEN EN VERBIND



2 | verken en verbind

STAP >

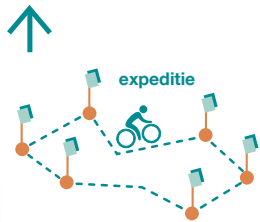
ga op expeditie en koppel de potentiekaart met type situaties

RESULTAAT >

wegwegverkenning



PROCES >



potentiekaart + type situaties



wegwegverkenning
expeditie, het terrein verkennen op de fiets en link de potentiële ontharding aan de type situaties




- Koppel de potentiekaart met de type situaties en tactieken tot een wegwegkaart.
- **Expeditie:** In de vorige stap werd het onthardingspotentieel in kaart gebracht op basis van kwantitatieve gegevens en lokale kennis. Maar ook terreinkennis is erg belangrijk om het potentieel voor ontharding juist in te schatten. Organiseer daarom een expeditie waarbij straten met een hoge onthardingskans aandacht krijgen. Tijdens deze expeditie worden zowel de wegen van de potentiekaart bezocht, maar kunnen er nog extra wegen met onthardingspotentieel worden ontdekt.
- **Type situaties:** overzicht van verschillende types wegen met een onthardingspotentieel. Onderverdeeld in 'te veel weg in de lengte', 'te veel weg in de breedte', 'te veel weg', 'mentaal reeds onthard', 'mogelijks te veel weg'.
- **Wegwegverkenning:** planmatig overzicht met alle onthardingsmogelijkheden in de gemeente, gekoppeld aan type situaties.

2. VERKEN EN VERBIND

ALLE TYPE SITUATIES

met een onthardings-potentieel

opportuniteits-scan

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

TE VEEL WEG IN DE LENGTE




1

verharde trage weg
verhard 2de helft 20ste eeuw




2

publieke oprit
de 'publieke' weg




3

eenzame weg
één/enkele adres(sen)
(landbouw)weg

TE VEEL WEG IN DE BREEDTE




4

verkavelings-boulevard
verwennerij van de bewoners




5

woonerf 2.0
kleine percelen, brede wegen




6

gemorste weg
initieel slecht ontworpen weg

TE VEEL WEG




7

vergeten weg
'oepe niet meer aan gedacht'

MENTAAL REEDS ONTHARD




8

gewijzigde weg
vroeger een ander gebruik

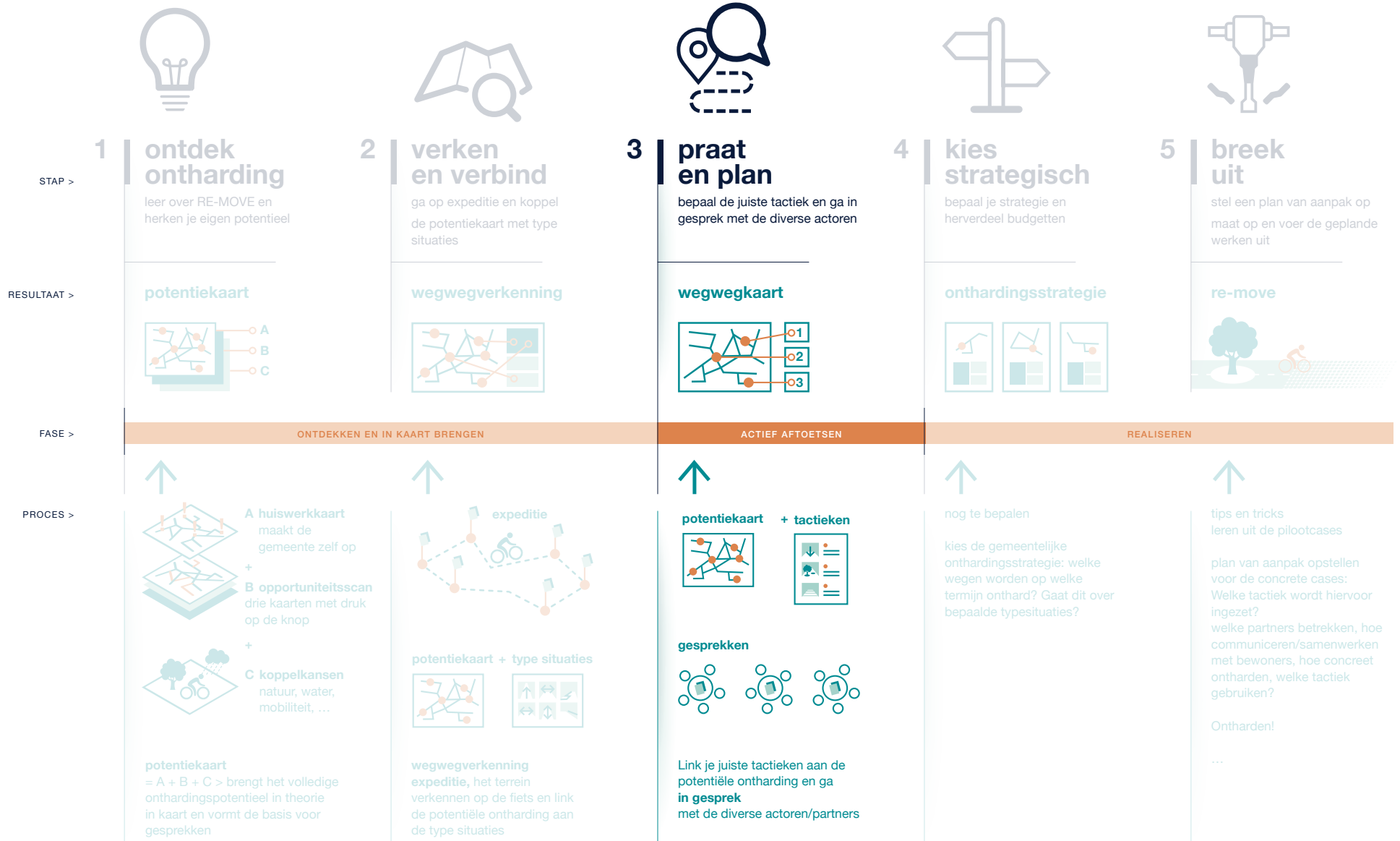
MOGELIJKS TE VEEL WEG




9

risicoweg
risico op onnodige verharding

RE-MOVE METHODIEK



3. PRAAT EN PLAN



3 praat en plan

STAP >

bepaal de juiste tactiek en ga in gesprek met de diverse actoren

RESULTAAT >

wegwegkaart



PROCES >

potentiekaart + tactieken



gesprekken



Link je juiste tactieken aan de potentiële ontharding en ga **in gesprek** met de diverse actoren/partners

- Ga op expeditie en in gesprek met actoren.

- **Tactieken:** overzicht van verschillende onthardingsmethodieken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen mentale en fysieke ontharding. Daarnaast is er ook een gradatie van hoeveel er onthard zal zijn.

- **Gesprekken:** organiseer gesprekken met specifieke actoren (op basis van de koppelkansen). Aan ontharding hangt een kostenplaatje dat als gedeelde rekening kan worden beschouwd. Welke actoren hebben precies baat bij een ontharding? Welke actoren hebben interesse in deze ontharding? Breng ze samen en werk aan een gemeenschappelijke draagvlak voor ontharding.

3. PRAAT EN PLAN

MENTAAL ONTHARDEN

administratief, ingreep op gebruik



STATUUT VERANDEREN



GEBRUIK VERANDEREN



MODI VERANDEREN



experimenteel, ingreep op uitzicht



DEGRADEREN



IMITEREN



BEGRAVEN



FYSIEK ONTHARDEN

ingreep op deel van verharding



OPBREKEN



PERFOREREN



REDUCEREN



ingreep op volledige verharding, met heraanleg



HALF VERHARD

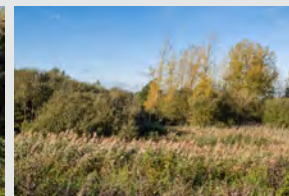


HALFVERHARD

ingreep op volledige verharding, zonder heraanleg



ONVERHARD



WEG WEG



RE-MOVE METHODIEK



4. KIES STRATEGISCH



4 kies strategisch

STAP >

bepaal je strategie en herverdeel budgetten

RESULTAAT >

onthardingsstrategie



PROCES >

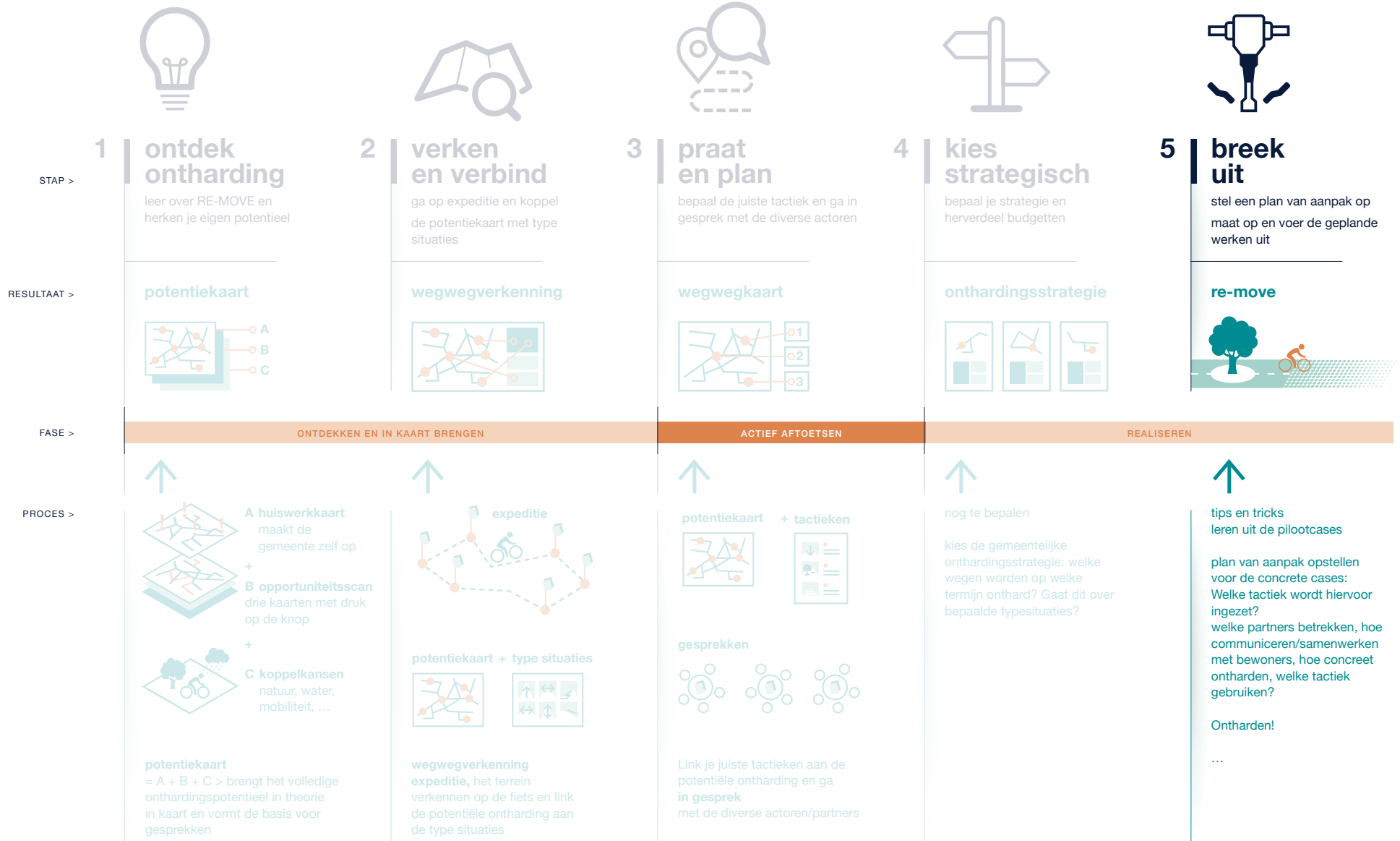
nog te bepalen

kies de gemeentelijke onthardingsstrategie: welke wegen worden op welke termijn onthard? Gaat dit over bepaalde typesituaties?

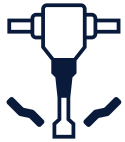
- Bepaal je strategie en herverdeel budgetten.

Tijdens jaar 2 en 3 van de RE-MOVE opdracht worden 3 pilotcases in Mechelen verder uitgewerkt en (met tijdelijke opstellingen) onthard. De ervaringen en lessen uit deze pilotcases, worden later verwerkt in deze stap van de RE-MOVEmethodiek.

RE-MOVE METHODIEK



5. BREEK UIT



5 | breek uit

STAP >

stel een plan van aanpak op maat op en voer de geplande werken uit

RESULTAAT >

re-move



PROCES >

tips en tricks
leren uit de pilotcases

plan van aanpak opstellen voor de concrete cases:
Welke tactiek wordt hiervoor ingezet?
welke partners betrekken, hoe communiceren/samenwerken met bewoners, hoe concreet ontharden, welke tactiek gebruiken?

Ontharden!

...

- voer de geplande werken uit.

Tijdens jaar 2 en 3 van de RE-MOVE opdracht worden 3 pilotcases in Mechelen verder uitgewerkt en (met tijdelijke opstellingen) onthard. De ervaringen en lessen uit deze pilotcases, worden later verwerkt in deze stap van de RE-MOVEmethodiek.



Vooruitblik jaar 2 & 3

	PILOOTSTAD MECHELEN	TESTGEMEENTEN	TEAM INTERN
2020	Na het bepalen van drie testcases, zullen de verschillende trajecten afzonderlijk worden opgezet. Het uitwerken van deze testcases aan de hand van effectieve ontharding of door middel van proefopstellingen zal in 2020 worden opgestart.	De bètaversie van de RE-MOVEmethodiek werd in 2019 hoofdzakelijk ontwikkeld op basis van inzichten uit de pilotstad Mechelen. De RE-MOVEmethodiek moet echter bruikbaar zijn voor verschillende gemeenten en steden in Vlaanderen. Daarom zullen een maximaal 2 gemeenten als test voor de representativiteit worden meegenomen in het traject en stap 1 tot 3 van de RE-MOVEmethodiek doorlopen.	De bètaversie van de RE-MOVEmethodiek uit 2019 is een eerste aanzet van de overkoepelende methodiek. Deze zal in 2020 en 2021 worden verfijnd op basis van verschillende elementen: nieuwe inzichten, lessen geleerd uit de testcases, vergelijking met de testgemeenten en verfijning van de methodiek op basis hiervan, etc. Het resultaat van het RE-MOVEproject is een handboek dat de RE-MOVEmethodiek stap per stap uitlegt en zo zorgt voor een tool die multipliceerbaar is in heel Vlaanderen.
2021	Lessen geleerd uit de testcases zullen worden samengevat en wordt verwerkt in het groter verhaal van de RE-MOVEmethodiek		



NOG
VRAGEN?

Contactpersoon
Tim Vekemans
tim@re-st.be
+32 478 27 82 36
+32 3 345 15 45

R-ST



TRAGE
WEGEN
V