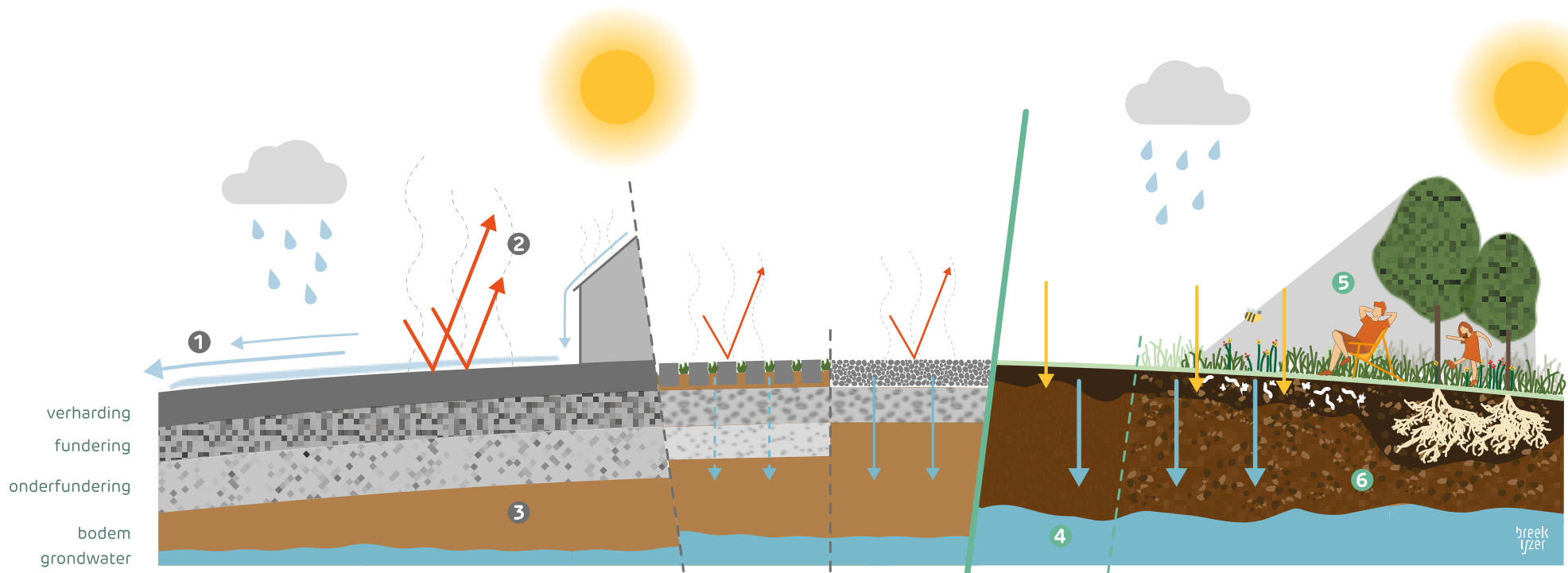




Ontharden gemeentewegen Vlaams-Brabant

Webinar “Wil jij baanbreker zijn?”

Dré Maes (Breekijzer – www.breekijzer.be)



volledige verharding

waterdoorlatende verharding

VERHARD

ONTHARD

- ① afstromend water
- ② hitte-effect
- ③ dode bodem

- ④ infiltratie water
- ⑤ verkoeling
- ⑥ gezonde bodem

Ontharden is ... geen doel op zich



Ontharden, een weg naar:



Gezondere leefomgeving

Wonen en werken in een natuurlijke, groene leefomgeving doet wonderen voor onze gezondheid. Mensen slopen beter, ervaren minder stress en worden minder ziek. Bomen en planten zuiveren de lucht. Hoe beter de kwaliteit van het groen dat ons omringt, hoe groter het **positieve effect op onze mentale en fysieke gezondheid**.

Meer ruimte voor spel en ontmoeting

Natuur en water zijn zowel aangenaam als een saai stenen laagte. Een groene omgeving zet jong en oud aan tot **bewegen, spelen en ontmoeten**. Mensen kiezen sneller voor actieve en zachte manieren om zich te verplaatsen, spreken met niets dan voordelen voor onze luchtkwaliteit, ons klimaat en ons humeur.



Meer water in de bodem

Waar we verharding weghalen, kan het water opnieuw in de grond trekken. De natuurlijke sponswerking van de bodem is de **beste bescherming tegen overstromingen, en behoeft onze beken en rivieren voor vervuiling**. Bovendien kunnen meer, plant en di er daardoor ook langere periodes van **extreme droogte** aan.

Koelere steden, dorpen en tuinen

Asfalt, steen en beton houden hitte lang vast, vooral na de frequentie en intensiteit van hittegolven toenemen door de klimaatcrisis. Gelukkig hebben **bomen en planten een verkoelend effect** dankzij schaduw en waterverdamping. Vergroenen is een van de meest effectieve manieren om onze leefomgeving te **beschermen tegen extreme temperaturen**, die in het bijzonder voor kinderen en ouderen ongezond en zelfs levensgevaarlijk zijn.



Meer ruimte voor leven

Het vervangen van asfalt, beton en klinkers door een diversiteit aan groen geeft de **natuur de ruimte om haar werk te doen**. Hoe groter de verscheidenheid aan planten en dieren, hoe groter de weerkracht van onze natuur tegen ziektes en klimaatverandering. Ontharden kan op kleine en grote schaal bijdragen aan natuurherstel en aan een vruchtbare bodem vol leven.

Minder dure infrastructuur

Verharding is duur. Niet alleen op ecologisch, sociaal en gezondheidsvlak, maar ook financieel. Onderhoud- en saneringskosten van verhardingen stijgen diep in onze gemeenschappen- en persoonlijke budgetten. Door onze bestaande infrastructuur kritisch te bekijken en te schrappen wat niet past, kunnen we **onze centen aan iets beters besteden**.



Voorkomen is beter dan genezen

Dit beknopte overzicht richt zich vooral op de voordelen na ontharding. Het zijn krachtige argumenten voor het bouwen aan een onthardingcultuur. Nóg doeltreffender en nóg sterker is **preventieve ontharding**: het vermijden van onnodige nieuwe verharding. **Bodems die nooit verhard zijn, scoren beter op alle fronten**. Ze herbergen meer leven, werken beter als spons en het is er aangenamer om te vertoeven. Daarom moeten we alles op alles zetten om hun onverharde meerwaarde te behouden.

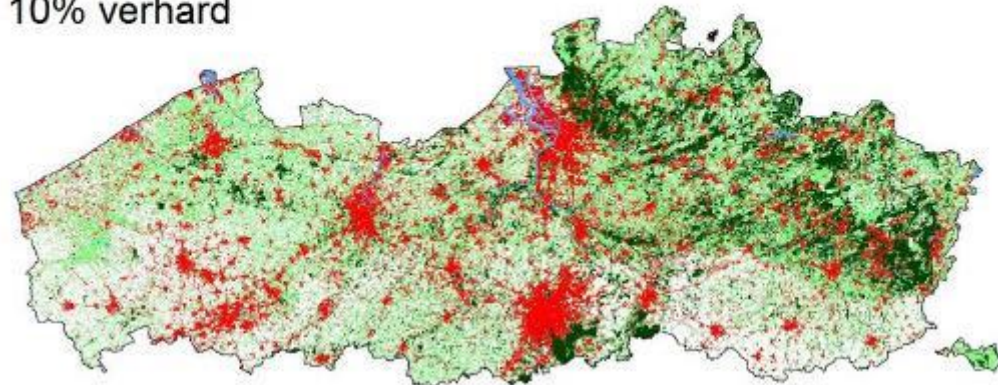
2050, "Business-as-usual" scenario
±20% verhard



2018
16% verhard



2000
10% verhard



© Departement Omgeving

VS.

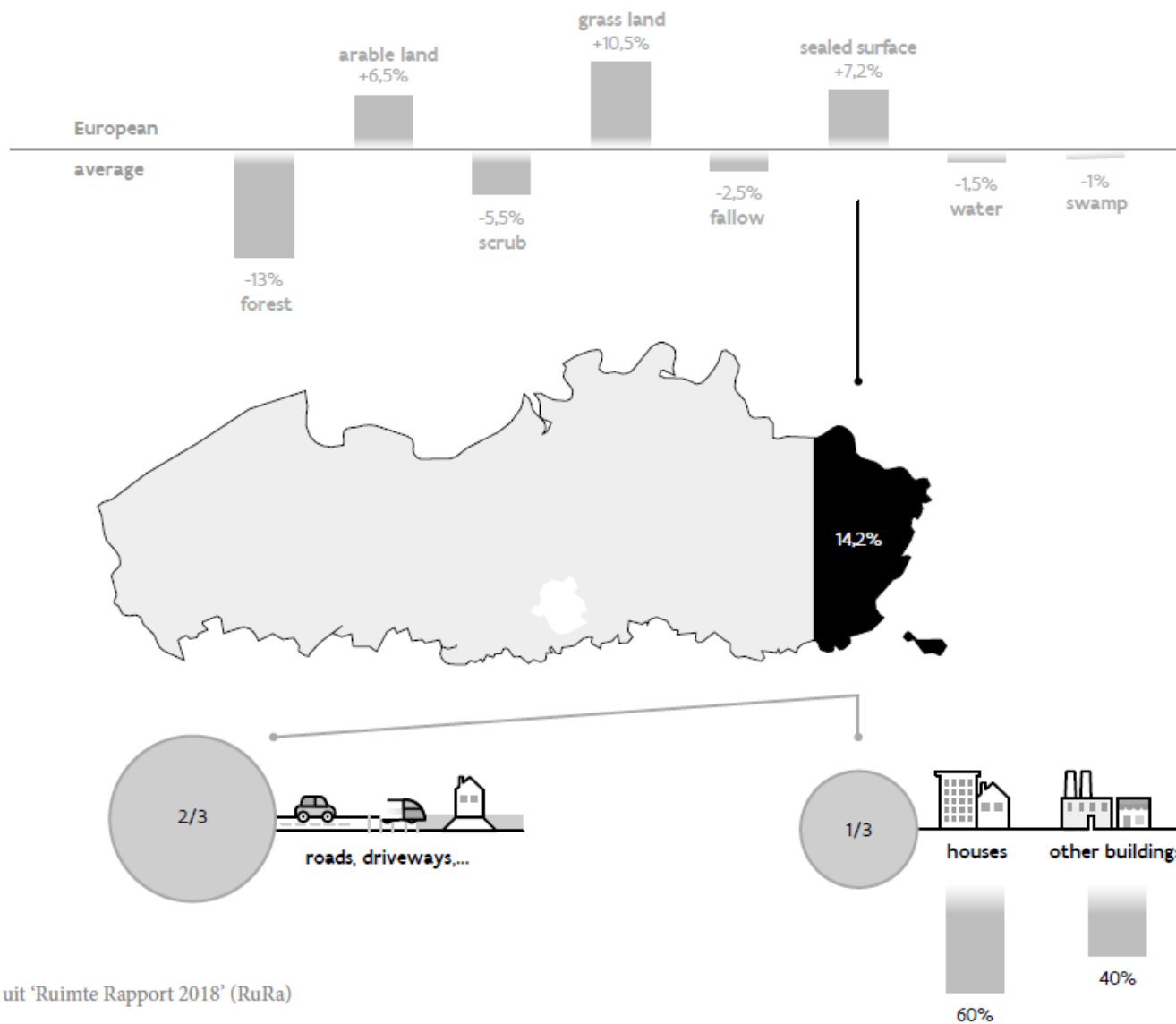
OOSTENDE / Onderwijs

Minder pesten op school dankzij groene speelplaats in Oostende



Op een zonnige herfstdag leven de kinderen zich uit op de groene speelplaats. © GLO

'wegen, opritten en terrassen' bedragen ongeveer 2/3 van alle verharding



◀ In comparison with the European average Flanders has **lots of grass land and sealed surface, but few forest.**

■ sealed surface of Flanders

◀ **Flanders has lots of sealed surface. 2/3 exists out of roads, driveways, terrasses,... and 1/3 is effectively built.**

uit 'Ruimte Rapport 2018' (RuRa)

© Departement Omgeving

~~“Waarom moet hier onthard worden?”~~

“Waarom ligt hier (zoveel) verharding?”



Werken aan een onthardingscultuur
Oververharding = zwerfafval

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 Vlaamse, is het verkeer de grootste bekommernis, blijkt uit de Gemeenteverkiezingen. Volgens het mediatische commentaar van deze jaren gemiddeld blijft er maar één belevingsopvatting over: 'het armoedige en onmogelijke en het flits- en voertuigverkeer naar haar goet' (Dit 20 maart).

Om een goed beleid op te stellen, moeten beleidsmakers eerst in zien dat ze ruimtelijke ordening en mobiliteit niet los van elkaar kunnen bespreken. Ziege een slanke beweging, het is het van de ene held is verhoudt met dat van de andere. Meer wegennet kan niet worden opgevoerd van een werk te gaan worden en langere kilometers al te leggen. Ongeveer vijftien verkeerders vermen alle al naar wegennet. Mobiliteit en stedentoon zonder 'grenzen' leiden tot stilstand, onduidelijkheid en onbereikbaarheid. Dat is algemeen geweten, maar we willen het nog steeds niet horen. Daarom willen we de ene dag een debat over mobiliteit en de andere een over ruimtelijke ordening.

De rode draad in die debatten is rechtzinnig denken: hoe doen we meer met minder? We moeten leren leven binnen een gegeven schaal van ruimte.

Dode wolf

In het ruimtelijke debat is vandaag al een hele weg afgelegd. De vraag is niet langer of we een nieuw anders mensen organiseren, maar hoe we dat moeten doen. Toch wordt de ruimtelijke verlichting nog te vaak gezien als een probleem van de gekende ruimte en dus als een losse stedenbouwkundige en architectonische kwestie.

Omgevoerd wordt in daarbij de olifant in de kamer. Ook die een een stevige verlichting kunnen gebieden. Niet in de klassieke betekenis, want met 72.000 km wegen op 13.500 km² hebben we al ongeveer het dichtste wegennet ter wereld. In onze op groei gekende maatschappij zien we meer wegennet nog altijd als een oplossing voor vooruitgang. Dat blijven we 'vervoeren' in de uitbreiding van ons wegennet, ook al stagen we er niet eens in dat behoeftig te onderhouden. Zo worden we met minder en met mobiliteit.

Dat de eerste maatregel wolf die niet in onze context vormen een noodzakelijk doodgewest woord, om mee weg te zien in a priori toe comen vooruitgang die niet goed te taal heten, die is wel symbolisch.

Infrastructuur verlichting, in de zin van 'meer mobiliteit met minder infrastructuur' is de noodzakelijke tegenhanger van de verlichting van onze gekende ruimte. Dat wegennet is systematisch overgeëvalueerd. Dat betekent in de

praktijk dat er te veel verharde wegen zijn. Die kosten geld en tijden geld kunnen deze onderhand, verkeersveiligheid, een professionele waterhuishouding, meer klimaatopwarming, over meer reflectie en een gehyponthekeerde verblifskwaliteit. Wie het trawl aan wegverharding aanspakt, boekt winst op vele fronten.

Hogere verdichten vermindert het meer ruimte. Er dient zich dus een missie kans tot omkering van met de verhoging van de mobiliteitsnorm op onze gewestwegen van 90 naar 70 kilometer per uur en de gekendelijke verhoging van de zone 30 binnen de bestaande baan.

Reclaim the streets

Waarom het probleem ook herformuleren: hoe kunnen we onze mobiliteitsbehoefte oplossen binnen de oppervlakte van de bestaande wegennet? Hoe de andere en beter te benutten?

Eerste eerste maatregelen in samenwerking met architectuur en stedenbouw. In Limburg, in zowel steden als rurale gebieden, leveren alvast verbeterende voorstellen op. Een 'diner' gebied met wat we al hebben, leidt tot minder verharding, waardoor meer ruimte vrijkomt voor ander gebruik. Infrastructuur verlichting kan leiden naar 'verlichting' en zo het maatschappelijke draagvlak voor de stedenbouwkundige verlichting versterken. Dit moet worden een alomtegenwoordig bij de groei van een kwaliteitsvolle publieke en open ruimte.

Die is geen wettelijk denken, want



TIM VEKEMANS EN KRIS PEETERS

Wie? Antwerpen-waert bij RE-ST die een onderzoek voor naar de overname van de wegennet naar andere verkeersmodi (PCVO Limburg) en ingeslid (DVO Mechelen) en paar van het onderzoek project.

Wat? Trawl op het vlak van ruimtelijke ordening als op het vlak van mobiliteit, moeten we leren naar doen met minder.

het beheer al in de praktijk. Internationaal is er de roep om de stevig beweging. In de media zien we een groeiend draagvlak om mensen niet alleen te reserveren voor verharde functies. Dat betekent in al van nieuwe praktijken, gaande van openbaar over schoolstraten naar fietsstraten tot leefstraten, talloze andere en maatschappijen. In deze wordt her de infrastructuur ruimte, hetzij tijdelijk hetzij definitief, teruggespoeld aan meer andere: landbouw, spel, ontmoeten, flitsen, wandelen, fietsen, sporten of rusten.

Taxi-ouder

Ook buiten de steden beweegt er wat. Het Kempische Kastelen, bijvoorbeeld, gaat nog een stap verder. Na inhaalverhaal van de buurt, bevoegd sal de Gemeenschap, die in waardevoel buidijk gebied ligt, de lokale andere gebieden worden tot een openstelling. De weg (HRT) is te veel linear voor fiets en auto, maar dan met de helft minder betaald. Het is een concept dat zowel buiten als binnen de stad toepasbaar is en het kan helpen in de transitie naar een mobiliteitsomgeving die wegennet 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 van grote publieke of publiekelijk teruggespoeld aan de natuur. Zonder aan mobiliteitscomfort. In te boeten en met een bonus in de vorm van meer ruimtelijke kwaliteit. Zoals verlichting niet gaat over minder, maar over meer woonkwaliteit, zo gaat 'wegweg' niet over minder, maar over meer mobiliteit.

Kijk even rondom u. Wedden dat u voorbeelden zie van openbaar maatschappelijke of oneigenlijk gebruikte verkeersinfrastructuur? Er worden we van onze landelijke wegen veilig te maken en sluispreek te worden, de mogelijkheden van omleiding kunnen ontdekken. Anders dan u in het artikel zou denken, resulteert dit niet in minder maar in meer mobiliteit.

Recente experimenten zoals dat in België, waar landelijke wegen worden herbestemd tot een netwerk van fietsstraten, leveren spectaculaire meer structureel en ruimtelijk flexibel op. Bestemmingen die tot voor kort onbereikbaar waren voor fietsen omdat de weg smal was, zijn nu vrij bereikbaar. Hierdoor meer mobiliteit voor fietsen én voor hun ouders, die niet langer toe twee andere gekende worden. Infrastructuur 'opruimen' levert eenlogische, sociale én lokale winst op. Stel u voor dat we bijvoorbeeld aan de slag in de grote maken. Die keer zien al voorloper van meer, maar van minder betaald. Hoe duurzaam, bijvoorbeeld, zijn de voorstellen met de huidige ruimtelijke voorkeuren dat niet zijn?

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 olifant in de kamer.

Wegen kosten geld door onderhoud, verkeersonveiligheid, problematische waterhuishouding, meer klimaatopwarming en een gehyponthekeerde verblifskwaliteit. Een teveel aan wegverharding wegennet 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 2018-2021: Project RE-MOVE werkt binnen 'Vlaanderen Breekt Uit!' een methodiek uit die gemeente helpt om een structurele onthardingstrategie voor hun overtollige en overmaatse gemeentewegen te maken.

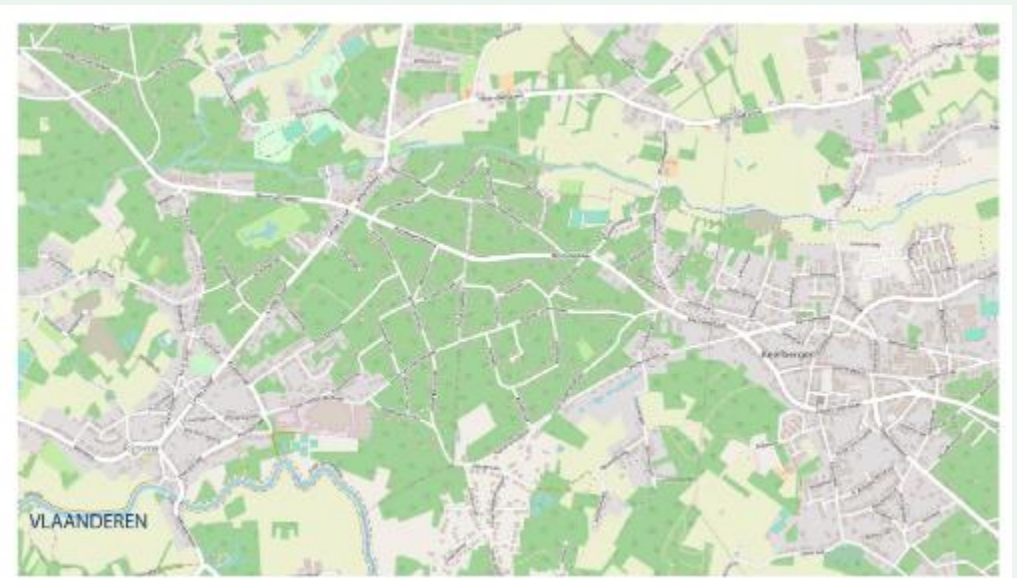


In de steden krijgen straten steeds vaker een andere invulling, als fietsstraat bijvoorbeeld. © J. De Wit / Vlaanderen

VLAANDEREN



Ecoveloduct Nationaal Park Hoge Kempen



Vergelijking bebouwingspatroon in Vlaanderen vs West-Duitsland (twee regio's met gelijkaardige bevolkingsdichtheid). Merk de enorme hoeveelheid weg- (en andere) infrastructuur op. Dit zorgt voor een extreem dure onderhoud- en heraanlegfactuur.

“Ontharden, soms ook een
doel op zich.”

(ontharden, bijna altijd positief)
(en dat maakt het meetbaar)



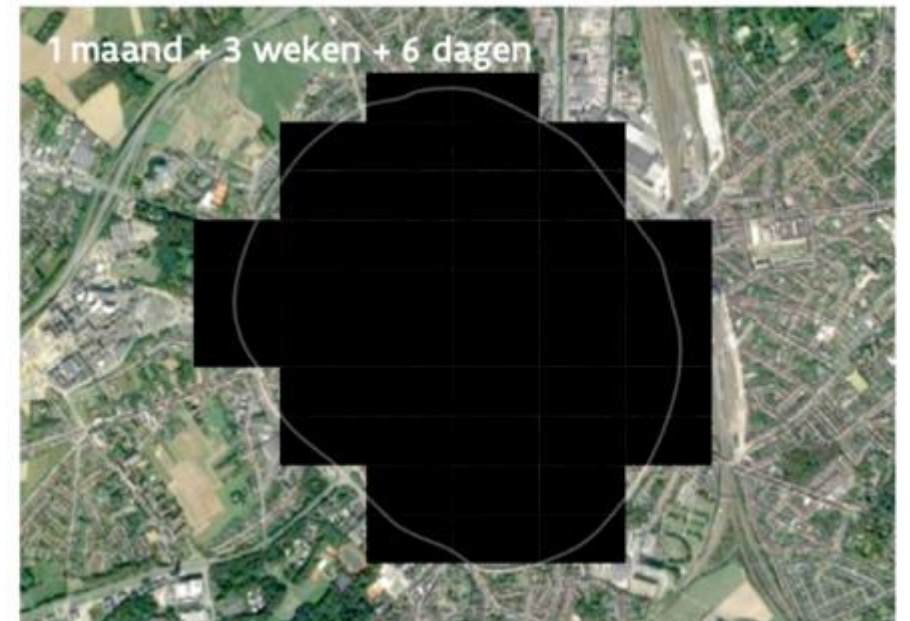
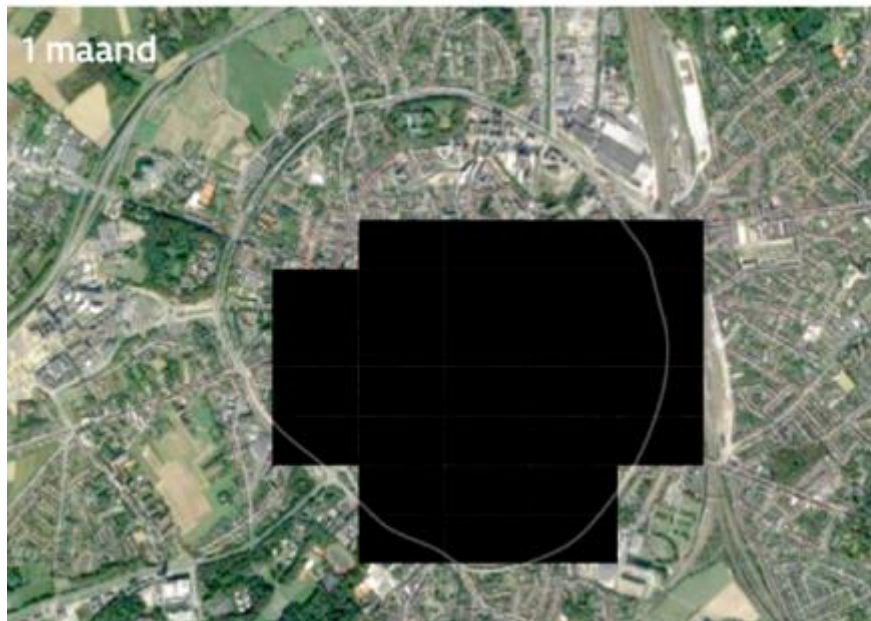
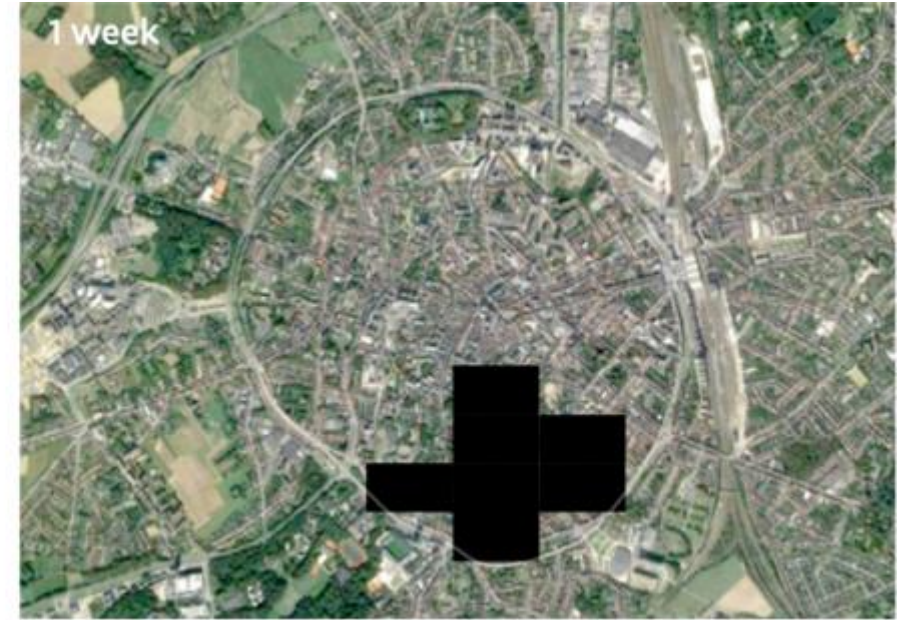
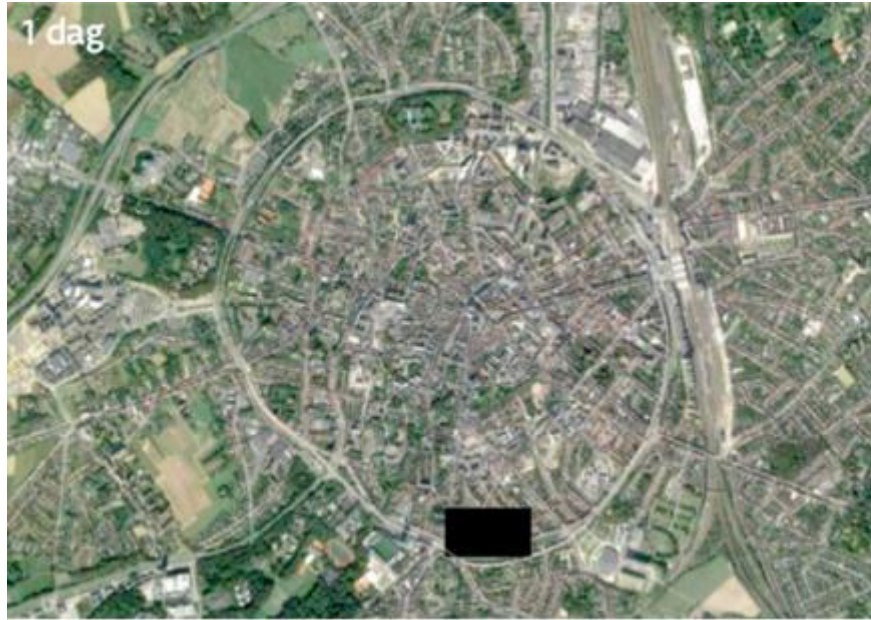
Hier blijft ruimtelijk afval gewoon staan

Over één ambitie van de Vlaamse overheid wordt zelden gerept: een vijfde van de verharding in open ruimte moet worden gesloopt tegen 2050. ‘Misschien is dit wel de manier om af te raken van huizen in oude verkavelingen die niet meer in trek zijn.’



Drie verlaten loodsen op een verhard terrein in Dentergem, tussen akkers en velden. Een ideale locatie om vrachtwagens af en aan te laten rijden is dit niet. © Fred Debrock

Actie en versnelling blijft nodig!



Ruimtebeslag van ong.
7,33ha/dag –
gelijklopende snelheid van
verharding

Voor wie was deze intro overbodig?

Projectdoelen

Actie Binnen de twee jaar start de metamorfose van een straatbeeld

Visie De erftoegangsweg met leefkwaliteit op één

Training Een aangesterkt gemeentelijk team

Opschaling Uitvoeringscase met vervolgende actie in het zog

Teamvoorstelling



Breekijzer vzw



Trage Wegen vzw



fallow



RE-ST

Breekijzer vzw

Breekijzer bouwt aan een **onthardingscultuur** in Vlaanderen.

We voeren campagne, verspreiden kennis, en begeleiden **systemische onthardingstrajecten**.

Door nieuwe verharding te vermijden en oude weg te werken maken we ruimte voor leven, water, natuur en zoveel meer.

onthard en ontdek
**breek
ijzer**

Je kent ons misschien van:



Het Betonrapport



Het VK Tegelwippen

Schrijf je gemeente in!



De Masterclass ontharding

Laatste plaatsen!



Of andere projecten

Trage Wegen vzw

Trage Wegen is een milieuvereniging die zich richt op de versterking van het netwerk van trage en autoluwe wegen.

We koesteren de diversiteit en multifunctionaliteit van het trage wegennet op maat van wandelaars en fietsers.



Fallow

Fallow is een praktijk die zich richt op ruimtelijke en sociaal-ecologische uitdagingen met een veelzijdige interesse in het open veld van architectuur, landschap en stedenbouw.



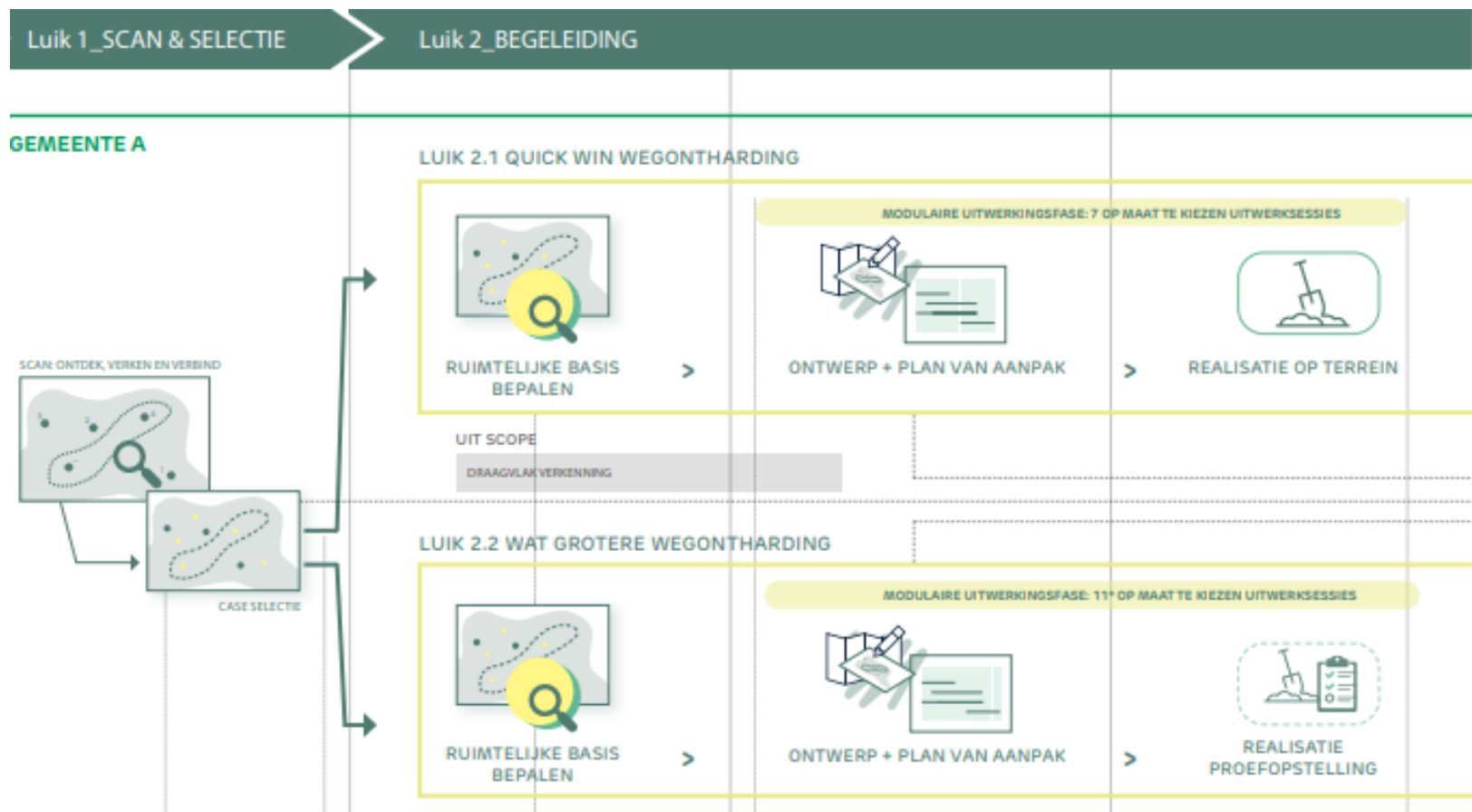
RE-ST

RE-ST is een architectuur- en onderzoekspraktijk die naar oplossingen zoekt voor urgente en ruimtelijke vraagstukken.

Onze praktijk is actief met het bouwen en niet-bouwen.



Aangeboden aanpak



Aangeboden aanpak

LUIK 0 | ORIËNTATIE

SELECTIE PILOOTGEMEENTEN



AFSPRAKEN PROCES

OPROEP: 4-tal gemeentes met aantoonbare ambitie in 3 cases

Ontharding gemeentewegen

Wil jij een Baanbreker zijn?

Stel je voor 23 mei 2025 kandidaat

Zijn er straten in jouw gemeente die beter kunnen? Met **minder beton** en meer groen bijvoorbeeld? Samen met **Breekijzer vzw** helpen we jou om je straten te herdenken, ontharden en vergroenen. Als **Baanbreker** ontwerp je samen met je inwoners een slimme make-over die ook gelukkiger maakt.

Wil jij een Baanbreker zijn? Met onze gratis projectbegeleiding voor het ontharden van oververharde gemeentewegen zetten we jouw gemeente stevig op weg.

Stel je kandidaat

Aangeboden aanpak

LUIK 1 | SCAN & SELECTIE

SCAN: ONTDEK, VERKEN EN VERBIND



CASE SELECTIE



PG1

+

ws1

kaarttoetsie

+

ws2

fotospedite



PG2

+

ws3

case selectie



POTENTIENOTA +
LONGLIST



VOORSTEL
GEMEENTERAADS-

START: Waarom weg-ontharding? Gemeentelijke schrikcijfers



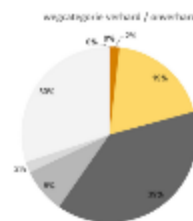
Lebbeke (2730 ha, 19.935 inwoners)

22% van de verharding is transportinfrastructuur
Analyse van wegen en hun verharding:

220 km wegen = 8 km/km²
waarvan 136 km verhard (62%) 4.96 km/km²
waarvan 131 km verharde gemeentewegen (60%)
waarvan 89 km verharde erftoegang (incl. n.v.t.) (41%)

wegcategorie

- 0% hoofdweg
- 0% primaire wegen
- 2% secundaire wegen
- 19% lokale verbindingswegen
- 39% lokale erftoegangswegen, verhard
- 8% lokale erftoegangswegen, onverhard
- 2% categorie n.v.t., verhard
- 30% categorie n.v.t., onverhard



Kwaliteitsvol wegonderhoud: vereist budget

Op basis van gegevens OCW (Opzoekingscentrum voor Wegenbouw)

Aannames
50-70 jaar
90 euro/m²
2%/jaar
108 euro

- = levensduur weg (buitengebied)
- = aanlegkost per m² bovengronds (geen riolering)
- = structurele onderhoudskost verharding
- = onderhoudskost per m² over 60 jaar

Lebbeke

698.755 m² = totale oppervlakte wegverharding
398.306 m² = totale verharding gemeentewegen (inschatting)
35.847.540 euro = (her)aanlegkost/60 jaar
597.459 euro /jaar
43.017.048 euro = onderhoudskost/60 jaar
716.951 euro /jaar

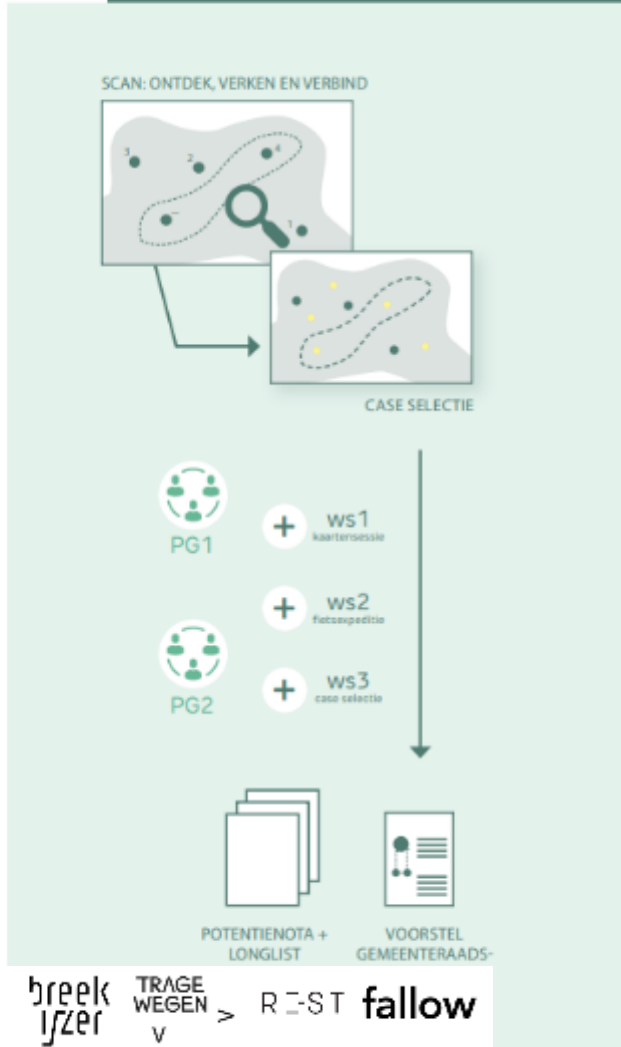
1.314.410 euro /jaar = totaal vereist jaarbudget wegonderhoud

Vergelijk deze cijfers met de gemeentelijke begroting!

Aangeboden aanpak

“Wordt er voor het hele grondgebied een RE-MOVE analyse gedaan of enkel gekeken voor de 3 straten die de stad naar voren schuift? Kunnen we daar dan concreet straat per straat verder mee werken?”

LUIK 1 | SCAN & SELECTIE



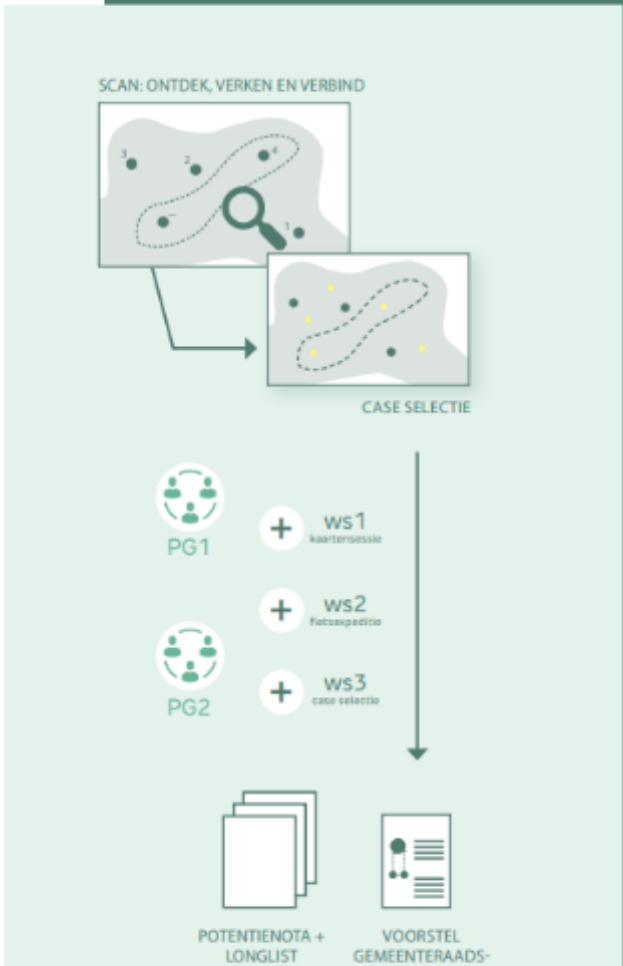
WS 1: Match gemeentelijke gebiedsvisie aan onthardingskansen - KAARTEN



Aangeboden aanpak

LUIK 1 | SCAN & SELECTIE

WS 2: 5 strategische locatiebezoeken waaronder 3 caselocaties - FIETSEN



GEBIED 6: KOUTERKAMER



KOPPELKANSEN & BELEIDSDOELN

Groen: De locatie is te heraanrijdgebied van Dorpskern en wordt omringd door de stad en andere de door de N45 (in het westen). De locatie is momenteel recreatiegebied waar daar weinig schied is. Het wordt er warm in de zomer.

Landelijk en recreatie: De wijk is te heraanrijdgebied van Dorpskern en wordt omringd door de stad en andere de door de N45 (in het westen). De locatie is momenteel recreatiegebied waar daar weinig schied is. Het wordt er warm in de zomer.

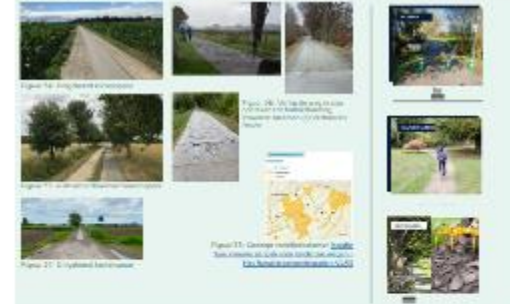
Mobiliteit: De locatie is te heraanrijdgebied van Dorpskern en wordt omringd door de stad en andere de door de N45 (in het westen). De locatie is momenteel recreatiegebied waar daar weinig schied is. Het wordt er warm in de zomer.



KLOOSTERSTRAAT: BESTAANDE TOESTAND



KLOOSTERSTRAAT: TACTIEKEN / REFERENTIES



BESPREKING / PERSPECTIEF

Binnen deze locatie is te heraanrijdgebied van Dorpskern en wordt omringd door de stad en andere de door de N45 (in het westen). De locatie is momenteel recreatiegebied waar daar weinig schied is. Het wordt er warm in de zomer.

De locatie is te heraanrijdgebied van Dorpskern en wordt omringd door de stad en andere de door de N45 (in het westen). De locatie is momenteel recreatiegebied waar daar weinig schied is. Het wordt er warm in de zomer.

De locatie is te heraanrijdgebied van Dorpskern en wordt omringd door de stad en andere de door de N45 (in het westen). De locatie is momenteel recreatiegebied waar daar weinig schied is. Het wordt er warm in de zomer.

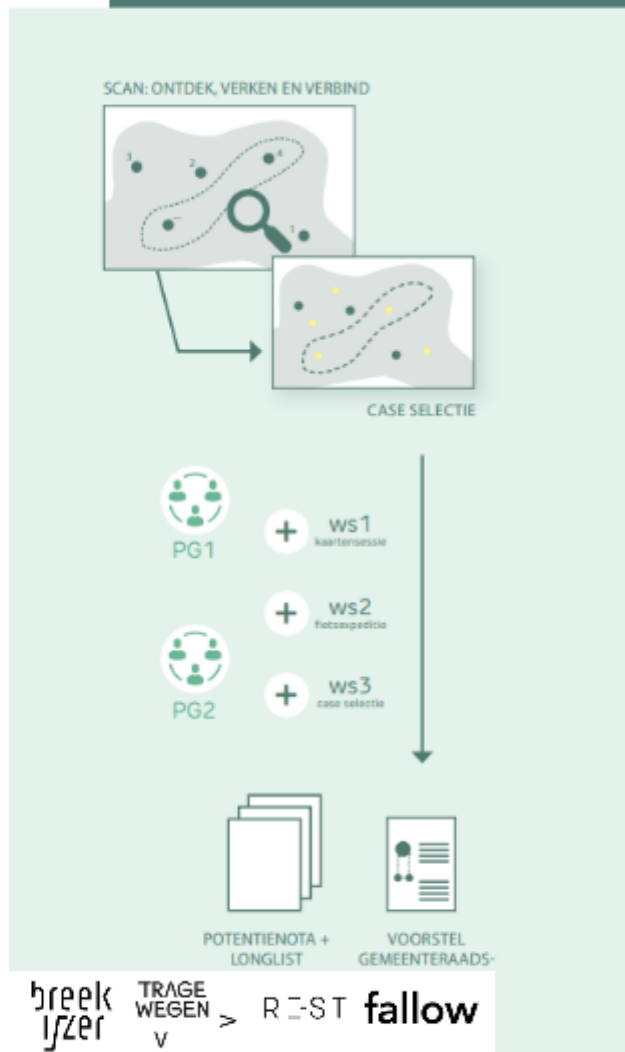
De locatie is te heraanrijdgebied van Dorpskern en wordt omringd door de stad en andere de door de N45 (in het westen). De locatie is momenteel recreatiegebied waar daar weinig schied is. Het wordt er warm in de zomer.

STRATEN MET KANS TOT ACTIE

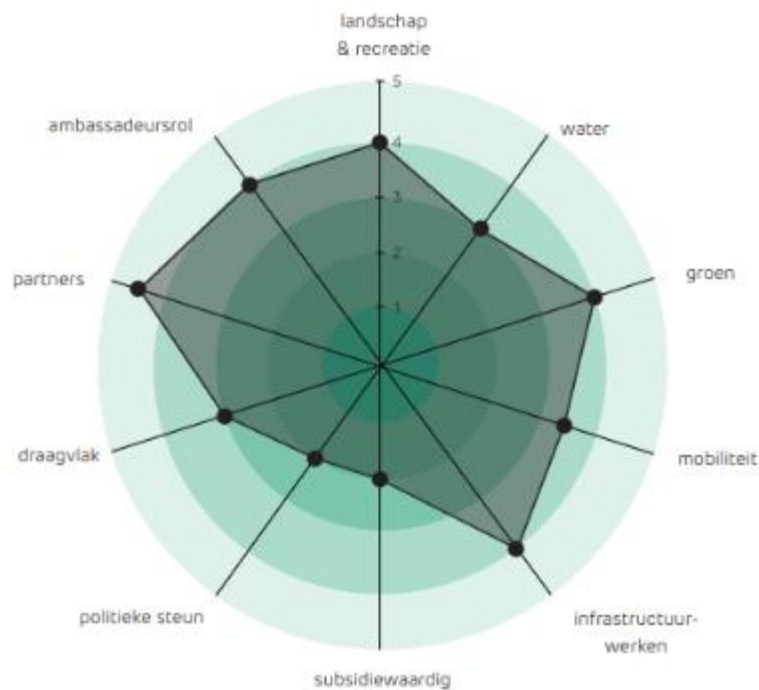
- Duik
- Wijk
- Aankomst
- Vrijheid
- Kloosterstraat

Aangeboden aanpak

LUIK 1 | SCAN & SELECTIE



WS 3: prioriteren + selecteren twee cases voor uitvoering - ENGAGEREN



Dosiersverantwoordelijke: Evelien Willemsen
 Schepen: Jellema Jaspers / Brigitte Quick
 Datum: 17/11/2023



Nota COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Datum zitting: 22/11/2023

Aanwezig

Gaston Van Tichelt - burgemeester
 Dirk Konings, Helmut Jaspers, Brigitte Quick, Arno Aerden, Brigitte Van Aert - schepenen
 Ivan Kockx - algemeen directeur

Verontschuldigd

B.B. Leefmilieu-, klimaat en groenbeleid

Engagementsverklaring Gemeentewegen onder de loep

HISTORIEK EN AANLEIDING

Van 30 maart 2023 tot 30 november 2023 neemt de gemeente Essen deel aan het traject "Gemeentewegen onder de loep" van de Provincie Antwerpen in samenwerking met Breeklyzer en Trage Wegen. Dit traject bestaat uit een analyse van de gemeentewegen waarbij gezocht werd naar enkele quick-wins wat betreft ontharding en resulteert in een prioriteitenlijst van de oververharde gemeentewegen. Dit begeleidingstraject kadert binnen het Energie- en Klimaatadaptieplan waarin de doelstelling werd opgenomen om verharding te verminderen en waar mogelijk klimaat robuuste vergroening te stimuleren.

In zes sessies maken we samen stap voor stap een prioriteitenlijst van de oververharde gemeentewegen op jouw grondgebied.

1. Waarom wegen ontharden? (30/03, locatie Provinciehuis)
2. Waar ontharden op kaart? (april/mei, locatie eigen gemeente)
3. Waar ontharden op het terrein? (juni, locatie eigen gemeente)
4. Wat ga je doen? (september/oktober, locatie eigen gemeente)
5. Hoe ga je dit financieren? (16/11, locatie Provinciehuis)
6. Waar bots je op? (30/11, locatie Provinciehuis)

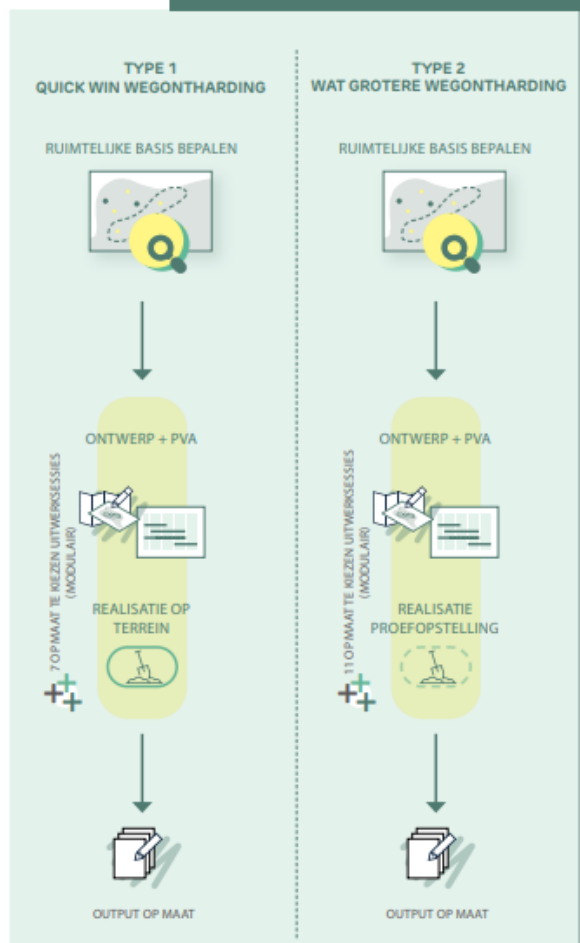
Tijdens het slotmoment op 30 november 2023 komen de 5 deelnemende gemeenten samen in het Provinciehuis. Elke gemeente licht kort zijn traject toe en heeft de kans om een drempel of vraag waar ze nog op botsen aan de aanwezigen voor te leggen. Daarna doen we een collectieve evaluatie van het traject. We eindigen met het ondertekenen van de 5 engagementsverklaringen.

Aangeboden aanpak

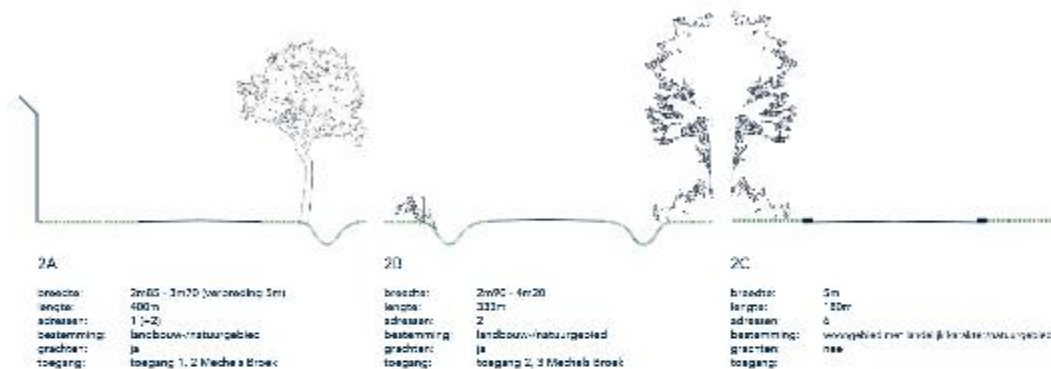
LUIK 2 | BEGELEIDING

1. Ruimtelijke basis bepalen - opstart

- plaatsbezoek, ambities, werkpunten, toekomstpistes
- gemeente: voorbereiding dataverzameling
- begeleiding: verwerking data, ev. opmaak basisplan, SWOT



	breedte	lengte	afbreuk	beplanting	opbouw	verkeer
Tru Dordkies	2m	250m	33	struikgewas	een	doelmatig op de lokale steenweg
Op van Middelbeas	2m	26	26	struikgewas	een	

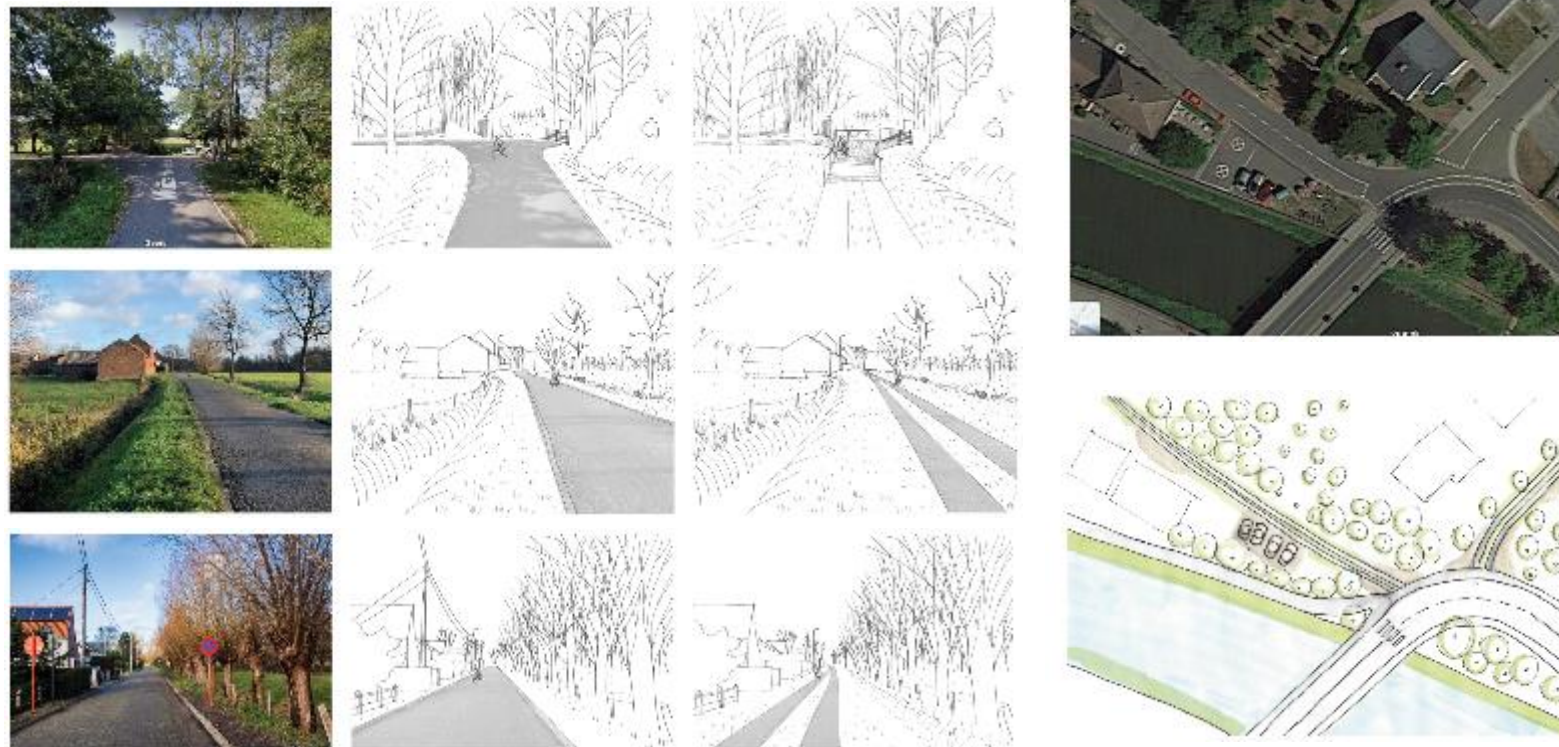
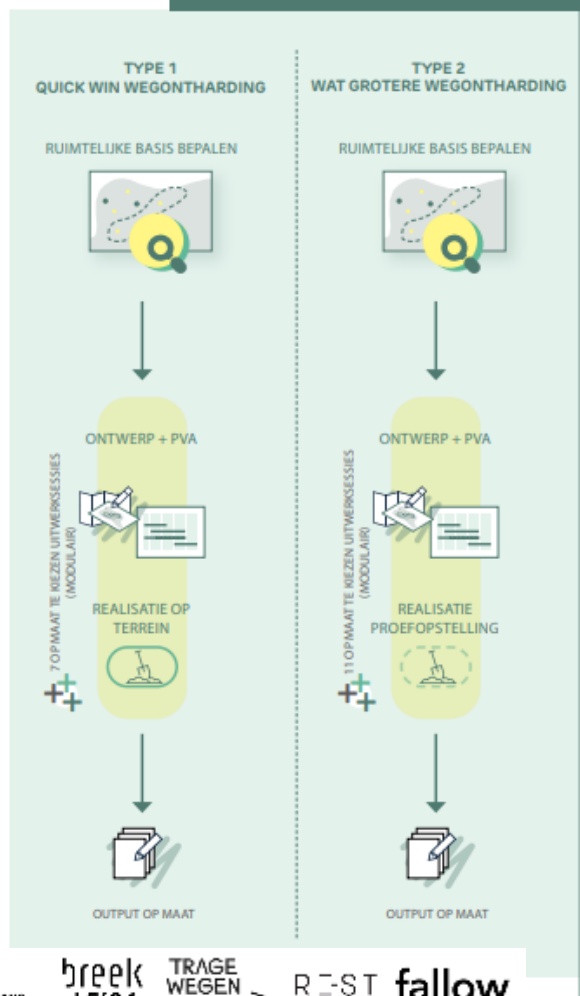


Aangeboden aanpak

LUIK 2 | BEGELEIDING

1. Ruimtelijke basis bepalen – ontwerpnd onderzoek

- Schetsmatig, 2-3 scenario's/fases, referenties
- Workshop ter evaluatie naar voorkeurscenario



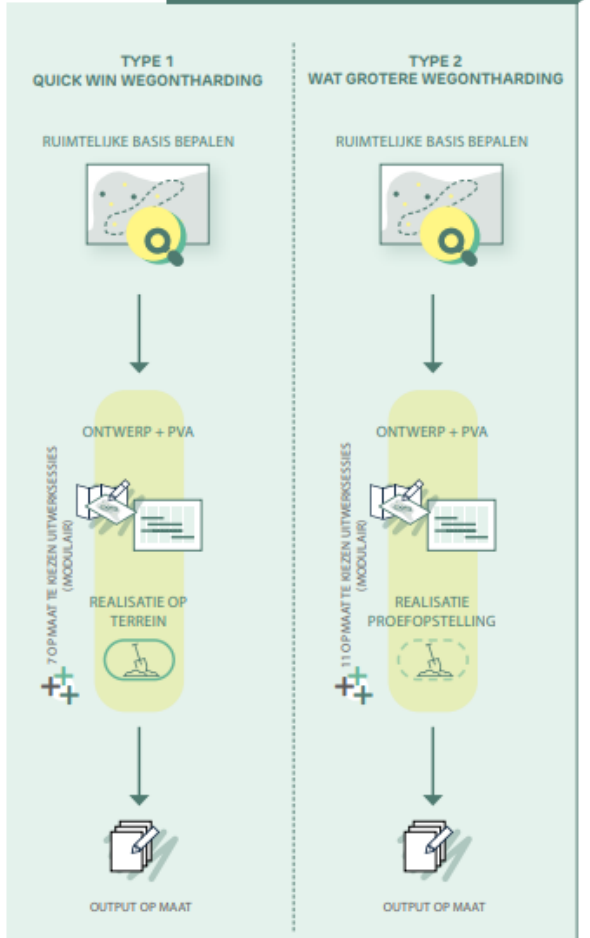
“Kan hier bvb de opmaak van een ontwerp in zitten?”

Aangeboden aanpak

LUIK 2 | BEGELEIDING

2. Ondersteuningspakket volgens vraag (modulaire uitwerkingsfase)

- Voorkeursscenario verfijnen
- Opmaak plan van aanpak
- Ondersteuning en kwaliteitsbewaking naar uitvoering



Fluktuin
Compoettuin
Duurzame Energie
Inheemse Biodiversiteit
Aquaponica



Wild Bloetoopt
Doelhof
Finse Piste



Rustplek
Ravot Jungle
Patanque



Klimgebiedje
Kunst
Frutboman
Vegelpaai
Klavortjes Vier Welts
Bijenkasten
Geluidwand met zor
Zwamwifer



Beoordeling van de plek

Projectnaam	Overl.	Abstr.
Caract. in de omgeving	3	2
Landbouw	3	2
Landbouw en natuur	3	2
Water	3	2

Projectnaam	Overl.	Abstr.
Caract. in de omgeving	3	2
Landbouw	3	2
Landbouw en natuur	3	2
Water	3	2



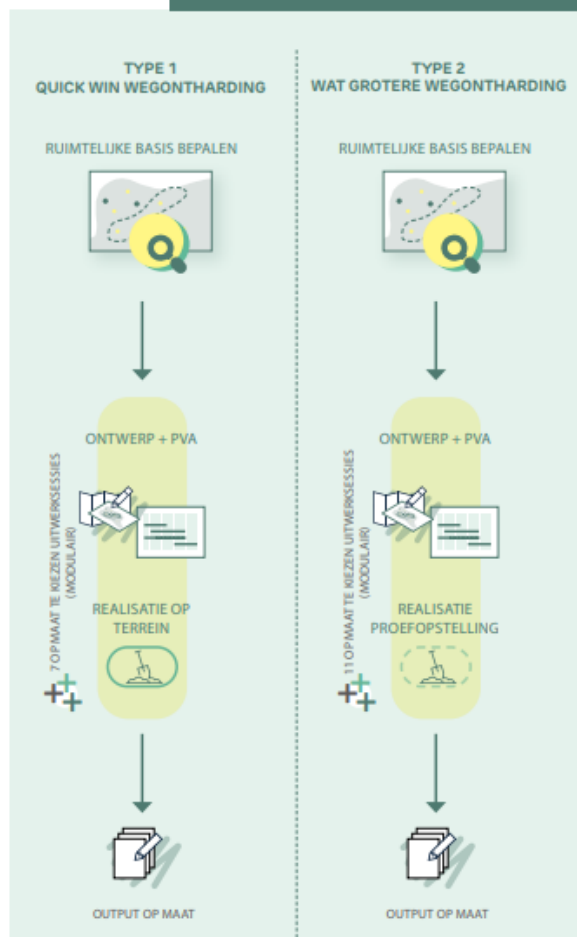
Procédé GreenRoad



Aangeboden aanpak

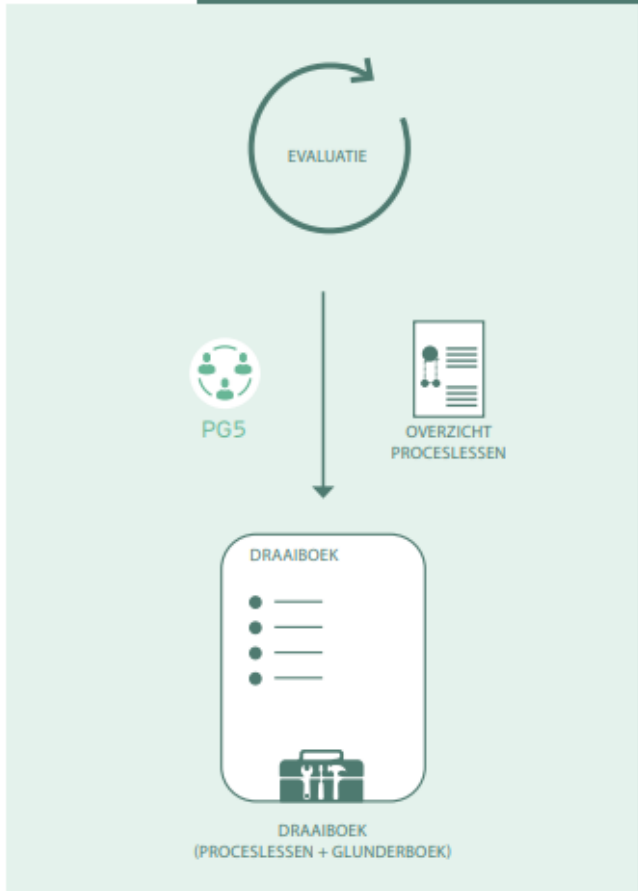
LUIK 2 | BEGELEIDING

3. Voortgangsoverleg en intervisie

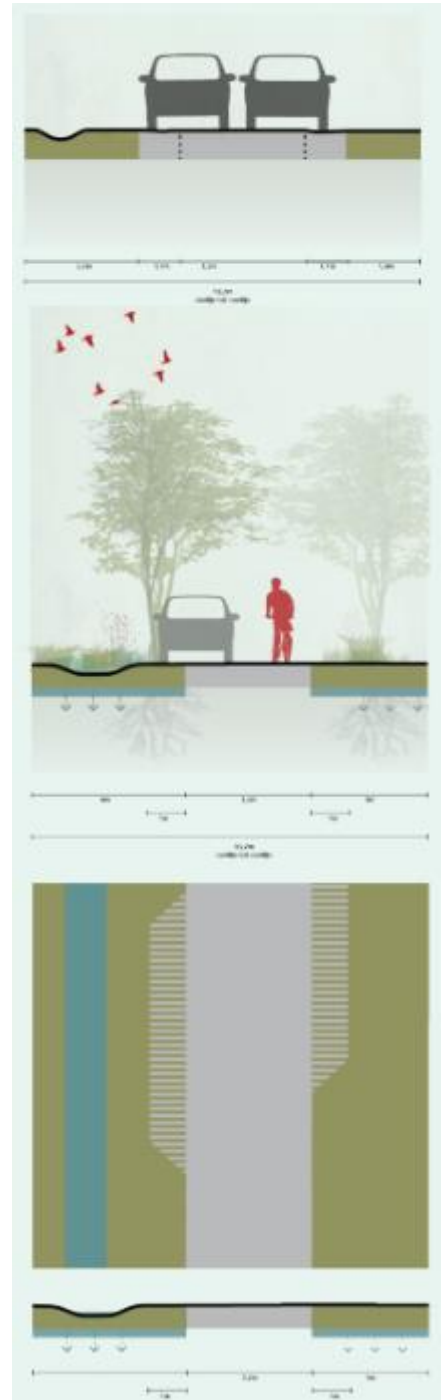
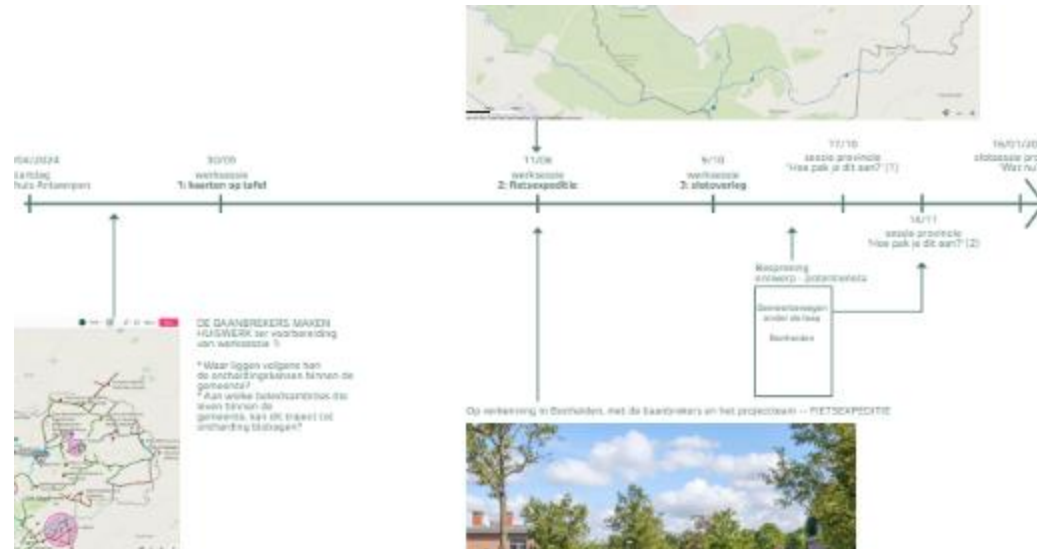


Aangeboden aanpak

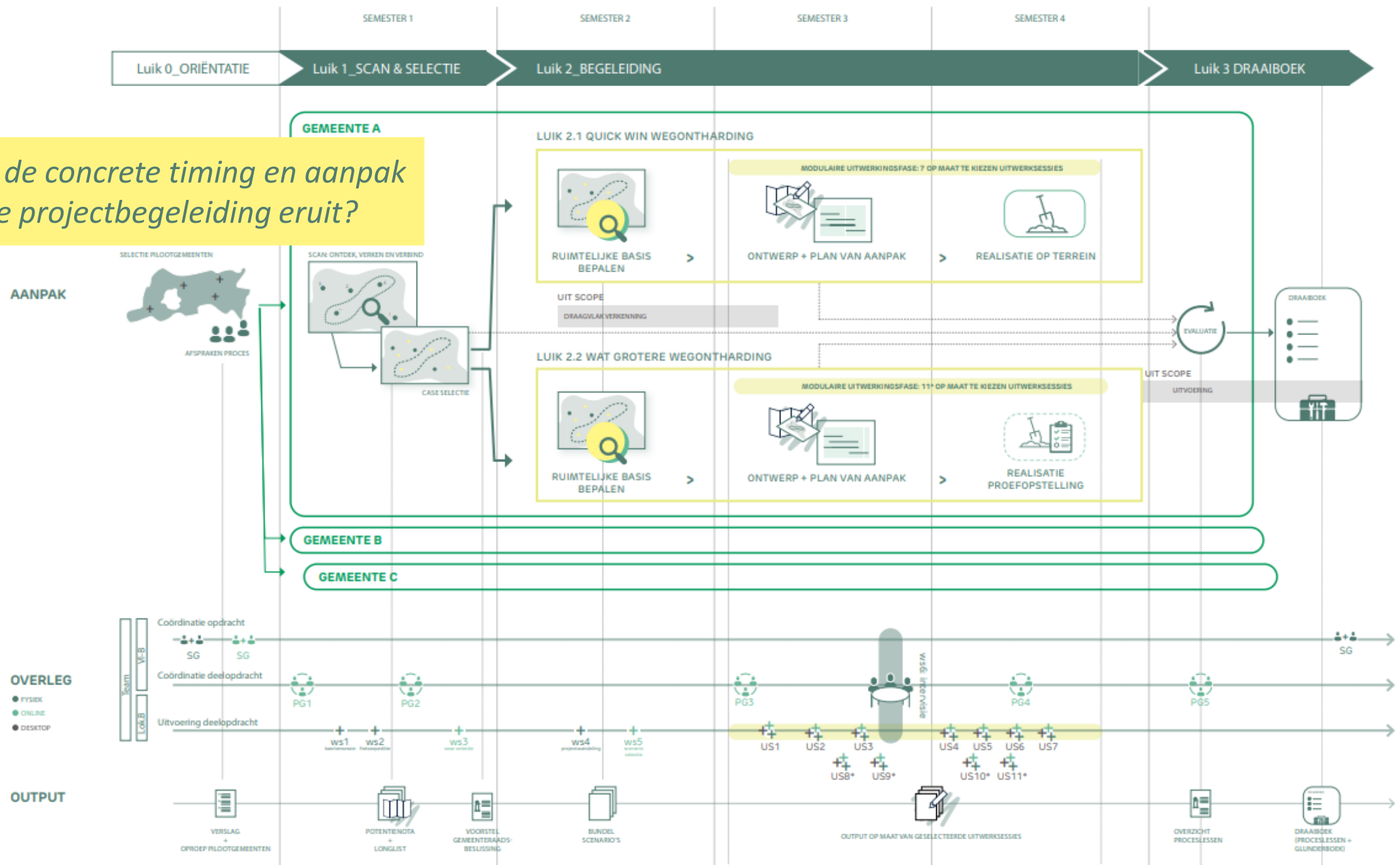
LUIK 3 | DRAAIBOEK



PG 5: proceslessen + glunderboek casewerking - DOORZETTEN



“Hoe ziet de concrete timing en aanpak van de projectbegeleiding eruit?”



“Wat wordt er van de gemeente verwacht?”

Team gemeente

Rol traject	Rol gemeente	trajectstappen	Tijdsinvestering (dagen)
Beslissers	bevoegde schepen(en)	(Kaartensessie), expeditie, caseselectie, intervisie	2
Planners	gemeentelijk coördinator + sparring partner (flankerende dienst) <i>diensten omgeving, mobiliteit, duurzaamheid, toerisme, stadsontwikkeling, openbare werken,...</i>	Alles Kaartensessie, expeditie, (caseselectie), ruimtelijke basis bepalen, intervisie, (uitwerkingsessies)	3 – 6,5 2,5
Uitvoerders	technische dienst, openbare werken	Kaartensessie, expeditie, (caseselectie), ruimtelijke basis bepalen, intervisie, relevantste uitwerkingsessies	2,5 +
Beheerders	groendienst	expeditie, ruimtelijke basis bepalen, (intervisie), relevantste uitwerkingsessies	1,5 +

Cases gemeente

Erftoegangswegen lokale wegen type 3, bestemmingsverkeer
Kansen in lengte, breedte of geheel RE-MOVE typologie

TE VEEL WEG ...



• overmaatse weg met verblijfsfunctie



• overmaatse weg met lage adresdichtheid



OP DE GOEDE WEG



“Is begeleiding van de bewoners doorheen het traject voorzien in het aanbod?”

Cases gemeente



Variatie in typologie, complexiteit, thematische insteek, gebruik, ligging,...

Middel voor aanduidbare kansen voor klimaatadaptatie & leefkwaliteit

Draagvlak bekend, minstens politiek

Scope

Bovenbouw wijziging straatbeeld (incl rijbaan tenzij gemengd verkeer) en gewenst gebruik

Riolering? Ofwel wordt hier niet aan geraakt, ofwel is er een rioleringsplan ('een doorgedreven hydraulisch plan')

Omvang wegtraject met homogeen profiel

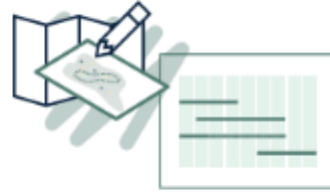
“Ik denk dan om het te laten doen door de buitendienst maar moet dat niet allemaal met aanbestedingen en dure studiebureaus gebeuren tegenwoordig?”



LUIK 2.1 QUICK WIN WEGONTHARDING



RUIMTELIJKE BASIS
BEPALEN



ONTWERP + PLAN VAN AANPAK



REALISATIE OP TERREIN

MODULAIRE UITWERKINGSFASE: 7 OP MAAT TE KIEZEN UITWERKSESSIES

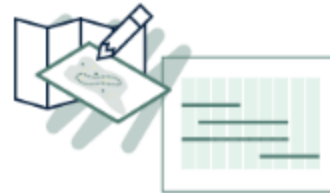
Twee soorten complexiteit



LUIK 2.2 WAT GROTERE WEGONTHARDING



RUIMTELIJKE BASIS
BEPALEN



ONTWERP + PLAN VAN AANPAK



REALISATIE PROEFOPSTELLING

MODULAIRE UITWERKINGSFASE: 11 OP MAAT TE KIEZEN UITWERKSESSIES

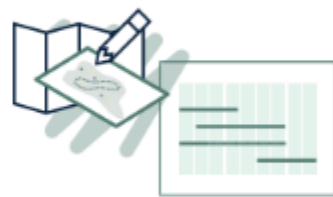


LUIK 2.1 QUICK WIN WEGONTHARDING

MODULAIRE UITWERKINGSFASE: 7 OP MAAT TE KIEZEN UITWERKSESSIES



RUIMTELIJKE BASIS
BEPALEN



ONTWERP + PLAN VAN AANPAK



REALISATIE OP TERREIN





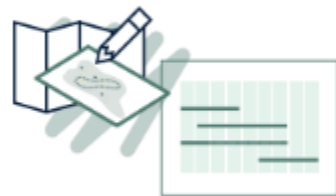
©Nanda Sluijsmans



LUIK 2.2 WAT GROTERE WEGONTHARDING



RUIMTELIJKE BASIS
BEPALEN



ONTWERP + PLAN VAN AANPAK



REALISATIE PROEFOPSTELLING

MODULAIRE UITWERKINGSFASE: 11 OP MAAT TE KIEZEN UITWERKSESSIES



© onthardmee.be

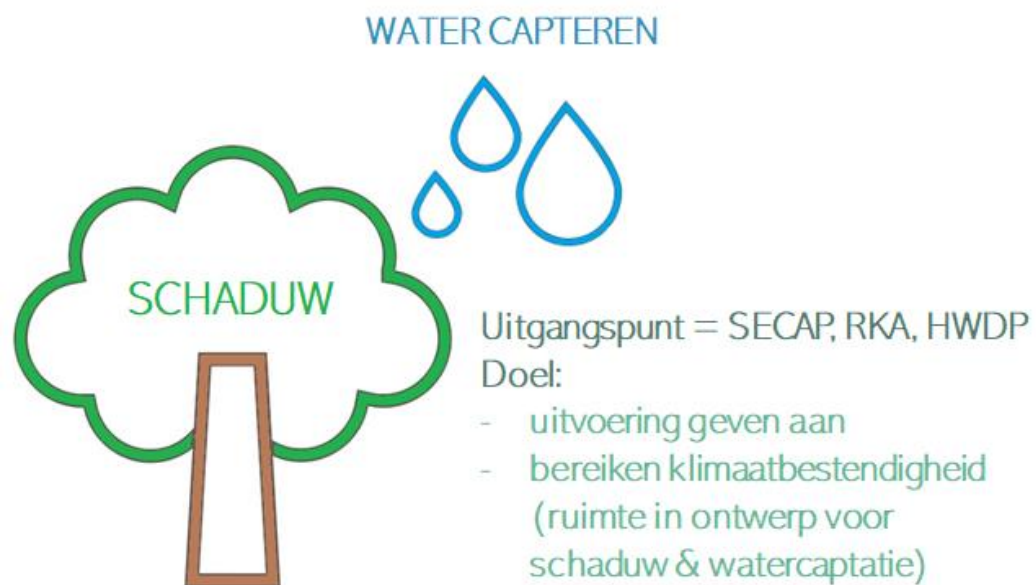
Voorwaarden voor engagement

Gemeente = eindverantwoordelijke:

- effectieve uitvoering op het terrein (indien geen uitvoering binnen de voorziene periode => terugvordering door de provincie van de begeleiderskost, t.w.v. 25.000 euro excl. btw)
- kosten verbonden aan uitvoering ontharding en vergroening (personeel, werking, investering)
- communicatie inwoners (+ budget communicatiemateriaal)
- draagvlak beleid, administratie, inwoners



©Nanda Sluijsmans



VOORWAARDEN

Om in aanmerking te komen voor deze begeleiding, dient de gemeente te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- een gegarandeerde uitvoering van 1 tot 2 ontharding en vergroeningen van gemeentewegen:
 - te starten binnen een termijn van 24 maanden vanaf de start van de begeleiding voor jouw gemeente;
 - uit te voeren in eigen beheer (voorkeur) of in gedeeltelijke of volledige uitbesteding (indien in eigen beheer niet kan);
 - de gemeente beschikt over of voorziet hiervoor de nodige budgetten;
- beschikken over een door de gemeenteraad goedgekeurd klimaatactieplan (SECAP);
- beschikken over een door de gemeenteraad goedgekeurd hemelwater- en droogteplan (HWDP).
- aanleveren van een college- en gemeenteraadsbeslissing waarin het bestuur de deelname aan dit project en de instemming met de voorwaarden ervan onderschrijft.
**De provincie voorziet hiervoor een model van collegebeslissing dat de gemeente kan gebruiken.*

“we hebben een goedgekeurd hemelwaterplan maar dat heeft een upgrade nodig met toevoeging van een droogteluik en actualisatie van het hemelwaterluik

“Zijn er specifieke voorwaarden of richtlijnen met betrekking tot het budget dat de gemeente moet voorzien voor de uitvoering van het onthardingsproject?”

Hoe duur is ontverharden?

Rubriek	Kost
Toplaag opbreken	4,5 - 8,5 euro/m ² Afhankelijk van het materiaal van de toplaag
Fundering opbreken	4 euro/m ²
Optie: Insnijden (bitumineuze) verharding	5 euro/m
Optie: Uitgraven (met hergebruik op site)	7,5 euro/m ³
Optie: Puin afvoeren	50 euro/ton
TOTAAL	8,5 - 12,5 euro/m²

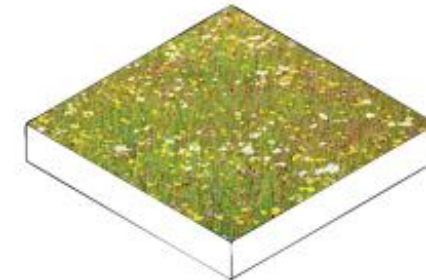
INSCHATTING KOSTPRIJS EXCL. BTW VOOR DE AANLEG EN ONDERHOUD VAN EEN BRAAKLIGGEND TERREIN VAN MIN. 1.000 M² OVER 60 JAAR



ASFALT
AANLEG
€ 50/M²

VERVANGEN
TOPLAAG
€ 15/M²

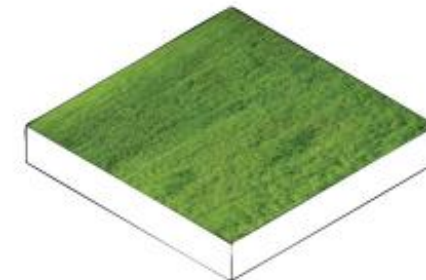
TOTAAL
€ 95/M²



EXT. GROEN
AANLEG
€ 4,5/M²

MAAIEN
€ 0,15/M²
2 X JAARLIJKS

TOTAAL
€ 22,5/M²



GAZON
AANLEG
€ 4,5/M²

MAAIEN
€ 0,06/M²
15 X JAARLIJKS

TOTAAL
€ 58,5/M²

KOSTPRIJS VERHARDING VS GROEN
BRON: INTERCOMMUNALE LEIDDAI

Hoe duur is ontverharden?



Geveltuinen aanleggen:
0-100 euro /m²

Beeld: Tineke Dijkstra (NK Tegelwippen)



In-situ verwerking van betonplaten tot bitumineuze halfverharding: 20-40 euro/m²

Bron: Verhoeve Roads



Binnenstedelijke totaalrenovatie, inclusief rioleringswerken en boombunkers: 500-1200 euro/m²

Bron: Tuinstraten Antwerpen

Hoe duur is ontverharden?

- Landschap-, park- of tuinaanleg: verhardingen zwaarste kost.
- Verharding ifv onderhoud: ook verharding heeft onderhoud nodig.
- Ook verharding heeft een houdbaarheidsdatum en moet vervangen worden.

→ ‘Hoe duur is verharding?’ is een vraag die te weinig gesteld wordt.



© Dirk Kerstens

België heeft slechtste wegen van West-Europa (maar ze zijn beter dan vroeger)

België heeft de slechtste wegen van West-Europa. Dat blijkt uit een onderzoek van het Wereld Economisch Forum. Een van de oorzaken is dat er zeer veel vrachtwagens op onze wegen rijden, en ook de jarenlange verwaarlozing door hogere overheden speelt een rol. Volgens specialisten zijn we een deel van de achterstand aan het inhalen, maar is het te duur om iets aan de kern van het probleem te doen.

Hoe duur is ontverharden?



Straat van de Toekomst (Sint-Niklaas)

	Klassiek scenario	Klimaatadaptief scenario	Vershil
Aanlegkost	1.150.000 €	879.000 €	- 24 %
Wegenis	824.000 €	510.000 €	- 38 %
Riolering/Wadi's	326.000 €	259.000 €	- 21 %
Groen	0 €	110.000 €	+ 100 %
Exploitatiekost	81.000 €	104.000 €	+ 22 %
Wegenis	77.000 €	25.000 €	- 68 %
Riolering/Wadi's	4.000 €	15.000 €	+ 73 %
Groen	0 €	92.000 €	+ 100 %
Meerwaardebatan	0 €	- 28.000 €	- 100 %
TOTAAL	1.231.000 €	983.000 €	- 20 %

