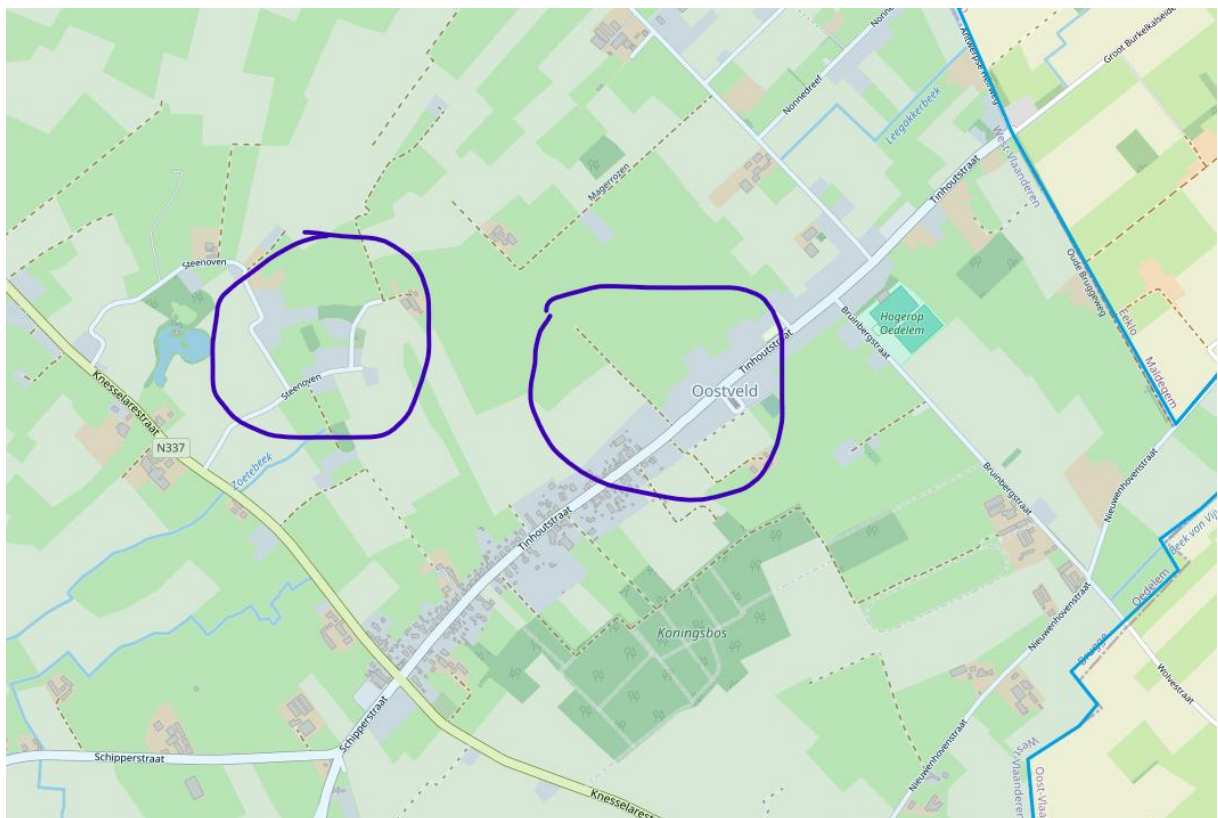


TRAGE WEG OOSTVELD - STEENOVEN ALTERNATIEVENONDERZOEK



Doel

De inwoners van het gehucht Steenoven zijn sterk georiënteerd naar Oostveld voor het verenigingsleven, school, sport (voetbal), kerk... Er is bij hen reeds een jarenlange vraag naar een rechtstreekse verbinding tussen Steenoven en Oostveld. De bestaande route via de Steenoven / Knesselarestraat / Tinhoutstraat is niet fietsveilig. We willen voor de fietsers en voetgangers een veilige en aangename verbinding creëren tussen Steenoven en Oostveld door middel van een trage weg. Een dergelijke directe en veilige verbinding stimuleert bovendien verplaatsingen te voet en met de fiets.



Opdracht

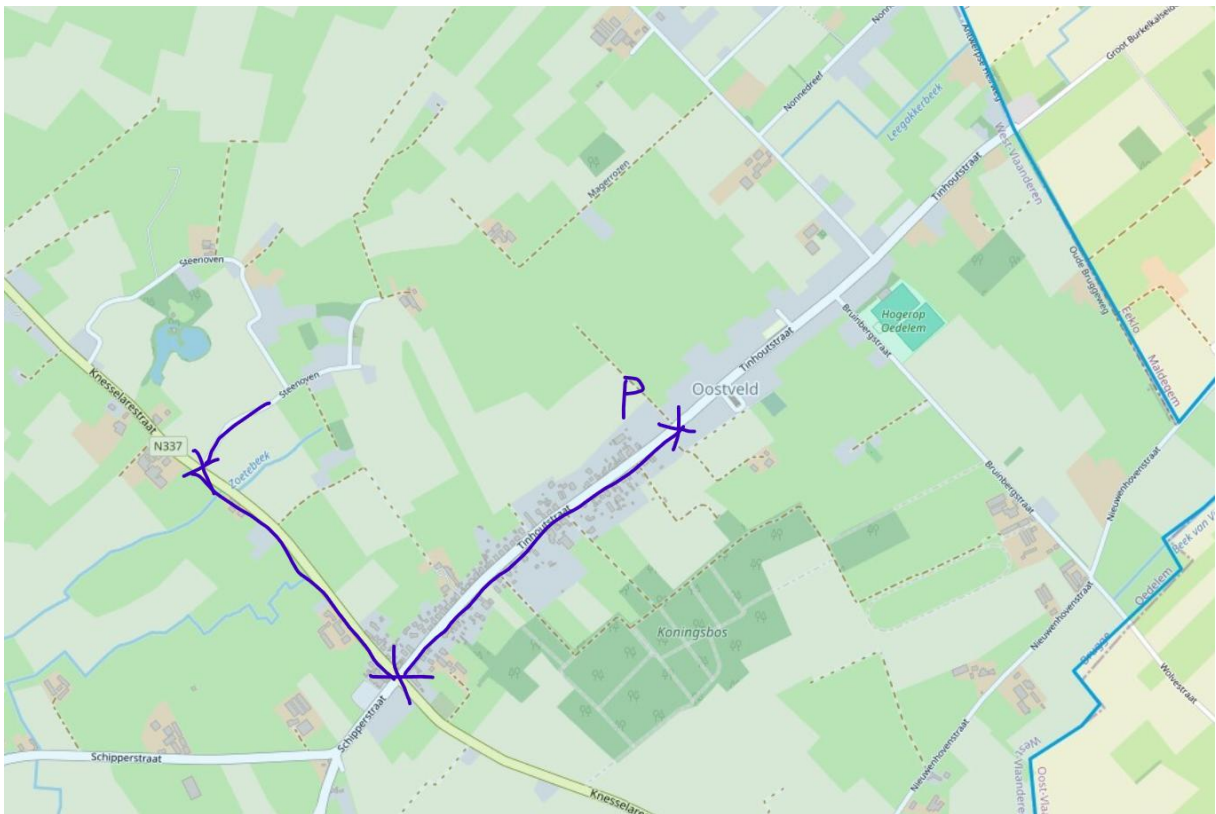
We voeren een alternatievenonderzoek waarbij we de mogelijke verbindingen tussen Steenoven en Oostveld in kaart brengen en tegenover elkaar afwegen.

(Historische) achtergrond

Er bestond vroeger een verbinding tussen Steenoven en Oostveld door de landerijen en langs de parochiezaal. Deze doorgang werd frequent gebruikt door bewoners van Steenoven en Oostveld tot half jaren 80. Toen werden een deel van de verbinding door de landbouwer-eigenaar ingenomen/ingeplougd waardoor de doorgang onmogelijk werd. Nochtans zijn de inwoners van Steenoven nog altijd sterk georiënteerd naar Oostveld, namelijk voor het verenigingsleven dat zich voornamelijk afspeelt in de parochiezaal, de school, Chiro, sport (voetbal) en kerk.

Huidige situatie

Wie momenteel vanuit Steenoven naar Oostveld wil fietsen of wandelen, moet 2 keer de Knesselarestraat oversteken. Wil men naar de parochiezaal in Oostveld, dan moet men ook nog eens de Tinhoutstraat dwarsen. Ter illustratie de prent hieronder waarop in blauwe lijn de route is getekend, en de 3 kruisjes de over te steken punten zijn. De P staat voor parochiezaal Oostveld.



Fietsers en voetgangers die vanuit Steenoven naar Oostveld willen, moeten eerst de Knesselarestraat (een eerste keer) dwarsen. Vervolgens vervolgen ze hun weg via het smalle dubbelrichtingsfietspad dat aanliggend (!) is langs de Knesselarestraat. De Knesselarestraat is een druk bereden gewestweg, genummerd N337. Het Vlaamse Gewest is bevoegd, niet de gemeente, om wijzigingen aan te brengen aan deze weg.

Om in de Tinhoutstraat te geraken, moeten fietsers en wandelaars een tweede keer de Knesselarestraat dwarsen, dit keer via een kruispunt met 4 drukke takken (kruispunt Knesselarestraat – Tinhoutstraat – Schipperstraat). Oversteken als fietser is er niet evident.

Langs de Tinhoutstraat is er wel al een afgescheiden dubbelrichting fietspad, aan de overkant van de parochiezaal en de school. Wil men naar de parochiezaal of de school, dan moet men dus ook nog eens de Tinhoutstraat dwarsen.

Aan het gegeven dat men 2 keer een autobaan moet dwarsen om vanuit Steenoven naar Oostveld te gaan, of zelfs 3 keer wil men de parochiezaal of de school bereiken, kunnen we weinig veranderen.

Wat het aanliggend fietspad in de Knesselarestraat betreft, heeft het Vlaamse gewest voorlopig geen onmiddellijke plannen om het fietspad in de Knesselarestraat afgescheiden te maken van de rijweg. De eerste jaren komt daar dus geen verandering in. En zelfs al zou het Vlaamse gewest beslissen tot heraanleg van de Knesselarestraat, blijven we met het gegeven zitten dat men vanuit de Steenoven de druk bereden Knesselarestraat 2 (!) maal moet oversteken om naar Oostveld te gaan.

Bovendien geldt dat, in het kader van verkeersstromen, het de veiligste oplossing is om de zwakke weggebruikers, waar mogelijk, te scheiden van het drukke verkeer (autoverkeer, vrachtverkeer,...) en hen rustigere alternatieven te bieden. Daarbovenop wenst het gemeentebestuur verplaatsingen te voet en met de fiets te stimuleren (zie infra: Trage Wegen Plan Oostveld, mobiliteitsplan, meerjarenplan).

Historiek van de voormalige verbinding tussen Steenoven en Oostveld

Ooit bestond er een rechtstreekse verbinding tussen de Steenoven en Oostveld. Tot deze trage weg werd reeds op 18 september 1925 beslist in de gemeenteraad van Oedelem, *overwegende dat de wijken genaamd "de Steenoven en Magerrozen" deel (uit)maken van de parochie Oostveld en zo te zeggen, als stoffelijk gebied van de parochie afgezonderd blijven bij gebrek aan een degelijk ??*. Gezien het hierbij gevoegde verzoekschrift van *belanghebbende inwoners.*" (STUK 1).

Deze historische weg werd meer dan 60 jaar gebruikt en werd verhard en onderhouden door het gemeentebestuur. De trage weg werd echter halfweg de jaren 80 voor een deel **ingenomen door de landbouwer-eigenaar** waardoor die niet meer toegankelijk was.

Ondanks de verschillende onderhandelingen tussen het gemeentebestuur en de landbouwer-eigenaar enerzijds en leden van de werkgroep Oostveld en de landbouwer-eigenaar anderzijds werd de verbinding nooit meer terug opengesteld door de landbouwer-eigenaar.

In de gemeenteraad van 18 juni 2001 deed **toenmalig raadslid Jos Sypré** de suggestie om naar aanleiding van de opmaak van het ruimtelijk structuurplan in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan grote aandacht te besteden aan de uitbouw van een wandel- en fietspadennetwerk binnen de gemeente. **"Met het vernieuwde parochiaal centrum, de vernieuwde basisschool en de toegenomen bebouwing in de wijk Steenoven en Oostveld blijkt de heropening van de kerkwegel momenteel nog altijd een prioriteit te zijn.** De heropening van de kerkwegel Steenoven – Oostveld kan een aanzet zijn om de verscheidene woonkernen van onze gemeente veilig te ontsluiten." (STUK 2)

Tragewegenplan Oostveld – uitbouw fijnmazig en veilig wegennet

Er is, onder meer naar aanleiding van de blijvende vraag, beslist tot de opmaak van een **tragewegenplan Oostveld**. Samen met de provincie en een gemeentelijke klankbordgroep (bestaande uit de adviesraden sport, landbouw, milieu, cultuur, jeugd, senioren, personen met een handicap, de Wandelclub, Heemkring Bos en Beverveld, de politieke fracties en alle Oostveldse verenigingen) werd een gedragen visie uitgewerkt. M.b.t. de verbinding tussen Steenoven en Tinhoutstraat (weg 10 en weg 11) is de meerderheid van de belangengroepen voor het openstellen van de verbinding. **'Het is belangrijk voor de veiligheid van de fietsers en voetgangers'.** Het voorstel luidt als volgt **'Er wordt gestreeft naar het terug open stellen van de historische verbinding Steenoven – Oostveld. Hierbij is een verbinding van Steenoven met Ruweschuurstraat (weg 9) en aantakking naar het parochiaal centrum prioritair'.** De verbindingen (weg 9, weg 10 en weg 11) kregen een A-label, wat betekent dat ze op te nemen zijn als deel van het basisnetwerk trage wegen. (STUK 3)

De commissie Trage Wegen van de provincie West-Vlaanderen gaf in de zitting van 27 juni 2016 gunstig advies voor deze beleidsvisie Trage Wegen Oostveld: **'Deze lijkt gedragen te worden door een brede klankbordgroep. De visie kadert in een ruimer geheel en biedt in een latere fase mogelijkheid tot uitbreiding of aansluiting bij eventuele plannen in de omgeving'.** Specifiek m.b.t. de verbinding tussen Steenoven en Oostveld lezen we in het advies: **'Verder biedt het cluster van wegen in het gebied Magerrozen de mogelijkheid om de veiligheid van de fietsers en voetgangers te verhogen'.** (STUK 4)

Het dossier 'Trage Wegen Oostveld', bestaande uit een overzichtskaart en een actieplan voor alle beschreven trage wegen, werd goedgekeurd in de gemeenteraad in de zitting van 15 september 2016.

Mobiliteitsplan Beernem – trage wegen als verkeersveilig alternatief

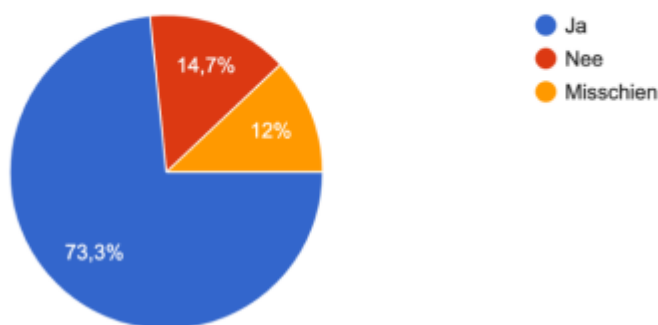
In het **mobilitieitsplan** (STUK 5), goedgekeurd in de gemeenteraad van 22 februari 2018, staat, onder het punt 'stimuleren van duurzame verplaatsingen', dat **trage wegen een belangrijke rol kunnen vervullen als verkeersveilige alternatief voor de zwakke weggebruiker** (pag. 6). Het mobiliteitsplan bevat bovendien een beleidskader voor trage wegen waarbij de prioriteiten vastgelegd worden. **De eerste prioriteit is de verbinding tussen de elkernen onderling**. De trage weg die Steenoven met Oostveld zou verbinden, behoort tot de eerste prioriteit. **Trage wegen van de eerste prioriteit "dienen behouden en indien mogelijk bijkomend geactiveerd of gecreëerd te worden, omdat deze trage wegen het meest bijdragen tot het promoten van verplaatsingen te voet of met de fiets."** (pag. 56) Het uitwerken van een tragewegennetwerk op het grondgebied van Beernem is opgenomen als een mobiliteitsbehoefte (pag. 11). Bij het actieprogramma is de concrete realisatie van het tragewegennet voor Oostveld, waarvan het tragewegenplan Oostveld reeds is opgemaakt, opgenomen als actie (pag. 84).

Participatietraject en meerjarenplan 2020-2025 – (her)openen van bestaande kerkwegels

In de aanloop naar de opmaak van het meerjarenplan 2020-2025 organiseerden we via de organisatie iDrops een **participatietraject** over de toekomst van Beernem (STUK 6). 14 Beernemnaars werden uitgekozen om actief deel te nemen aan het traject 'Beernem 2.0'. **Het panel ontwikkelde 6 voorstellen. Het zesde voorstel was "De fiets centraal": Fietsen in Beernem moet aangenamer en veiliger! Dit kunnen we doen door de bestaande fietspaden goed te onderhouden, eventueel te verbreden waar kan, het beter aanduiden van bestaande fietsroutes en het (her)openen van bestaande 'kerkwegels'. De bedoeling is om de auto zoveel mogelijk te bannen.**" Alle Beernemnaars kregen vervolgens de mogelijkheid om online feedback te geven op de 6 voorstellen. 150 inwoners namen hieraan deel. **Maar liefst 73,3% van die Beernemnaars vond dat het voorstel 'De fiets centraal' moet opgenomen worden in het meerjarenplan (zie punt 6 in STUK 6).**

6. Vind je dat dit voorstel moet worden opgenomen in het nieuwe meerjarenplan?

150 antwoorden

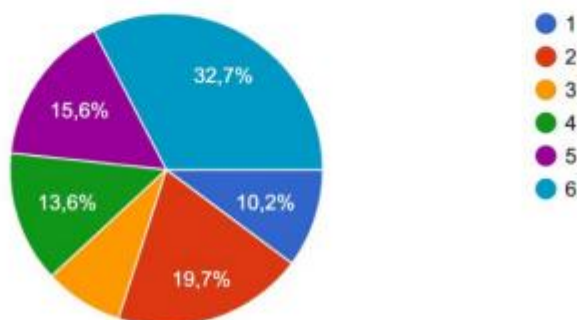


Waarmee dit voorstel meteen ook, met voorsprong, het beste van de 6 voorstellen was.

1. Vrijwilligersplatform Vind Elkaar
2. Beernem 2.0 Family Edition
3. Toegankelijke sociaal assistente
4. WTB Ondernemerscentrum
5. Coöperatie duurzame energie
6. De Fiets Centraal

Welke voorstel vond je het beste idee?

147 antwoorden



Ook de **adviesraden** konden hun ideeën overmaken in de aanloop naar de opmaak van het meerjarenplan 2020-2025. Deze ideeën zijn opgenomen in de documentatie bij het meerjarenplan (STUK 7). Zo formuleerde de Beernemse **jeugdraad** 33 ambities. 1 van die ambities was de volgende: *“We hopen op een vlotte fietsverbinding van verschillende dorpskernen, **het verder ontwikkelen van trage wegen** en investeren in fietskwaliteit én -veiligheid, twee verschillende zaken.”* (pag. 220) De **adviesraad Milieu** vraagt om bij het heropenen van trage wegen in landbouwgebied voorzichtig te zijn bij die trage wegen waarvan het gebruiksnut in vraag kan worden gesteld. De raad stelt zich de vraag of het zinvol is om een trage weg te herwaarderen indien er op korte afstand een bruikbaar alternatief is. (pag. 196) Het gemeentebestuur koppelde hierop terug door in het meerjarenplan 2020-2025, aan het **actieplan 6.6 ‘We werken verder aan het openstellen van trage wegen’**, volgende zin toe te voegen: *“we hebben oog voor het gebruiksnut zodat enkel trage wegen die een verbindingfunctie hebben dienen te worden opengesteld”* (pag. 318).

Onder dit actieplan staat actie 6.6.2 ‘Realiseren trage weg Steenoven-Oostveld’ vermeld. Dit alles kadert in beleidsdoelstelling 6: ‘betere mobiliteit’, waarbij we onder meer het volgende lezen *‘Er wordt ervoor gekozen om van Beernem een **fietsgemeente** te maken. Bij alle verkeersingrepen wordt het **STOP-principe** toegepast, er worden fietspaden aangelegd, **er worden trage wegen geopend** en via fiets- en schoolstraten wordt gezorgd voor veiligere fietsroutes en schoolomgevingen én gezondere lucht aan de scholen.’*(pag. 314)

Het meerjarenplan 2020-2025 is goedgekeurd op 19 december 2019 (STUK 7).

Ruraal erfgoed – doorgeven aan komende generaties

Heel wat trage wegen zijn historische verbindingen. In het meerjarenplan 2020-2025 wordt bovendien **ingezet op ruraal erfgoed** (bv. kapelletjes, **trage wegen**, houtig erfgoed, ...) vermits dit beeldbepalend is voor onze

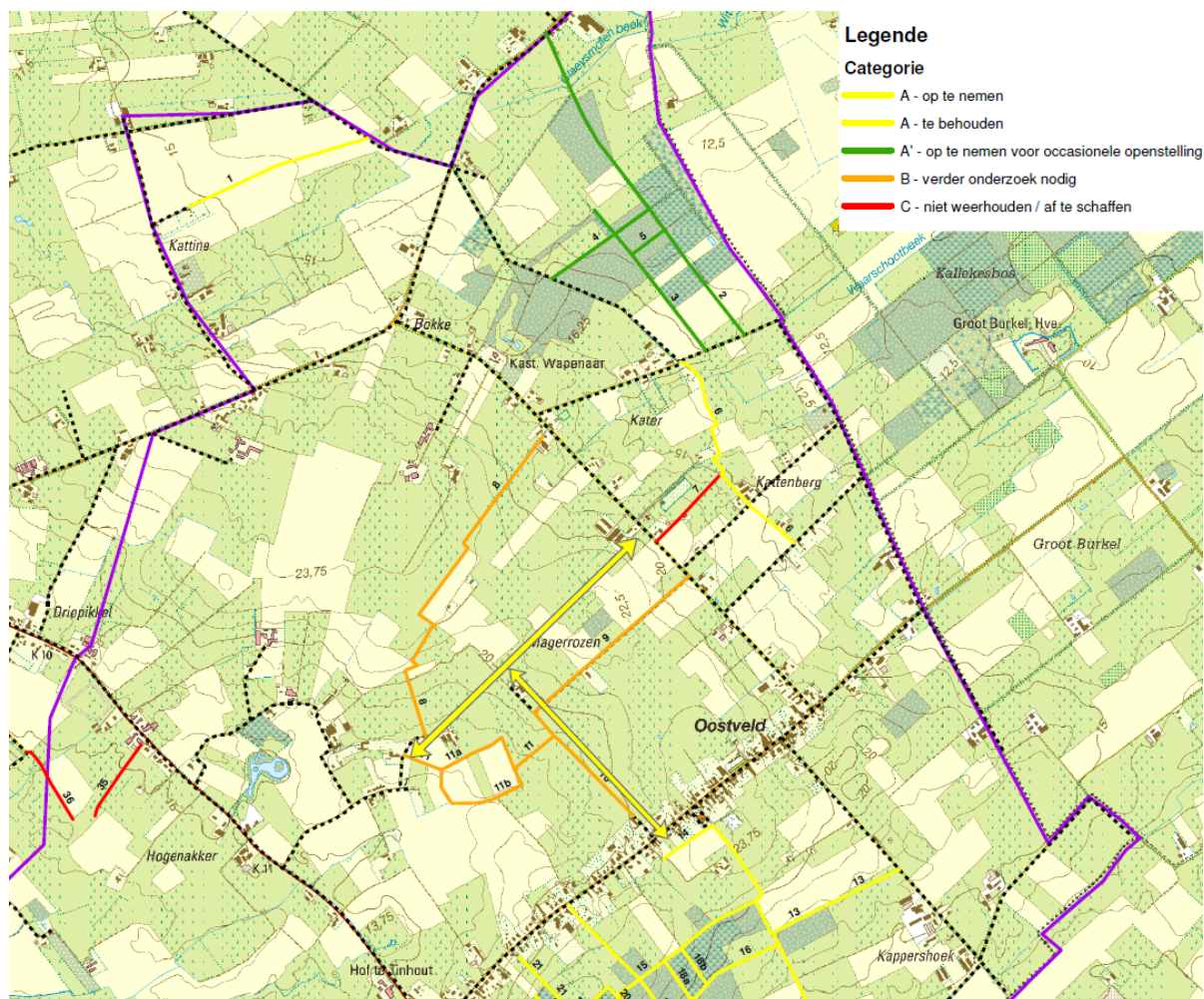
plattelandsgemeente. “Er worden de inspanningen gedaan om **belangrijk onroerend erfgoed (zoals trage wegen) op duurzame wijze door te geven aan de komende generaties.**” (pag. 426)

Recreatieve meerwaarde

De trage weg tussen Steenoven en Oostveld zou niet alleen een veilige en cultuurhistorische verbindingsweg zijn, maar zou ook op recreatief vlak een meerwaarde betekenen. Wandelaars en fietsers kunnen **op een rustige manier van het landschap en de natuur genieten, wat op zijn beurt het wandelen en fietsen stimuleert.**

Bovendien is het de bedoeling om de trage weg in een latere fase te laten aansluiten met de Ruweschuurstraat. In het **beleidsplan trage wegen Oostveld**, goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 15 september 2016, werd namelijk beslist om binnen het kader van de uitbouw van een fijnmazig veilig wegennet voor de zachte weggebruiker, in het binnengebied tussen de Knesselarestraat, de Tinhoutstraat en Ruweschuurstraat niet enkel een NW-ZO verbinding te creëren, maar ook een NO-ZW-verbinding. In de globale visie wordt verwoord dat dit belangrijk is **voor de veiligheid van voetgangers en fietsers**. Ook in het advies van de commissie trage wegen lezen we: **‘Verder biedt het cluster van wegen rond Magerrozen de mogelijkheid om de veiligheid van fietsers en voetgangers te verhogen’**. Bovendien zou de NO-ZW-verbinding aansluiting kunnen maken op het **Grote Routepad Tijl Uilenspiegel, wat dan weer een recreatieve meerwaarde heeft.** (STUK 4)

De gewenste NW-ZO verbinding en NO-ZW-verbinding zijn beiden met een gele pijl aangeduid op onderstaande prent. Je ziet er dat de NO-ZW-verbinding aansluit op de Ruweschuurstraat, terwijl de NW-ZO-verbinding aansluiting vindt met de Tinhoutstraat.



Blijvende vraag tot trage weg

Ter illustratie van de blijvende vraag van inwoners en belangenverenigingen worden nog enkele (recentere) brieven toegevoegd van inwoners en van de vzw Oostveld Leeft met de vraag naar een stand van zaken van de trage weg tussen Steenoven en Oostveld.

- Oostveld Leeft in 2020: *'Hoe staat het met de andere trage weg naar de Steenoven?'* (STUK 8)
- Inwoner 1 in 2021: *'Wij kijken als jong gezin, en wij niet alleen, enorm uit naar een veilige trage weg richting het Oostveld'* (STUK 9)
- Oostveld Leeft in 2020: *'Een volgende prangende vraag willen wij stellen omtrent de vorderingen voor de realisatie en openstellen van de Trage weg Steenoven – Magerrozen. We kennen de lange historie van deze en de pogingen die door Uw bestuur ondernomen werden ... de vergadering vroeg toch om de actuele situatie in deze zaak te mogen vernemen. Ook de plaatselijke bewoners vragen ernaar.'* (STUK 10)
- Inwoner 2 in 2023: *'Dit leeft echter enorm in de steenoven, en dat project is hier breed gedragen (kinderen veilig naar school etc).'*' (STUK 11)

Zoals hierboven aangehaald, zijn er verschillende redenen waarom het gemeentebestuur een nieuwe trage weg wil realiseren tussen Steenoven en Oostveld (omwille van de veiligheid, uitbouw fijnmazig, veilig wegennet voor zachte weggebruikers, recreatief, cultuurhistorisch), waarvan de voornaamste reden de verkeersveiligheid is.

De parochiezaal, de school, Chiro, de kerk (= het sociale leven) situeren zich allemaal in de Tinhoutstraat. De meest logische en veilige oplossing zou dus een verbinding zijn tussen Steenoven en de Tinhoutstraat (Oostveld). Bij voorkeur start de trage weg dus in de Tinhoutstraat, om via de achterliggende landerijen de Steenoven te bereiken.

Alternatieven worden onderzocht om deze verbinding te kunnen maken.

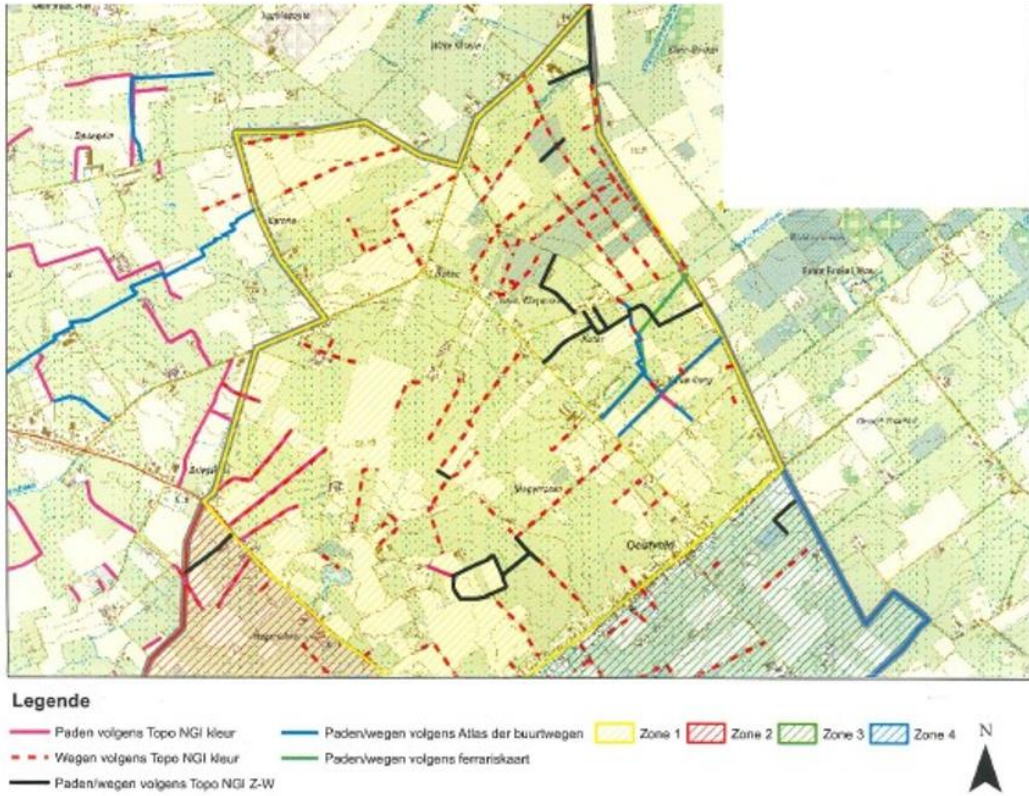
Historische verbindingen tussen Steenoven en Oostveld

Historische kaarten

In het kader van de opmaak tragewegenplan Oostveld (opgestart in 2014) werden de historische paden en wegen in kaart gebracht. Hierbij werden alle paden en wegen ingetekend volgens de TOPO NGI kleurenkaart (**roze en gestipte rode lijnen**) en de TOPO NGI zwart-Wit kaart (**zwarte lijnen**).

Ook de Atlas der buurtwegen (blauwe lijnen) en de Ferrariskaart (groene lijn) werden hierbij geconsulteerd. We stellen vast dat in het onderzoeksgebied tussen Oostveld en Steenoven op deze 2 kaarten geen wegen aanwezig zijn tussen Steenoven en Oostveld.

Dit alles resulteerde in onderstaande startkaart.



Alle op kaart gevonden historische wegen werden ter plaatse bezocht en geëvalueerd.

Dit resulteerde in een nieuwe kaart waarop de geïnventariseerde wegen werden ingedeeld in

- 'aanwezig toegankelijk' (groen)
- 'aanwezig niet toegankelijk' (oranje)
- 'verdwenen' (rood)

De officiële straten zijn aangeduid in zwarte stippellijn.



Hieruit kan je resulteren dat er momenteel **GEEN ENKELE** bestaande trage verbinding is tussen Oostveld en Steenoven.

Mogelijke verbindingen

Aangezien er geen enkele bestaande trage verbinding is tussen Steenoven en Oostveld, bekijken we welke geïnventariseerde historische wegen in aanmerking komen voor een veilige trage weg tussen Steenoven en Oostveld. Daarnaast bekijken we of er eventuele andere toegangswegen in aanmerking kunnen komen om via achterliggende landerijen een verbinding te maken met Steenoven.

Bij de ontwikkeling van een nieuwe (trage) weg streven we ernaar om de impact zo beperkt mogelijk te houden. Hierbij volgen we onderstaande regels:

- We **dwarsen geen huiskavels** en dit om 2 redenen:
 - Dit heeft een te grote impact op het leven van de bewoners van de huiskavel
 - Dit is een veel duurdere oplossing voor het gemeentebestuur aangezien bouwgrond duurder is dan landbouwgrond
- We **beperken** zoveel mogelijk de **inname van landbouwgrond**
- Inname van gronden die reeds de functie van **weg** hebben **genieten de voorkeur** aangezien dit in praktijk weinig tot geen impact heeft op de onteigenden. Integendeel, vanaf onteigening zal de weg onderhouden worden door de gemeente en hoeft de eigenaar dit niet meer zelf te doen.
- We **vermijden het splitsen van percelen**. Bij bepaling van een mogelijke verbinding volgen we de perceelsgrens

Geïnventariseerde historische wegen

Hieronder bespreken we de mogelijke geïnventariseerde historische verbindingen als mogelijke route voor de te realiseren verbinding tussen Oostveld en Steenoven, zoals besproken in de werkgroep trage wegen van 21 oktober 2024 (STUK 12):

Geel 1a en geel 1b: Dit zijn historische wegen die aanwezig en toegankelijk zijn. Deze verbinding dient echter het doel niet. Fietzers moeten via deze verbinding nog steeds **2 keren de gewestweg moeten oversteken** en daarbij nog steeds over een vrij lange afstand het smalle aanliggende dubbelrichtingsfietspad volgen. Dit is geen verbetering van de veiligheid voor de fietser. Bovendien maakt deze verbinding geen aansluiting met de Tinhoutstraat. Om dit te verwezenlijken zou er door de **huiskavel** Tinhoutstraat 25 of 27 moeten gegaan worden. Om deze redenen wordt deze verbinding **niet weerhouden** als mogelijke veilige trage verbinding tussen Steenoven en Oostveld.

Geel 2: Dit is een historische weg die aanwezig en toegankelijk is. Deze weg start in de Tinhoutstraat via een doorgang tussen de percelen met huisnummer 49-51. Deze doorgang dwarsst geen huiskavel en wordt dus **weerhouden** ter verdere bespreking.

Geel 3: Dit is een historische weg die verdwenen is. Deze historische weg gaf verbinding naar de achterliggende weiden, maar heeft geen verbinding met de Tinhoutstraat. Om de Tinhoutstraat te bereiken zou er door de **huiskavel** Tinhoutstraat 59 moeten gegaan worden. Bovendien **splitst deze weg ook de huidige kadastrale percelen**. Om deze redenen wordt deze verbinding niet weerhouden als mogelijke veilige trage verbinding tussen Steenoven en Oostveld.



Geel 5, 4a, 4 en 4b: Geel 5 is een historische weg die aanwezig en toegankelijk is, met uitzondering van het laatste stukje. Het gedeelte van de Tinhoutstraat tot aan de start van Geel 5 is de bestaande toegangsweg tot de parochiezaal en is openbare weg. Het eerste deel van Geel 5 is reeds in eigendom van gemeente Beernem. Geel 5 gaat vervolgens over in Geel 4a en Geel 4. Geel 4a en Geel 4 zijn historische wegen die verdwenen zijn. De verbinding eindigt in Geel 4b dat ook al in eigendom van de gemeente is. Deze verbinding wordt **weerhouden** ter verdere bespreking.

Geel 6: Deze historische weg is aanwezig, maar niet toegankelijk. De weg gaf vroeger verbinding naar de achterliggende weiden, maar is nu een **huiskavel** geworden, nl. Tinhoutstraat 121. Om deze reden wordt deze verbinding **niet weerhouden** als mogelijke veilige trage verbinding tussen Steenoven en Oostveld.



Geel 7, 8 en 9: Om van het centrum Oostveld (Tinhoutstraat omgeving parochiezaal) naar Steenoven te rijden via deze eventuele verbindingen die aansluiten op de Ruweschuurstraat zou een **omweg gecreëerd worden van bijna 1,5 km met bovendien het dwarsen van een kruispunt (Ruweschuurstraat / Tinhoutstraat / Bruinbergstraat)**. Voor fietsers, en zeker voetgangers, is dergelijke omweg te ver. Daarom worden deze verbindingen **niet weerhouden** als mogelijke veilige trage verbinding tussen Steenoven en Oostveld

Mogelijke andere doorgangen als start van de verbinding

De Tinhoutstraat kent een zeer dichte bebouwing met aaneensluitende huiskavels. Buiten de hierboven besproken doorgangen, is er geen enkele doorgang meer aanwezig in de Tinhoutstraat die bovendien niet door een huiskavel loopt. Dat betekent dat geen enkele andere doorgang het vertrekpunt kan zijn om Oostveld via achterliggende landerijen te verbinden met Steenoven.



Conclusie

Slechts op 2 plaatsen is er een bestaande doorgang, waarbij geen huiskavel wordt gedwarst: Geel 2 en Geel 5, 4a, 4 en 4b.

Toelichting mogelijke verbindingen via de 2 doorgangen

Er worden 2 verbindingen weerhouden voor verder onderzoek in het kader van een trage weg tussen Steenoven en Oostveld. Dat zijn de verbindingen die starten in de Tinhoutstraat en waarbij er geen huiskavel wordt gedwarst, namelijk:

- Geel 5, 4a, 4 en 4b (verder genoemd: **Doorgang via parochiezaal**)
- Geel 2 (verder genoemd : **Doorgang via 49-51**)

1. Doorgang via parochiezaal



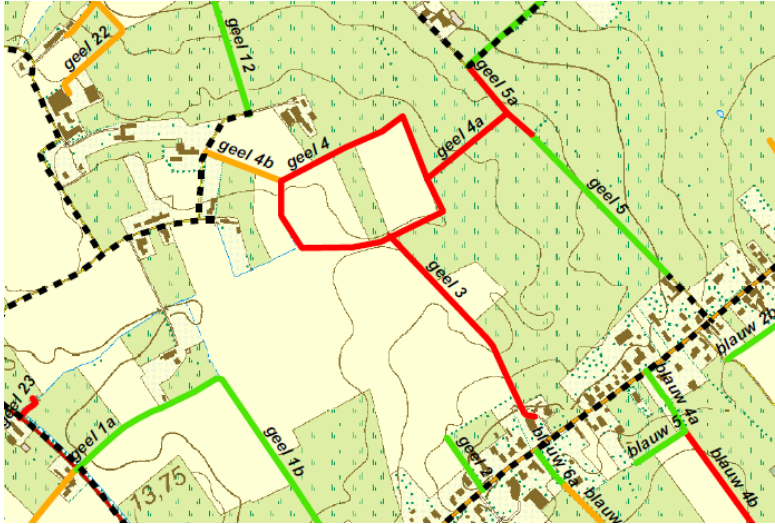
Deze verbinding start via de bestaande toegangsweg naar de parochiezaal (Tinhoutraat 91). Aansluitend op deze toegangsweg kan verbinding gemaakt worden naar de Steenoven via de perceelsgrenzen van de achterliggende landerijen.

We bespreken 3 mogelijke opties:

- Optie A
- Optie B
- Optie C

Optie A komt overeen met de historische verbinding die ooit bestaan heeft tussen Steenoven en Oostveld.

Op onderstaande prent kan je de verbinding volgen via geel 5, geel 4a, geel 4 en geel 4b.



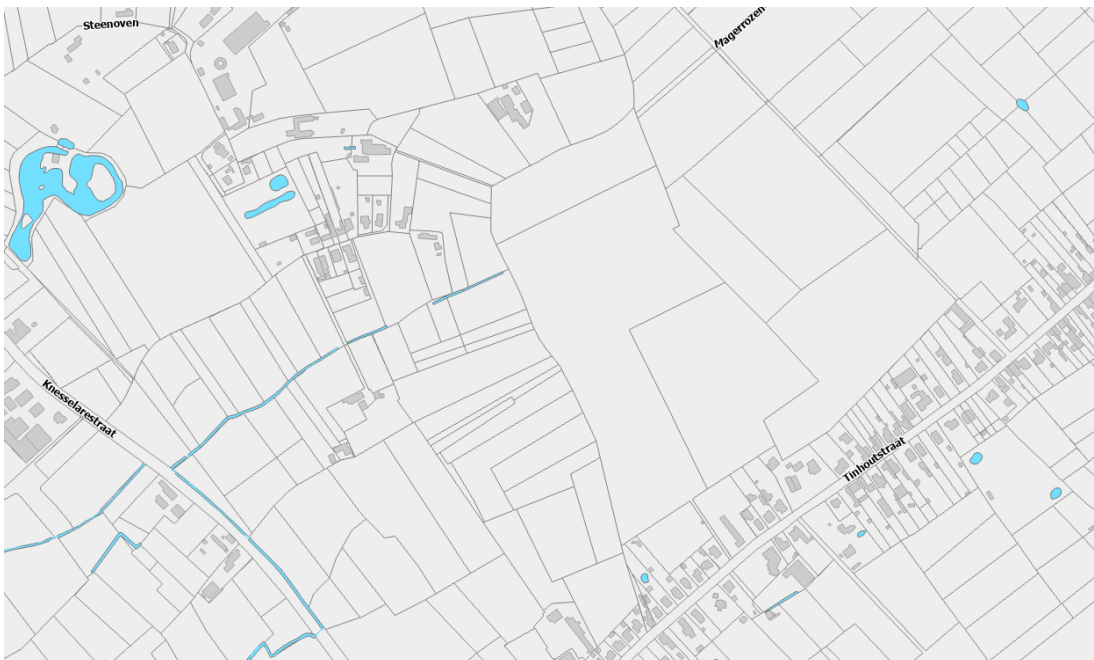
Deze weg start langs een bestaande weg en volgt verder de (natuurlijke) afscheiding tussen gebruikspcelen, zoals duidelijk te zien op deze recente luchtfoto. Op de foto eronder zie je in het paars de trage weg – die dus langs de kadastrale én gebruikspcelen komt te liggen.

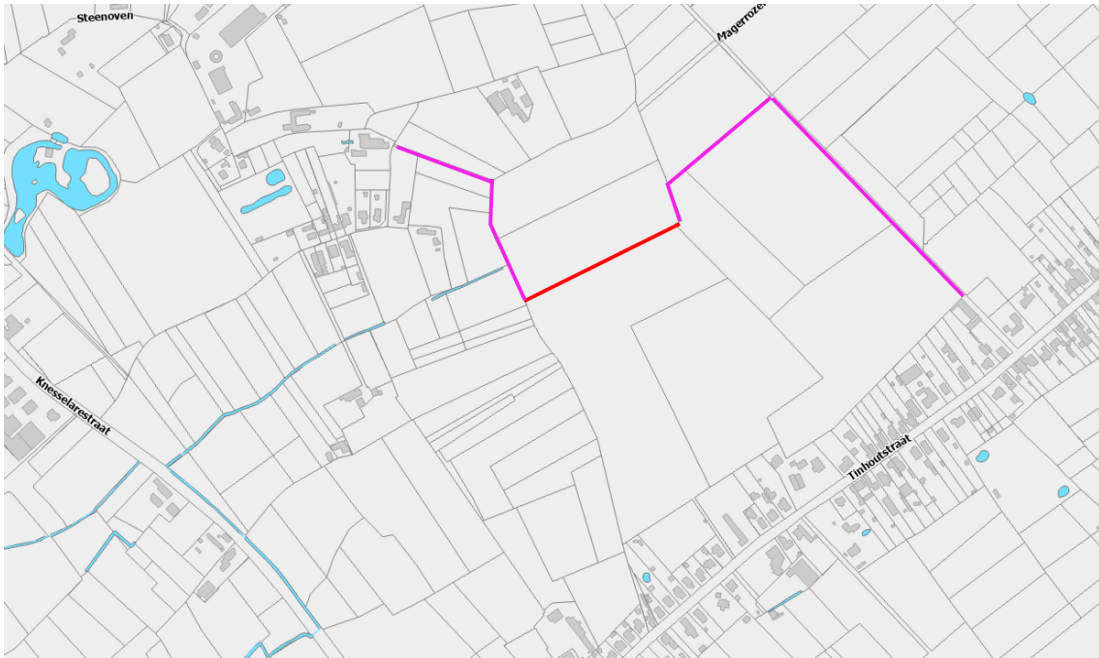


Optie B komt overeen met de verbinding via Geel 5, geel 4a, geel 4 onderaan (via de blauwe pijl) en geel 4b.



Deze weg start langs dezelfde bestaande weg (geel 5) maar loopt ter hoogte van geel 4 (onderzijde) dwars door een kadastraal perceel. Dit wordt duidelijk op onderstaande kadastrale plannen. Op het onderste plan zie je in het paars de trage weg die, ter hoogte van het rode stuk, dwars door een kadastraal perceel loopt en dit perceel dus in 2 zou opsplitsen

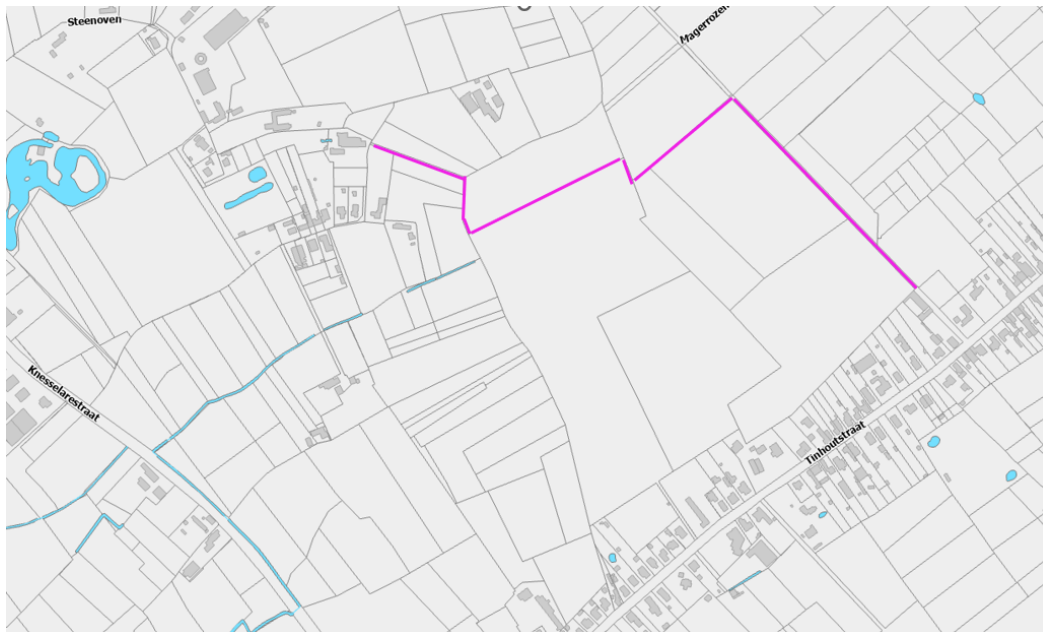
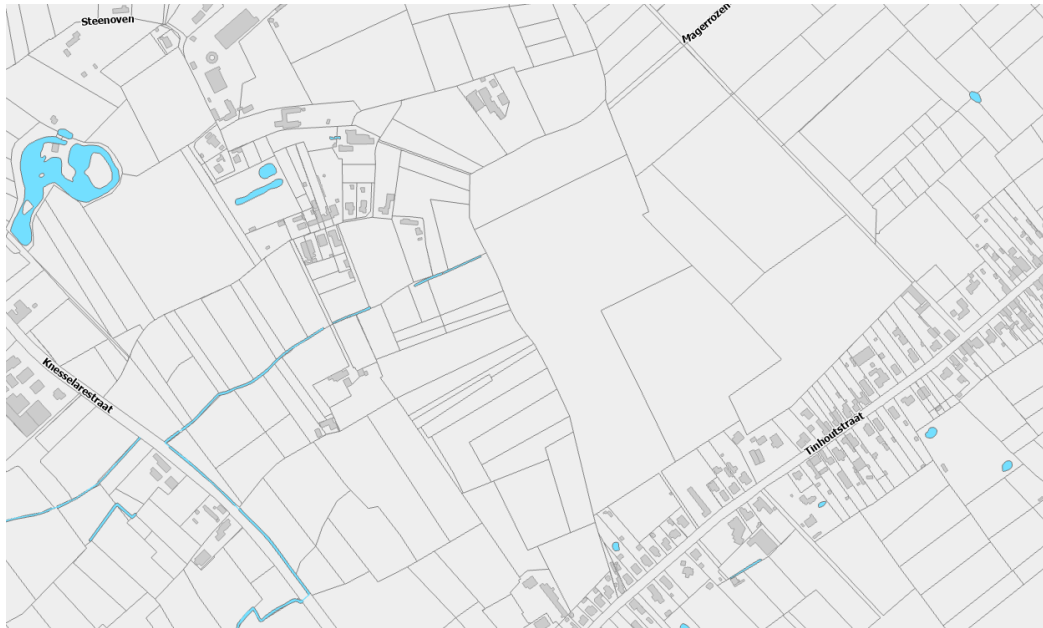




Optie C: Deze weg start langs dezelfde bestaande weg (geel 5) maar volgt verder een perceelsgrens (via de blauwe pijl) gelegen tussen geel 4 bovenzijde en geel 4 onderzijde en verder eveneens via geel 4b.



Op het kadastrale plan zie je dat deze weg langs de perceelsgrenzen loopt. Zie in het paars de trage weg op het onderste plan (die dus langs de kadastrale perceelsgrenzen loopt).



De weg volgt dus de kadastrale perceelsgrenzen, maar als we kijken naar een recente luchtfoto, merken we op dat we hier wel degelijk een bestaande landbouwperceel opsplitsen. Op de onderste foto zie je in het paars de trage weg die, ter hoogte van het rode stuk, dwars door een gebruikspceel loopt en dit gebruikspceel dus in 2 zou splitsen.



Optie B is beduidend **langer** dan optie A en optie C en betekent dus meer inname van landbouwgrond. optie A en C zijn nagenoeg identiek van lengte. Bij optie B en optie C worden respectievelijk kadastrale percelen en gebruikspcelen **gesplitst** wat niet als redelijk kan worden beschouwd tegenover de eigenaars / gebruikers. Om die redenen worden optie B en optie C niet weerhouden en gaan we verder met optie A voor wat betreft de toegang via de parochiezaal.

2. Doorgang via 49-51



Dit is een doorgang tussen Tinhoutstraat 49 en 51 (Geel 2) naar het achterliggend landbouwperceel. Dit wegje hoort bij het achterliggend landbouwperceel en is kadastraal ook gekend als landbouwgrond.

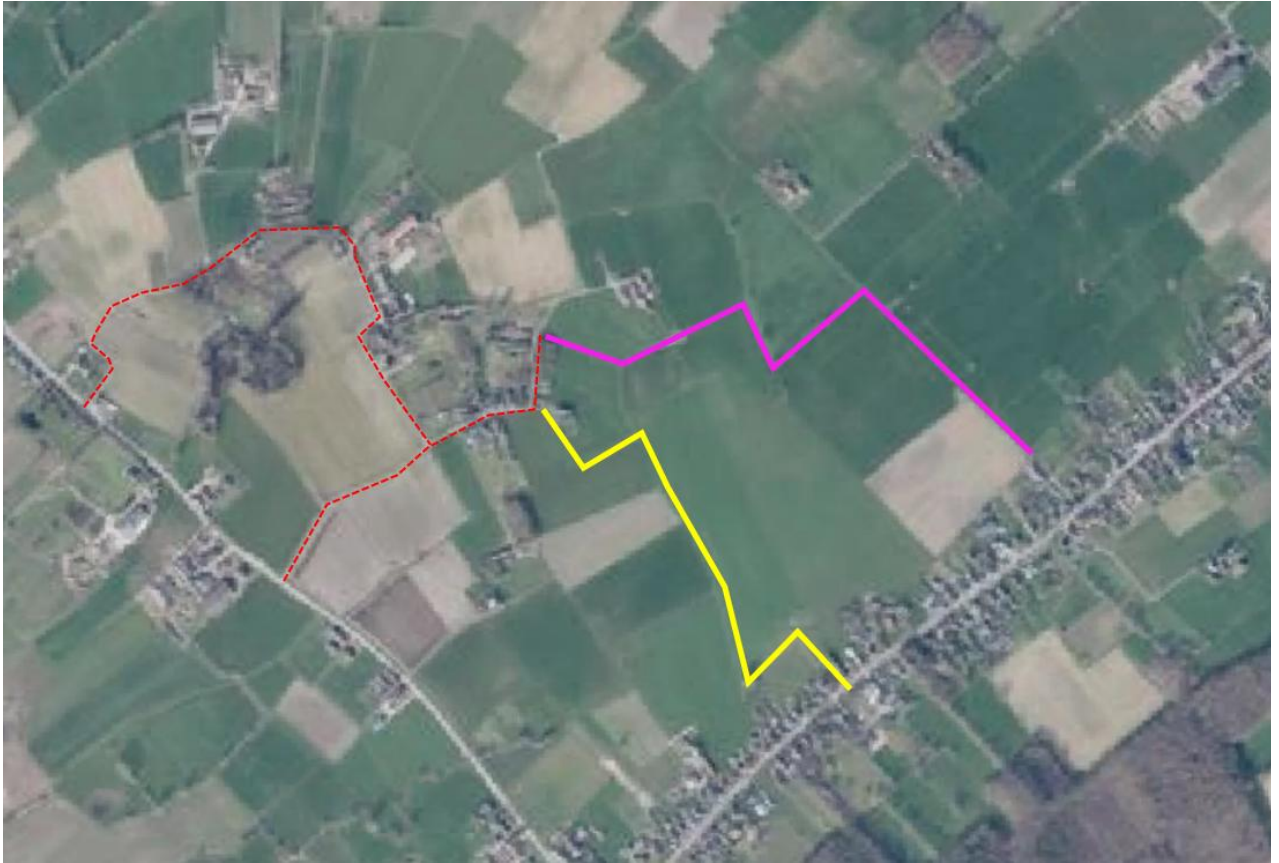
Via perceelsgrenzen van de achterliggende landerijen kan aansluiting gemaakt worden met de Steenoven. Hieronder zie je de kortst mogelijke weg tussen de start ter hoogte van de doorgang tussen Tinhoutstraat 49 en 51 en de Steenoven via de perceelsgrenzen.



3. Verhouding beide doorgangen

Op onderstaand plan zie je:

- De doorgang via parochiezaal (optie A) in het paars
- De doorgang via 49-51 in het geel
- De Steenoven in rode stippellijn



In principe zou de verbinding via 49-51 ook kunnen aansluiten op (het door ons reeds aangekochte) Geel 4b, maar dit zou voor de fietsers en voetgangers een onlogische omweg betekenen.

Bespreking 2 verbindingen

Doorgang via parochiezaal

1. Parochiezaal is voornaamste plaats van ontmoeting

Een verbinding die eindigt via de toegangsweg naar de parochiezaal heeft als grote voordeel dat men onmiddellijk is waar men moet zijn. Heel wat activiteiten in Oostveld vinden namelijk plaats in de parochiezaal. De parochiezaal is voor Oostveld dé ontmoetingszaal bij uitstek (en bovendien de enige ontmoetingszaal), zowel voor verenigingen als voor particulieren. Ook in de beleidsvisie van het tragewegenplan Oostveld staat dat een aantakking naar het parochiaal centrum prioritair is (STUK 9).

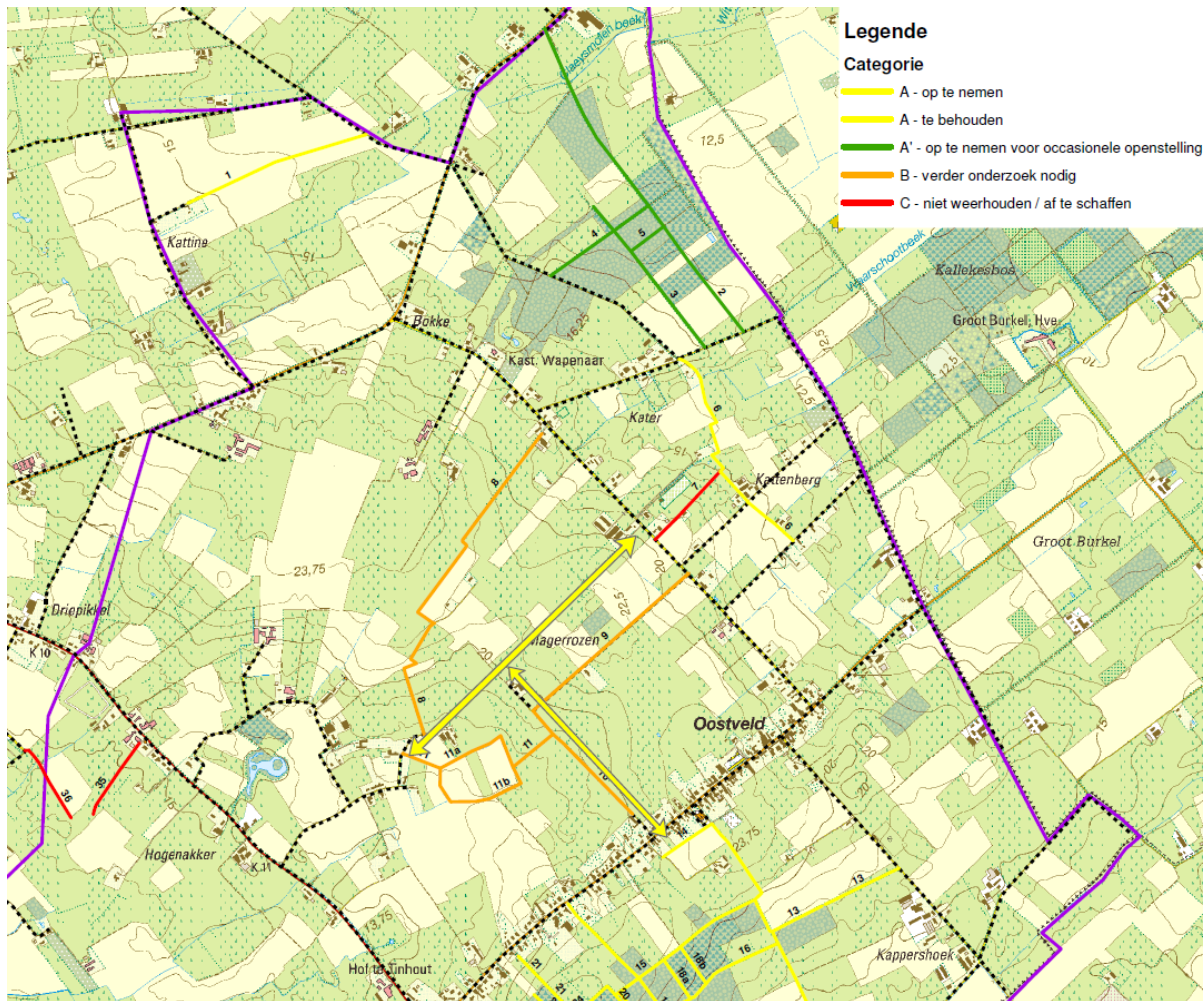
De parochiezaal in Oostveld is een druk bezochte zaal. Dit blijkt uit onderstaande gegevens:

- de verenigingen die gehuisvest zijn in de parochiezaal:
 - o Chiro Oostveld heeft op de bovenverdieping van de parochiezaal en aansluitend aan de parochiezaal hun Chirohemen. Hiervoor heeft de gemeente een gebruiksovereenkomst afgesloten met decanale werken die eigenaar is van de volledige site (stukken 13 en 14)
 - o Vzw 't Zwarte Veld organiseert jaarlijks meerdere activiteiten in de parochiezaal: kaas- en trappistenavond, dart toernooi, bedankingsfeest voor de vrijwilligers ... en ze houden er ook hun bestuursvergaderingen. De opbrengst van hun activiteiten wordt jaarlijks geïnvesteerd in de parochiezaal. (stuk 15)

- de verenigingen die regelmatig een activiteit organiseren in de parochiezaal naast Chiro Oostveld en vzw 't Zwarte Veld zijn Landelijke gilde, KWB, Okra, Ferm en Oostveld Leeft. In totaal gaat dit om gemiddeld 50 activiteiten (incl. bestuursvergaderingen) per jaar.
- per jaar vinden daarnaast ook privéverhuringen plaats in de parochiezaal. Dit gaat over gemiddeld 35 privéverhuringen voor privéfeesten, privérecepties... voor verjaardagen, babyborrels, familiefeesten...

De parochiezaal is de voornaamste plaats van ontmoeting en genereert dus veel volk. Een trage weg die rechtstreeks ontsluit op die parochiezaal creëert dus een ideale verbinding voor de mensen die vanuit Steenoven de parochiezaal bezoeken.

2. Verdere uitbouw fijnmazig, veilig wegenet met NO-ZW en NW-ZO-verbinding



De doorgang via de parochiezaal (aangeduid met de gele pijl NW-ZO) zou in een latere fase kunnen verbonden worden met de Ruweschuurstraat (bv. via Magerrozen – aangeduid met de gele pijl NO-ZW)). Zoals hierboven reeds uiteengezet wil het gemeentebestuur namelijk op termijn ook een NO-ZW-verbinding creëren in het binnengebied tussen de Knesselarestraat, de Tinhoutstraat en Ruweschuurstraat. Het doen aansluiten van beide verbindingen verhoogt niet enkel de veiligheid van voetgangers en fietsers, maar heeft ook recreatief een grote meerwaarde door de aansluiting op het Grote Routepad Tijn Uilenspiegel.

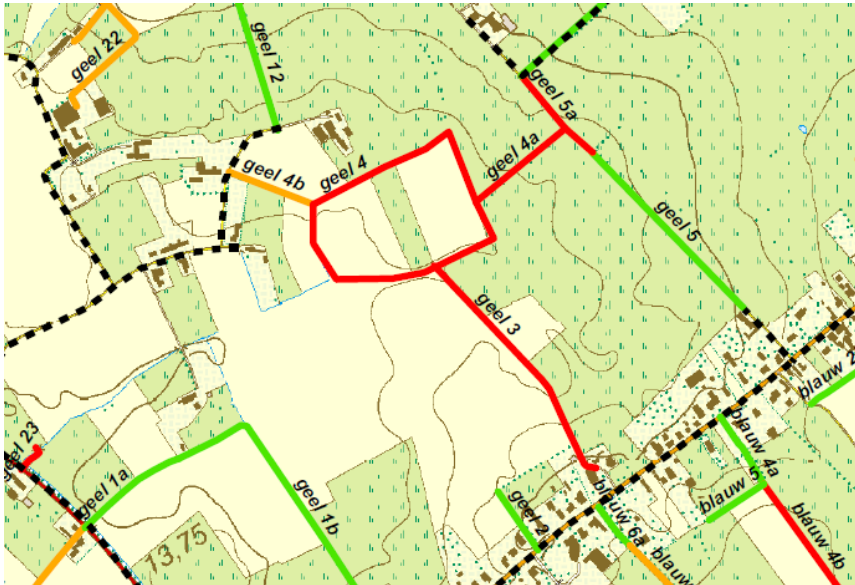
3. Verbinding loopt grotendeels langs (bestaande) wegen

Bij de verbinding via de parochiezaal is de toegangsweg tot en met de parochiezaal eigendom van de gemeente Beernem (100 m – zwarte arcering op onderstaande prent aansluitend op de groene lijn Geel 5). Verderop loopt deze weg door als een bestaande weg voor de toegang naar de aanpalende landerijen. Het gaat hier om percelen van 5 meter breed die kadastraal ook gekend staan als 'weg'. De aankoop van deze grond door de gemeente heeft

geen negatieve impact op de eigenaars, integendeel, deze weg behoudt zijn functie en breedte en zal vanaf dan ook beheerd en onderhouden worden door de gemeente.

Op onderstaande tekening is dit geel 5 (groene lijn, met een lengte van 325 m) en een stukje geel 5a (rode lijn tot aan geel 4a, met een lengte van 50 m). Voor de duidelijkheid, dit stukje geel 5a is kadastraal ingetekend als weg, maar momenteel ontoegankelijk.

In totaal loopt dus 475 meter van de volledige verbinding via de openbare weg en via percelen kadastraal gekend als 'WEG'.



4. Geringe aankoop landbouwgrond

We wensen zo weinig mogelijk landbouwgrond in te nemen om de impact op de landbouwer te beperken.

Voor de verbinding via de parochiezaal moeten we nog landbouwgrond/weiland aankopen over een lengte van 530 m (geel 4a en geel 4). Met een gemiddelde breedte van 2,5 m gaat het hier over een aan te kopen oppervlakte van 1325 m².

5. Geen splitsing van percelen

Er worden via deze verbinding geen percelen gesplitst. De verbinding volgt de perceelsgrenzen.

6. Impact aangrenzende burenen

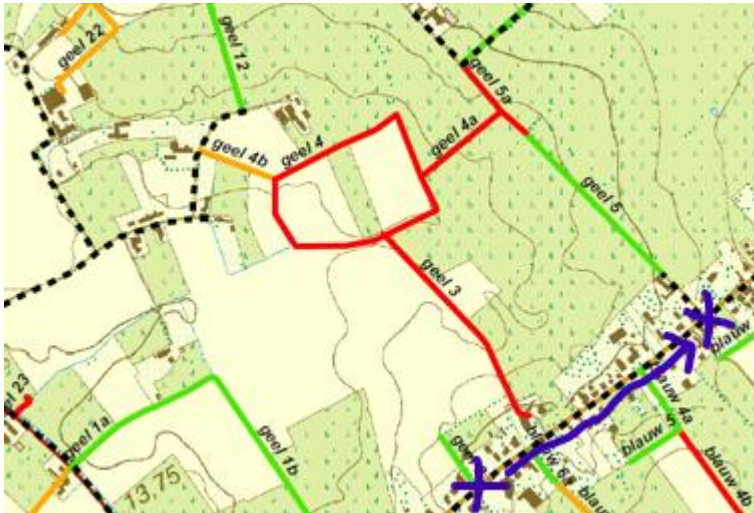
De verbinding start aan de toegangsweg van de parochiezaal. De aanpalende burenen wisten voor de aankoop van hun eigendom dat dit een veel gebruikte weg is omwille van de activiteiten in de parochiezaal. Met de realisatie van de trage weg naar Steenoven kan een deel van de bezoekers (diegene die via de Steenoven komen) ontsluiten via die trage weg wat de impact op de toegangsweg verkleint.

Wat betreft de rest van de verbinding via de achterliggende percelen heeft het gemeentebestuur in het verleden al stukjes landbouwgrond gekocht, meer bepaald geel 4b en delen van geel 5. Vier landbouwers weigeren voorlopig om een stuk landbouwgrond/weg te verkopen ten gunste van de verbinding tussen Steenoven en Oostveld.

Doorgang 49-51

1. Ligging

Waar de eerstbesproken verbinding uitmondt in de parochiezaal, de meest bezochte plaats in Oostveld, is het bij de verbinding via doorgang 49-51 nog 500 meter stappen of fietsen vooraleer men aan de parochiezaal komt. Dit komt overeen met de blauwe pijl op onderstaande prent. Bovendien dient men de Tinhoutstraat 2 x te dwarsen (ter hoogte van de blauwe kruisjes) aangezien het dubbelrichtingsfietspad aan de overkant ligt van de toegangsweg van 49-51 en van de parochiezaal. De school, de voetbalaccommodatie en de kerk liggen nog verderop.



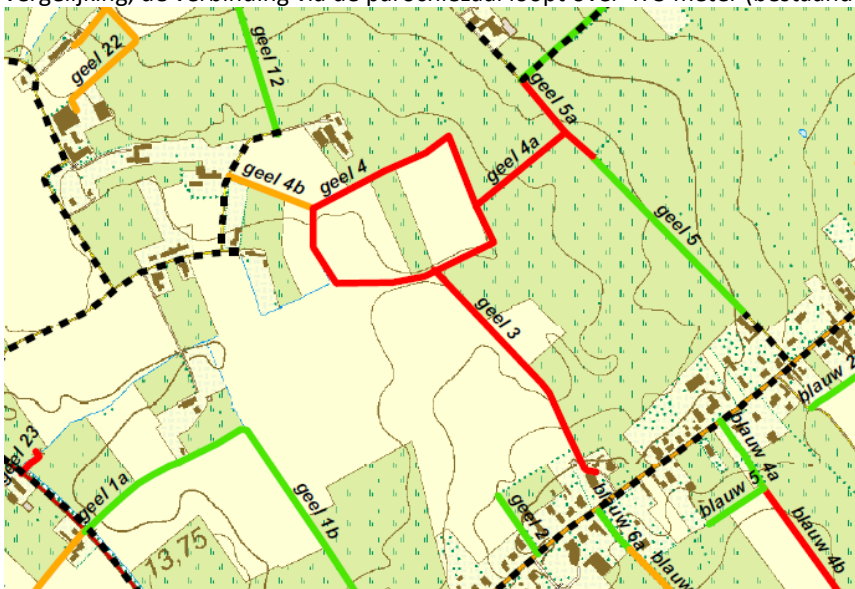
Ook is het bij deze verbinding, in het kader van de uitbouw van een fijnmazig veilig wegennet voor de zachte weggebruiker omwille van de veiligheid van voetgangers en fietser, minder gemakkelijk om aansluiting te maken (in een latere fase) op de Ruweschuurstraat en vervolgens op het Grote Routepad Tijn Uilenspiegel. Dit zou heel wat extra innames vergen, die niet vereist zijn bij de verbinding via de parochiezaal.

Dit is zeer duidelijk op onderstaande kaart. Om verbinding te maken met de Ruweschuurstraat (volle zwarte lijn) via Magerrozen (zwarte stippellijn) is de verbinding met de gele trage weg (= via 49-51) - aangeduid in gele stippellijn - veel langer dan de nodige verbinding met de paarse trage weg (= via de parochiezaal) - aangeduid in paarse stippellijn. De verbinding in rode stippellijn dwarst een gebruikspceel.



2. Slechts klein deel van de verbinding loopt langs (bestaande) wegen

Bij de verbinding die start tussen de percelen 49-51 loopt slechts een heel beperkt deel van de verbinding via een bestaande weg, meer bepaald (enkel) de start van de verbinding - Geel 2, met een lengte van 100 meter. Ter vergelijking, de verbinding via de parochiezaal loopt over 475 meter (bestaande) weg.



3. Aankoop landbouwgrond

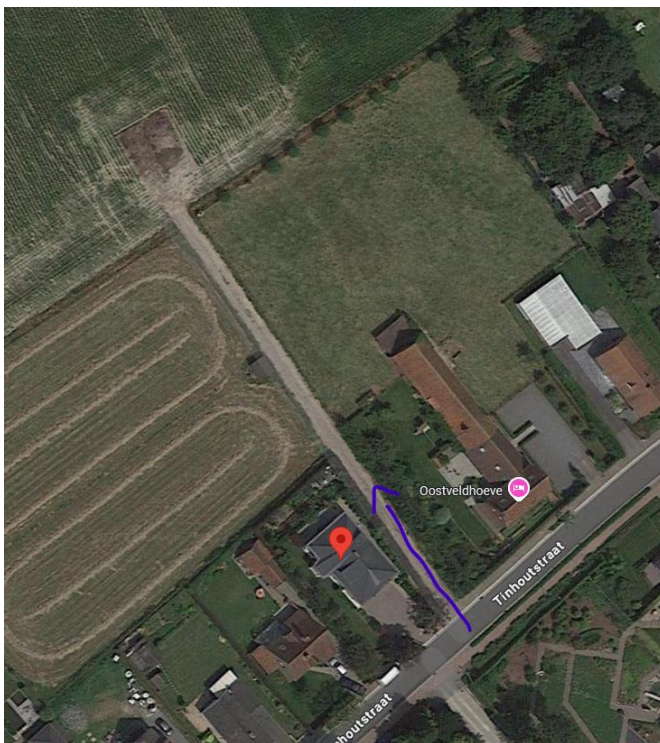
We wensen zo weinig mogelijk landbouwgrond in te nemen om de impact op de landbouwer te beperken.

Voor de verbinding via Tinhoutstraat 49-51 gaat het om een aan te kopen lengte van 735 m. Met een gemiddelde breedte van 2,5 m gaat het hier over een aan te kopen oppervlakte van 1838 m². Als je de vergelijking maakt met de verbinding via de parochiezaal moet hier 500 m² meer landbouwgrond aangekocht worden.

4. Splitsing van percelen

Er worden via deze verbinding geen percelen gesplitst. De verbinding volgt de perceelsgrenzen.

5. Impact aangrenzende burenen



Deze verbinding start tussen de 2 huiskavels van de Tinhoutstraat 49 en 51.

Contact met de eigenaars op/langs wiens percelen deze route zou liggen, leert ons dat de reacties negatief zijn. Er is onbegrip waarom de trage weg niet zou komen te liggen waar hij oorspronkelijk lag (STUK 16):

- 'We kunnen niet begrijpen waarom de trage weg elders zou komen dan waar hij oorspronkelijk (historisch) lag. Plus als er wat te doen valt, is het in het parochiaal centrum te doen, dus veel handiger, veiliger als de trage weg daar uitkomt.'
- 'Er heeft daar nooit een trage weg gelegen.'
- 'Komt niet uit aan de zaal of kerk, men moet toch de Tinhoutstraat oversteken, te dicht bij Den Hoorn, voor de schoolkinderen nog veel te ver van de school of Chiro.'
- 'Er was vroeger nooit een weg, daarom voorstander om de "oude" weg terug open te maken.'
- 'Leggen waar hij vroeger lag. Terug naar de vroegere weg.'

Er zijn ook privacy- en andere redenen waarom eigenaars niet open staan voor de route:

- 'Als deze trage weg er komt, zijn we een stuk van onze tuin en oprit kwijt. Dan hebben we moeilijkheden om onze auto te parkeren en ons huis te bereiken, laat staan de landbouwmachines om onze landbouwgrond te bereiken.'
- 'Ook onze landbouwgrond zijn we niet bereid te verkopen, omdat we maar een klein perceel bezitten.'
- 'We wonen daar voor de rust en de privacy: als we in de tuin zitten worden we bekeken en in ons huis kan dan iedereen binnenkijken.'
- 'Wij zijn in geen geval bereid om de grond te verkopen, loopt volledig langs ons perceel.'
- 'De waarde van onze grond zou verminderen als er een hoek uitgehaald zou worden.'
- 'Door daar een stuk uit te halen loopt het land niet meer recht en verminderd het van waarde.'
- 'Overlast van zwerfvuil op het land'
- 'Inkijk achteraan op ons huis, boerderij.'

Conclusie

Van de 2 onderzochte verbindingen is het aangewezen de verbinding via de parochiezaal te selecteren omdat deze zowel voor de realisatie van huidige gewenste verbinding als voor toekomstige gewenste verbindingen de minste inname van (landbouw)grond vereist, de verbinding voor een groot stuk langs bestaande wegen loopt, minder inname vergt van landbouwgrond, geen impact heeft op huiskavels en bovendien rechtstreeks aansluit op de parochiezaal als dé ontmoetingsplaats van Oostveld.

De werkgroep trage wegen heeft geen opmerkingen op het gevoerde alternatievenonderzoek en verklaart in zitting van 10 april 2025 akkoord te gaan met dit onderzoek. (STUK 17)

Bijlagen

1. Beslissing gemeenteraad 18 september 1925 tot oprichting trage weg Steenoven – Oostveld
2. suggestie toenmalig raadslid Jos Sypré in gemeenteraad 18 juni 2001
3. tragewegenplan Oostveld
4. gunstig advies op beleidsvisie Trage Wegen Oostveld door commissie Trage Wegen op 27 juni 2026
5. mobiliteitsplan Beernem
6. rapport iDROPS input Beernemnaars Beernem 2.0
7. Meerjarenplan 2020-2025
8. Brief van vzw Oostveld Leeft
9. Brief van inwoner 1
10. Brief van vzw Oostveld Leeft
11. Brief van inwoner 2
12. Verslag werkgroep trage wegen van 21 oktober 2024
13. Gebruiksovereenkomst Beernem voor de Chirolokalen aan parochiezaal
14. Addendum van deze gebruiksovereenkomst
15. Activiteiten 't Zwarte Veld in parochiezaal
16. Reacties eigenaars alternatieve route

17. Verslag werkgroep trage wegen van 10 april 2025