

BEZWAAR HERAANLEG N28 LEERBEEK – PEPINGEN

1. Inleiding

De geplande heraanleg van de N28 tussen Leerbeek en Pepingen voorziet in een volledige vernieuwing van weg, riolering en fietspaden, en gaat gepaard met de kap van **93 gezonde en/of monumentale volwassen bomen**. Dit roept ernstige vragen op over de noodzaak, de proportionaliteit en de juridische onderbouwing van deze werken.

Het is anno 2025 onaanvaardbaar dat grootschalige infrastructuurwerken worden verantwoord met **algemene slogans over veiligheid en comfort**, zonder diepgaand cijfermateriaal, zonder transparantie in de onderliggende studies, en met een flagrant negeren van milieu- en natuurwaarden.

Overheden zouden vandaag het voorbeeld moeten geven door consequent en onderbouwd beleid te voeren, met respect voor wetgeving en leefomgeving. Toch lijkt men in dit dossier eerder uit te gaan van vooraf vastgelegde keuzes, waar nadien argumenten bij gezocht worden. Is dit nog te rijmen met de principes van behoorlijk bestuur?

Als bomen moeten gekapt worden omwille van veiligheid (bv herinrichting kruispunt Kestergat) of omwille van aanleg van bushavens of bushaltes, hebben wij daar totaal geen probleem mee. Maar 93 volwassen en/of monumentale bomen kappen om plaats te maken voor een riolering of een ‘carpoolparking’ die wel heel ver weg ligt van een oprit van een autostrade, verkeersknooppunt of openbaar-vervoer-hub: dat is niet van deze tijd.

Alle vragen in dit document zijn genummerd. Wij verwachten dat AWW/ANB en de vergunningverlenende overheid per genummerde vraag afzonderlijk een schriftelijk antwoord formuleren. Bronnen zijn gecodeerd als [Bx] voor bronnen en [Rx] voor rapporten.

2. Verkeersveiligheid

2.1 Veiligheid van de weg N28

- **Feiten:** Tijdens de infoavond AWW (10/09/2025, ref. [R1]) werden cijfers aangehaald: 11 ongevallen met lichtgewonden en 2 dodelijke ongevallen in 2021, zogezegd door aanrijding met bomen. Het parket bevestigde echter dat dit spijtige **zelfdodingen** betrof [B1], die bezwaarlijk als ongeval kunnen worden gezien waarbij een boom de oorzaak is. Uit analyse van de verkeersongevallen op Persinfo.org [B2] blijkt dat in de voorbije 10 jaar 90 zware ongevallen plaatsvonden in de regio, met als hoofdoorzaken frontale botsingen, dwarsende voertuigen, overdreven snelheid en alcohol. In geen enkel geval waren bomen de oorzaak of betrokken bij die ongevallen. Er zijn ook in Pepingen meerdere dodelijke ongevallen gebeurd, maar in geen enkel ongeval was een boom, de staat van het wegdek of het fietspad, of het gebrek aan riolering de oorzaak.
- **Kritische bedenkingen:** Als de voornaamste oorzaken snelheid, alcohol en inhaalmanoeuvres zijn, hoe kan men dan bomen aanwijzen als een primair gevaar? Is het niet eerlijker zijn om te zeggen dat het traject, met uitzondering van Kestergat, relatief veilig is? En waarom wordt in het ontwerp dan vooral geïnvesteerd in

heraanleg van het hele traject, met als argument ‘veiligheid’, terwijl het enige knelpunt Kestergat met gerichte maatregelen (slimme verkeerslichten, snelheidsremmers, trajectcontrole) kan worden aangepakt en veilige bushaltes en -havens kunnen worden aangelegd? AWW stelt tijdens de infoavond, na een vraag over hoge snelheden op de gewestweg N28: *“Het is de taak van de politie om de snelheidscontroles uit te voeren en trajectcontrole wordt enkel overwogen **wanneer de veiligheid in gedrang zou komen.**”*[B3]

Vraag 2.1.1: Op basis van welke criteria concludeert AWW dat bomen een veiligheidsrisico zijn op het traject, terwijl de cijfers (en eigen uitspraken over de veiligheid) dit niet ondersteunen?

Vraag 2.1.2: Waarom kiest AWW voor heraanleg van een complete gewestweg en fietspaden over 2,7 km i.p.v. gerichte ingrepen?

Vraag 2.1.3: Is voor het plaatsen van een gescheiden riolering een aanlegbreedte van 15 tot 20 m nodig?

Vraag 2.1.4 Voert de politie snelheidscontroles uit op het traject Kestergat-Leerbeek in de zone 70? Er zijn frequente controles in zone 50, zowel in Pepingen centrum als Leerbeek (tuincentrum Dewolf). Indien er controles worden uitgevoerd in de zone 70, hoe frequent gebeuren die? Wanneer waren de laatste 5 dagen dat er snelheidscontroles plaatsvonden in de zone 70 tussen Leerbeek en Pepingen?

Vraag 2.1.5 Als de onveiligheid van het traject een punt is, wat doet de politie en AWW om dat aan te pakken? Nu AWW stelt dat er geen trajectcontroles komen, betekent dat dan dat er geen veiligheid in het gedrang is aangezien trajectcontroles er alleen komen als de veiligheid in het gedrang is?

Vraag 2.1.5 Bij de twee dodelijke ongevallen in 2021 op het traject Kestergat-Leerbeek werd door het parket bevestigd dat het om spijtige wanhoopsdaden ging, maar werd gevraagd aan de pers (o.a. door de organisatie voor zelfmoordpreventie) om dat niet in de berichtgeving te vermelden. Vindt AWW het echt opportuun om op deze infoavond de twee zelfdodingen in de kijker te zetten als *“twee dodelijke ongevallen tegen een boom”*, om munitie te hebben tegen het protest tegen de bomenkap? Mogen we van een overheid verwachten dat ze in het kader van behoorlijk bestuur en zorgvuldigheidsplicht dit soort vreselijke drama’s niet instrumentaliseert in een debat over infrastructuur om hun groot gelijk te halen, en zich houdt aan de feiten? Met dit soort van foutieve informatie op een publieke avond zit je ver van de correcte informatieplicht, en dat hoort nu eenmaal een basis te zijn voor correcte besluitvorming.

2.2 Veiligheid van de fietspaden

- **Feiten:** Volgens het AWW-rapport Fietspaden (2023, p. 6 [R2]) scoort het fietspad traject Leerbeek-Kestergat als “goed”. Het Mobiliteitsplan Pepingen (2023 [R3]) stelt expliciet dat enkel de N28 in het centrum van Pepingen voldoet aan de normen voor de kwalificatie ‘Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk’ (BFF) vanuit het Fietsvademecum (2022 [R4]). De breedte van de fietspaden buiten de bebouwde kom (2,45 m) ligt slechts 55 cm onder de richtlijn van 3 m voor het BFF. Het

Mobiliteitsplan (Hfst 4.5.3 [R3]) stelt: “*De Ninoofsesteenweg, buiten het centrum van Pepingen, blijft 70 km/u gezien de aanwezigheid van kwalitatieve fietsinfrastructuur*”. Het Mobiliteitsplan voorziet geen aanpassingen aan de wegenis of fietspaden voor het traject Leerbeek-Kestergat (Hfst 4.5.2 [R3]), ook niet in de actieplannen (Hfst 6 [R3]). Bovendien is de fietsintensiteit langs de N28 laag op het traject Leerbeek-Pepingen. Onze telling van 18/09/2025 (7u10–9u10) [B4] registreerde slechts 84 fietsers en voetgangers, waarvan slechts 8 kinderen. Slechts 5 fietsers reden in tegenrichting. Tijdens een bevraging onder de inwoners van Pepingen over de fietsinfrastructuur stonden de fietspaden langs de N28 niet in de top 10 van de probleemtrajecten (Mobiliteitsplan Pepingen 2023, p.14 [R3]). Op het Geoloket Fiets [B5], ontwikkeld door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken krijgt het traject Leerbeek-Pepingen de hoogste score over het grootste deel van het traject wat ‘Inrichting’ betreft, en voor ‘Staat van de fietspaden’ scoort 90 % van het traject de hoogste score.

- **Kritische bedenkingen:** Als AWV zelf aangeeft dat slechts 3,4 % van de fietspaden in Vlaanderen de score ‘uitstekend’ haalt, en slechts 28,3 % de score ‘goed’, waarom wordt een fietspad dat een goede score haalt als problematisch voorgesteld? Waarom verwijst men naar een vermeend gebrek aan comfort, terwijl de eigen rapporten en de gemeente Pepingen het traject als goed beoordelen? En waarom wordt niet vermeld dat lage fietsintensiteit ook betekent dat een smaller fietspad voldoende kan zijn (p. 6 [R2])? Overigens gebeurde er in 2019 twee ongevallen met fietsers op het fietspad tussen Kestergat en Leerbeek. Zij kwamen terecht in een put en kwamen ten val. De put was er al maanden, en was veroorzaakt door een aannemer van privéwerken. De fietsers zouden klacht indienen wegens nalatigheid. [B6]

Vraag 2.2.1: Hoe kan AWV dit fietspad als onveilig bestempelen, terwijl eigen rapporten [R2] en de gemeente Pepingen het kwalificeren als “goed”?

Vraag 2.2.3 Waarom reageert AWV als beheerder niet adequater als er een puntsgewijs probleem of beschadiging opduikt betreffende het fietspad?

Vraag 2.2.3: Voert AWV standaard fietstellingen uit bij heraanleg of herdimensioneren van fietspaden?

Vraag 2.2.4: Heeft AWV tellingen uitgevoerd naar fietsintensiteit op het traject N28 Leerbeek-Pepingen? Zo ja, waar zijn deze cijfers te vinden?

Vraag 2.2.5: Hoe rijmt AWV zijn eigen aanbevelingen in het Fietsvademecum met het kappen van de bomen langs de N28? “*Bomen tussen rijbaan en fietspad versmallen het wegbeeld en werken snelheidsremmend. Het **kappen van bomen voor de aanleg van fietspaden wordt zo veel mogelijk vermeden**. Het bredere wegbeeld zonder bomen kan immers de verkeersonveiligheid verhogen. Als alternatief kan men overwegen om een strook grond achter de bomen te onteigenen.*” (Hfst B.3 [R2])

3. Nut en noodzaak bijkomend fietspad

- **Feiten:** Het Mobiliteitsplan stelt dat enkelzijdige fietspaden tussen Kestergat en Beringen, conform het Fietsvademecum, belangrijk zijn, samen met 30 andere aandachtspunten [R3]. Het Mobiliteitsplan toont de gewenste fietsstructuur in Pepingen: het voorziet in **enkelzijdige fietspaden langs de N28 van de**

Palokenstraat tot Leerbeek (fig 14 [R3]). Doch door het niet-realiseren van de enkelzijdige fietspaden van Kestergat naar Leerbeek (met name de zuidzijde van de N28) verplicht dit fietsers vanuit Leerbeek/Gooik twee keer de N28 over te steken indien verder wordt gereden dan de dorpskern of indien de bestemming de noordzijde is van de N28. Fietsers vanuit Kester die richting Pepingen of Halle willen, kunnen niet aan Kestergat oversteken, maar ergens in de dorpskern als ze daar hun eindbestemming hebben, of aan de verkeerslichten aan de Palokenstraat als ze verder willen richting Halle of Sint-Pieters-Leeuw (schema's [B7]).

- **Kritische bedenkingen:** Wat is de logica achter een stuk enkelrichtingsfietspad dat geen woningen ontsluit (de woningen aan Beringen hebben aansluiting met fietspad via de bypass) én aansluit op een fietspad aan de **overzijde** van de weg? Hoe verhoudt de investering zich tot de lage fietsintensiteit? Waarom verplicht men schoolgaande kinderen vanuit Kester of woon-werk-fietsers op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk vanuit richting Leerbeek om ongeregelde oversteken te maken in Pepingen-centrum terwijl er net voor die reden een 'vierkant groen' verkeerslicht wordt geplaatst aan Kestergat met een eigen regeling voor zwakke weggebruikers? Er is geen enkele categorie van fietsbewegingen, in welke richting dan ook, die een voordeel heeft bij het stukje enkelrichtingsfietspad [B7]. Pepingen vermeldt in het Mobiliteitsplan: *"Het BFF is eveneens van belang omdat de aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur op deze assen in aanmerking komt voor subsidies van de Vlaamse Overheid en de provincie, op voorwaarde dat deze voldoen aan de normen van het fietsvademecum"* (p. 36 [R3]).

Vraag 3.1: Welke tellingen heeft AWV zelf uitgevoerd, en hoe verhouden die zich tot onze telling [B4]?

Vraag 3.2: Hoe verantwoordt AWV de extra oversteekbewegingen die onveiligheid verhogen? Vindt AWV en gemeente Pepingen dat oversteken op een zebrapad of aan verkeerslichten zonder regeling voor zwakke weggebruikers even veilig is dan oversteken aan een kruispunt met 'vierkant-groen' lichten zoals die bv recentelijk geplaatst werden aan de Belle Triene of Zwart Schaap?

Vraag 3.3: Is de aanleg van dit stuk fietspad ingegeven door subsidies? Speelt dit mee?

4. Kappen van bomen

4.1 Landschappelijke en ecologische waarde

- **Feiten:** 93 bomen, waaronder monumentale eiken, worden gerooid. AWV's eigen richtlijnen (Fietsvademecum Hfst B.3 [R2]) stellen dat bomenrijen bijdragen aan verkeersremming en veiligheid, en zoveel mogelijk moet vermeden worden om ze te kappen. Toch wordt op grote schaal gekapt, terwijl alternatieven niet onderzocht lijken. Het Fietsvademecum richt zich volgens de minister op wegbeheerders, studiebureau's en aannemers [B8].

- **Kritische bedenkingen:** Waarom schuift men de weg en fietspaden niet enkele meters op om bomen te behouden? Waarom worden landbouwers niet betrokken in de zoektocht naar oplossingen, bijvoorbeeld via beperkte onteigeningen? Waarom gebeurt er op Pepingens grondgebied geen enkele compensatie langs de N28, terwijl daar zo veel bomen worden gekapt?

Vraag 4.1: Waarom wordt geen alternatief ontwerp onderzocht (bv. verschuiven wegas, onteigening strook landbouwgrond)? Waarom worden alternatieven of onderzochte alternatieven niet voorgesteld op een info-avond?

Vraag 4.2: Waarom worden bomen op Pepingens grondgebied niet gecompenseerd langs de N28?

Vraag 4.3: Wat is de grootorde van kostprijs (inclusief planten) van 44 stuks bosgoed 100/125?

Vraag 4.4: Dienen de aanbevelingen en richtlijnen in het Fietsvademecum van AWV andere besturen, studiebureau's en aannemers, of dient ook AWV de aanbevelingen en richtlijnen te volgen voor eigen projecten?

4.2 Procedurele aspecten

- **Feiten:** ANB verklaarde op 23 januari 2025 het dossier voor de vegetatiewijzigingen (23/01/2025, ref. [B9]) ontvankelijk en volledig, maar gaf op juli 2025 een negatief advies op de vergunningsaanvraag (08/07/2025, ref. [B10]) wegens het ontbreken van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets. Op 5 september 2025 gaf ANB een volledig gunstig advies op de vergunningsaanvraag [B11]. Op Het boscompensatieformulier ontbreekt voor het rooien van een stukje bos aan de carpoolparking (10 m breed, dus bos), hoewel dit verplicht is volgens Bosdecreet. Waardebepaling van bomen (Standaardbestek 200/250 [R5]) ontbreekt eveneens, nochtans opgenomen in elke officiële overheidsopdracht van AWV sinds ruim 25 jaar. Beschrijvende en motiverende nota's beperken zich tot enkele regels, hoewel de wetgever bepaalt welke gegevens moeten worden uitgewerkt (plan met compensatievoorstel, schema, beschrijvingen, gevolgen). In eerste instantie werd AWV door dep. Omgeving bij onderzoek naar de volledigheid van het dossier er op gewezen dat het kappen van bomen vergunningsplichtig is [B12]. In tweede instantie diende het ANB het AWV er ook nog eens op te wijzen dat ze veel te weinig bomen hadden aangegeven in hun vergunningsaanvraag (08/07/2025, ref. [B10]).
- **Kritische bedenkingen:** Hoe kan men spreken van een degelijk vergunningsdossier als essentiële stukken ontbreken, of slechts heel summier worden behandeld, of informatie ontbreekt, of als de overheid blijkbaar zelf niet weet dat het kappen van bomen vergunningsplichtig is? Hoe kan een burger geloven in gelijke behandeling als hij zelf voor één boom strikte voorwaarden krijgt opgelegd maar de overheid 93 bomen kan rooien zonder waardebeoordeling of beschrijving, en als zelfs ANB tevreden is met de heraanplant van bosgoed 100/125 als compensatie voor 170-jarige eiken?

Vraag 4.2.1: Waarom is er geen waardebeoordeling gemaakt van de 93 bomen?

Vraag 4.2.2: Waar is het boscompensatieformulier, verplicht volgens Bosdecreet bij het rooien van bos (zones van minimum 10 m breed)?

Vraag 4.2.3: Werden de eigen richtlijnen van ANB zoals uitgeschreven in de hoofdstukken ‘verwijderen van houtkanten’, ‘dreven en bomenrijen’, en ‘monumentale bomen’ op hun e-loket voor lokale besturen (E-loket voor lokale besturen [R6]) afgetoetst door ANB bij het gunstig adviseren van de vergunning? Zijn deze richtlijnen ook van toepassing als ANB adviseert voor projecten van de Vlaamse Overheid zelf? Heeft ANB de vergunningsaanvrager geadviseerd conform die richtlijnen? Heeft ANB de beslissingsmatrix [R7] voor de bepaling van de waarde van bomen of bomenrijen geadviseerd aan de vergunningsaanvrager, of heeft ze zelf de waarde bepaald volgens haar eigen beslissingsmatrix alvorens een advies op de vergunningsaanvraag te geven?

Vraag 4.2.4: Hoe gaat AWW de carpoolparking kunnen realiseren, nu ANB in haar gunstig advies de voorwaarden oplegt dat er buiten de 93 te kappen bomen “**alle andere bomen en struiken in het projectgebied gespaard dienen te worden**” (p.7 [B11])? Kan AWW de parking aanleggen zonder de struiken te rooien?

Vraag 4.2.5: Kan de vergunningsaanvrager een kaart ter beschikking stellen waarop **duidelijk en overzichtelijk** alle te rooien bomen, struiken en andere vegetatie te zien is, met aanduiding per boom of per zone van andere beplanting welke regelgeving er op van toepassing is, en welke compensatieplicht wettelijk verplicht is of al dan niet door ANB werd opgelegd als voorwaarde in de vergunning, en waar die wettelijke en/of door ANB opgelegde compensatie juist zal plaatsvinden?

5. Passende beoordeling en SBZ

- **Feiten:** Het project grenst aan een SBZ met beschermde vleermuissoorten. Het Natuurdecreet (art. 36ter §3) verplicht dat een passende beoordeling onderzoekt of er een betekenisvolle aantasting kan zijn. Het Evolta-rapport ‘Passende beoordeling’ [R8] focust echter bijna uitsluitend op bemaling en negeert de ecologische rol van de bomenrij die grenst aan het SBZ. Myotis stelde vleermuisactiviteit vast nabij het traject (voorbeeld Pepingen 2022 [B13]), en er zijn tal van waarnemingen van dag- en nachtroofvogels in de bomenrij (voorbeeld Gooik [B14]). ANB stelt: “*Bomenrijen zijn herkenningspunten in het landschap en gidsen vleermuizen en andere dieren door hun omgeving. Daarom staat het behoud van een dreef of bomenrij als geheel voorop*” [R6].
- **Kritische bedenkingen:** Hoe kan men besluiten dat er “geen significante aantasting” is, terwijl er in de Passende beoordeling **geen enkel onderzoek** is gedaan naar vleermuizen, boomholtes of connectiviteit van de bomenrij, laat staan naar het kappen van 93 volwassen of monumentale bomen (vooral eik dan nog)? Hoe verhoudt dit zich tot eerdere dossiers, zoals de restauratie van kasteel Gaasbeek, waar ANB bijzonder strenge voorwaarden oplegde voor een kasteel dat zelfs niet onmiddellijk grenst aan SBZ en al helemaal niet aan VEN (persdossier Kasteel van Gaasbeek p.24 [R8])? Waarom meet men met twee maten en gewichten? Hoe kan ANB van een volledig *negatief* advies [B10], met als argument dat ze op basis van de geleverde info geen waardeoordeel kunnen vestigen over significante aantasting van het SBZ of VEN, plots overgaan naar een volledig *positief* advies [B11] als er ook binnen die tweede

aanvraag **geen enkel** onderzoek is gebeurd naar de impact van de werken en de bomenkap op beschermde soorten als vleermuizen? De passende beoordeling stelt dat ANB 'nauw betrokken' was bij de beoordeling over te rooien bomen [B15].

Vraag 5.1: Op basis van welke “beste wetenschappelijke kennis” [W3] besluit Evolta dat er geen impact is op vleermuizen? Is er beroep gedaan op externe expertise?

Vraag 5.2: Op basis van welk argument meent ANB dat Evolta de beste wetenschappelijke kennis en inzichten inzake de impact van het kappen van de 93 volwassen en/of monumentale eiken heeft op vleermuizen?

Vraag 5.3: Waarom zijn geen onderzoeken uitgevoerd naar boomholtes en vleermuizenpopulaties?

Vraag 5.4: Hoe wordt het biomassaverlies (geschatte factor 1:1000) verantwoord?

Vraag 5.5: Waarom legt ANB in dit dossier geen bindende normen op in hun advies voor wat betreft de plantmaat van de hoogstammige bomen langs de N28?

Vraag 5.6: Hoe komt het dat het advies van ANB helemaal niet gevolgd werd in de plannen? Op het plan van de te behouden bomen [B13] staan de meeste bomengroepen aangeduid als ‘te behouden’, **terwijl ze toch gekapt worden**? Op het plan staan de bomen die mogen gekapt worden ‘indien strikt noodzakelijk’, maar ook deze worden allemaal gekapt? Op het plan staan suggesties voor heraanplant (in blauwe pijlen), maar deze suggesties zijn ook niet gevolgd? Waarom geeft ANB gunstig advies op de vergunning terwijl hun advies niet werd opgevolgd?

6. Alternatieven en prioritering

- **Feiten:** Andere gewestwegen in de regio (N28–Ninove, N8, N285, N6,...) zijn gevaarlijk en ontberen veilige fietspaden. 40 % van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaams-Brabant zijn onveilig of in slechte staat [B16].
- **Kritische bedenkingen:** Welke objectieve prioriteiten hanteert AWW? Waarom gaat budget naar een traject dat al veilig is, terwijl elders doden en zwaargewonden vallen?

Vraag 6.1: Welke objectieve prioritering hanteert AWW voor investeringen?

Vraag 6.2: Zijn de opties bestudeerd en berekend in geval van de aanpak van alleen de verkeersknelpunten (Kestergat en veilige bushaltes en waterplassen) en de gescheiden riolering, zónder heraanleg wegdek en fietspaden?

Vraag 6.3: Hoeveel bedraagt de grootorde van de investeringen die gepaard gaan met de geplande heraanleg?

Vraag 6.4: Is er in het kader van de studie onderzoek gebeurd naar de opbouw van de weg en fundering, en de overbreedte van de fundering van de weg ter hoogte van de bomen langs de N28? Zo ja, op welke plaatsen? En naar de doorworteling (toestand en diepte) van de eiken (en andere soorten bomen) langs en onder de baanvakken en fietspad?

Vraag 6.5: Zijn er alternatieven onderzocht waarbij de bomen langs de N28 maximaal kunnen bewaard worden, bijvoorbeeld een asverschuiving van de weg? Zijn die alternatieven begroot? Op basis van welke argumenten zijn de alternatieven weerhouden?

Vraag 6.6: Hanteert AWW normen en prioriteringen voor het bepalen van de locatiekeuze voor carpoolparkings?

7. Besluit

1. Er is geen bewijs voor structurele onveiligheid van weg of fietspad.
2. Het nut van het bijkomend fietspad is niet aangetoond en staat niet in verhouding tot de kosten of de gevolgen.
3. De bomenkap is disproportioneel en in strijd met de richtlijnen van AWW en ANB.
4. De passende beoordeling is onvoldoende en juridisch betwistbaar.
5. Alternatieven en prioritering zijn niet onderzocht.

Verzoek:

- Weiger de huidige vergunning.
- Onderzoek alternatieven met behoud van bomen.
- Beperk de werken tot gerichte maatregelen (kruispunt Kestergat, gescheiden riolering, afwatering, verkeersremmers, bushaltes).
- Pas de natuur- en milieuwetgeving strikt en consequent toe, als overheid met een voorbeeldfunctie.

Slotopmerking: Het is anno 2025 onaanvaardbaar dat overheden zich beroepen op halve cijfers, gebrekkige onderzoeken en uitzonderingsposities om massale bomenkap en twijfelachtige infrastructuurwerken door te drukken. Burgers verwachten terecht eerlijk beleid, consequente toepassing van de wet en investeringen die écht bijdragen aan verkeersveiligheid en leefkwaliteit. **Dat er daarvoor enkele bomen moeten gekapt worden (vb kruispunt Kestergat) is geenszins een probleem**, en wij menen ook dat er inderdaad mag en moet gekeken worden naar opportuniteiten. Maar dat mag geen vrijgeleide zijn om onze leefomgeving zo dramatisch en buitensporig hard te treffen.

BRONNEN EN RAPPORTEN

[R1] Infoavond AWW 10/11/2025 Presentatie

https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/20250910_N28%20Pepingen_Infoavond.pdf



[B1] Eerste ongeval: <https://www.nieuwsblad.be/regio/vlaams-brabant/halle-vilvoorde/pajottegem/man-op-slag-dood-na-knal-tegen-boom-in-gooik/56033330.html>

Tweede ongeval: <https://www.hln.be/pepingen/wagen-vliegt-in-brand-na-crash-tegen-boom-vrouw-overleden~a9b21725/>

[B2] Zware ongevallen regio <https://www.persinfo.org/nl/zoeken?q=zwaar+ongeval>

[B3] <https://www.persinfo.org/nl/nieuws/artikel/noch-geld-noch-timing-voor-de-werken-op-de-n28/63879>

[R2] AWW-rapport Fietspaden (2023, p. 6)
<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2024-02-06%20Rapport%20Fietspaden%20meetjaar%202023.pdf>

[R3] Mobiliteitsplan Pepingen <https://www.pepingen.be/system/files/2023-08/Mobiliteitsplan%20Pepingen%20goedgekeurde%20versie%20door%20gemeenteraad.pdf>

[R4] Vademecum Fietsvoorzieningen
<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20fietsvoorzieningen.pdf>

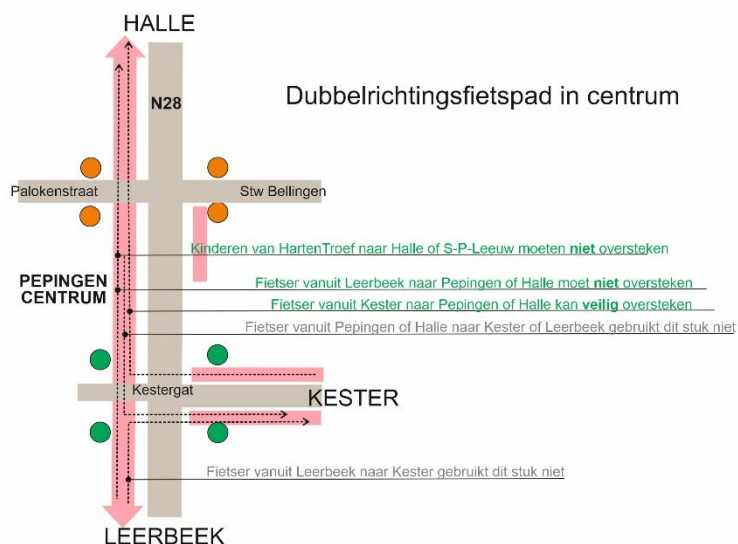
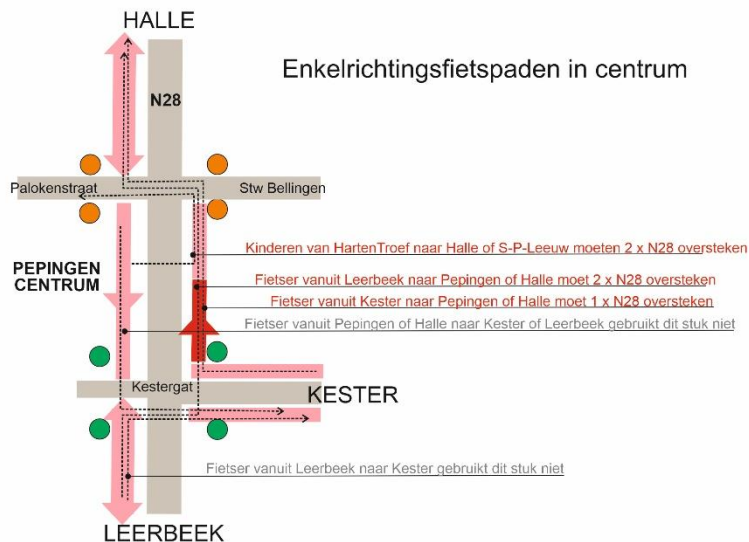
[B4] Tellingen fietsbewegingen 10 september 2025

Tellingen fietsbewegingen 18/sep/25	FIETS kinderen	FIETS volwassenen	SPEEDPEDELEC volwassenen	VOETGANGER volwassenen	BROMFIETS volwassenen
Leerbeek-K-Pepingen					
7u10-7u25		4	1		
7u25-7u40		6	1		
7u40-7u55	1	5	2		1
7u55-8u10	1	4	1		1
8u10-8u25		3			
8u25-8u40		1			
8u40-8u55		2			
8u55-9u10		2			
Pepingen-K-Leerbeek					
7u10-7u25					
7u25-7u40		1			
7u40-7u55		1			
7u55-8u10		1			
8u10-8u25					
8u25-8u40		1			
8u40-8u55					
8u55-9u10					
Kester centrum-K-Pepingen					
7u10-7u25	1	2		2	
7u25-7u40	1	5	1		
7u40-7u55	1	2			
7u55-8u10	3	5			
8u10-8u25		2			1
8u25-8u40					
8u40-8u55		2			
8u55-9u10		2		1	
Pepingen-K-Kester centrum					
7u10-7u25		1			
7u25-7u40					
7u40-7u55					
7u55-8u10		1			
8u10-8u25					
8u25-8u40					
8u40-8u55					
8u55-9u10					
Kester centrum-K-Leerbeek					
7u10-7u25					
7u25-7u40					
7u40-7u55					
7u55-8u10					
8u10-8u25					
8u25-8u40		2			
8u40-8u55					
8u55-9u10					
Leerbeek-K-Kester centrum					
7u10-7u25			1		
7u25-7u40					
7u40-7u55					
7u55-8u10					
8u10-8u25					
8u25-8u40					
8u40-8u55					
8u55-9u10					
Kester centrum-K-Lossestraat					
7u10-7u25		1			
7u25-7u40				1	
7u40-7u55		2			
7u55-8u10		1		2	
8u10-8u25					
8u25-8u40					
8u40-8u55					
8u55-9u10					

[B5] Geoloket Fiets Dep. MOW <https://gis-viewer.mow.vlaanderen.be/mapstore/#/viewer/3880>

[B6] <https://www.persinfo.org/nl/nieuws/artikel/fietsers-zwaar-gewond-na-val-door-put-in-fietspad/40270>

[B7] Schema enkelrichtingsfietspaden versus dubbelrichtingsfietspad indien 'vierkant groen' licht aan Kestergat.



[B8] <https://fietsberaad.be/nieuws/nieuw-vademecum-fietsvoorzieningen-kreeg-grondige-update/>

[B9] ANB Vegetatiewijziging Volledigheid Dossier 23 januari 2025
<https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/2024167934/7Dv9HaPCSMKz2qKczJ39Eg/6LN7 e STCqmn43preTNXA>

[B10] Negatief advies ANB Vergunningsaanvraag 8 juli 2025

https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/2024167934/7Dv9HaPCSMKz2qKczJ39Eg/8iVYOfTJTRSxkY5Rgt46KQ#8JxUFI6fRw-YpR7VL2r_jg

[B11] Volledig gunstig advies met voorwaarden ANB op vergunning 5 september 2025

<https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/2024167934/7Dv9HaPCSMKz2qKczJ39Eg/GucnWybQSQClacQGBfgEmQ#lgNuw7cbQxe-EfmfRf-sJQ>

[R5] Waardebepaling van bomen SBZ 250 Hfst 11 p.50

<https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Hoofdstuk02.pdf>

[B12] Herinnering aan AWW dat bomen kappen vergunningsplichtig is

<https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/2024167934/7Dv9HaPCSMKz2qKczJ39Eg/a0rR73KhRFakLxCHDQDIQw>

[R6] E-loket voor lokale besturen ANB [https://natuurenbos.vlaanderen.be/voor-lokale-](https://natuurenbos.vlaanderen.be/voor-lokale-besturen/bomen-en-houtkanten-kappen/bomen-dreven-en-houtkanten-kappen#:~:text=Neem%20ongeveer%205%20jaar%20de,zijn%20verboden%20in%20alle%20houtkanten)

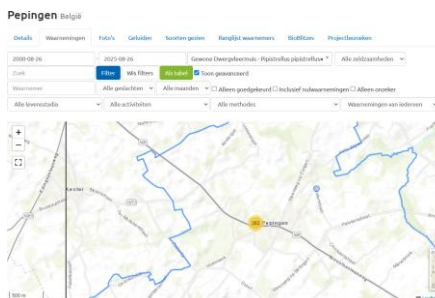
[besturen/bomen-en-houtkanten-kappen/bomen-dreven-en-houtkanten-kappen#:~:text=Neem%20ongeveer%205%20jaar%20de,zijn%20verboden%20in%20alle%20houtkanten](https://natuurenbos.vlaanderen.be/voor-lokale-besturen/bomen-en-houtkanten-kappen/bomen-dreven-en-houtkanten-kappen#:~:text=Neem%20ongeveer%205%20jaar%20de,zijn%20verboden%20in%20alle%20houtkanten)

[R7] Beslissingsmatrix bomenrij ANB

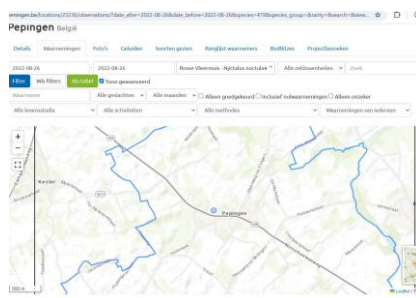
https://natuurenbos.vlaanderen.be/sites/default/files/documenten/kappen_solitairebomen_bomen_rijbeplantingbuitenbosverband.pdf

[B13] Vleermuizen PEPINGEN langs de N28 - onderzoek vleermuizenwerkgroep Myotis 2022

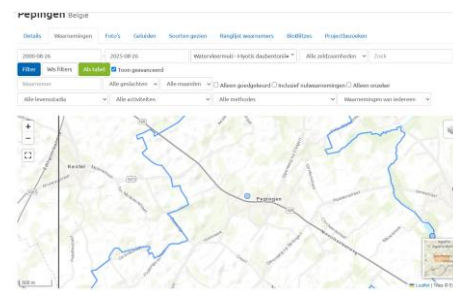
– bron: Waarnemingen.be



Gewone dwergvleermuis

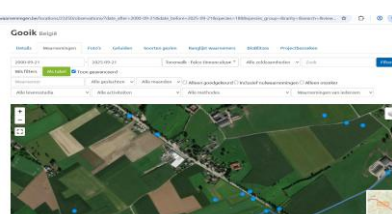


Rosse vleermuis



Watervleermuis

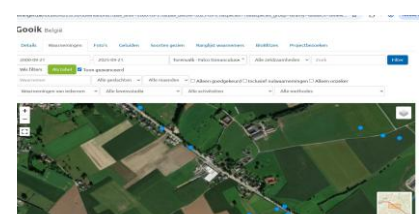
[B14] Dag- en nachtroofvogels in de bomenrij langs de N28 GOOIK – Bron: Waarnemingen.be



Gewone buizerd



Kerkuil

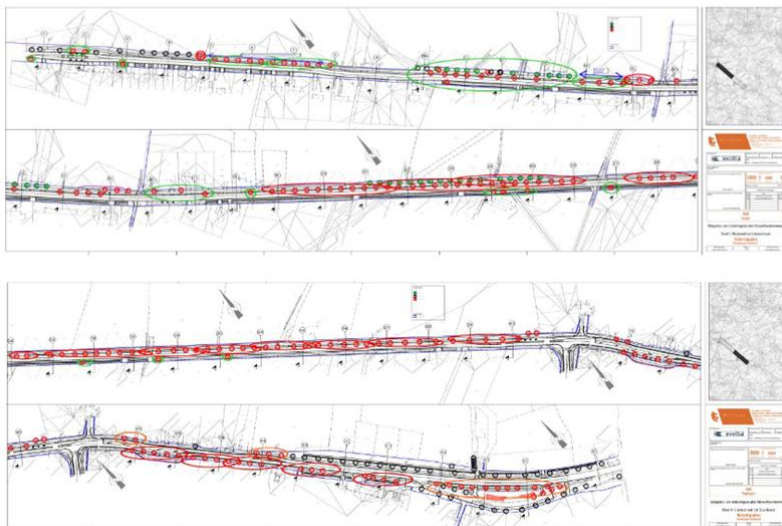


Torenvalk

[R8] Link naar Persdossier Restauratie Kasteel van Gaasbeek
<https://kasteelvangaasbeek.prezly.com/een-gerestaureerd-kasteel>

[B15] Uit ‘Passende beoordeling’: nauwe betrokkenheid ANB bij te kappen bomen

ANB werd nauw betrokken bij de beoordeling welke bomen gerooid mogen worden. In onderstaande plannen wordt de input van ANB visueel weergegeven. De rood omcirkelde bomen zijn te behouden bomen en de groen omcirkelde kunnen gerooid worden. De oranje omcirkelde bomen konden verwijderd worden indien het noodzakelijk was voor het ontwerp. Deze werden uiteindelijk ook gerooid. De blauwe pijl is een suggestie om bomen aanvullend aan te planten.



Figuur 7: input ANB

[B16] <https://wegenverkeer.be/wegen/fietsinfrastructuur/staat-en-inrichting-van-de-fietspaden-langs-de-vlaamse-gewestwegen>