



Discussietekst

Dialogdag – Trage Wegen

1. Inleiding
 - 1.1. Kader van de discussietekst
 - 1.1.1. Plattelandsproject Schelde-Leie
 - 1.1.2. Werkgroep Trage Wegen
 - 1.2. Plan van aanpak
 - 1.2.1. Begripsafbakening
 - 1.2.2. Beschrijving van de context
 - 1.2.3. Dialogdag
2. Een veelheid aan wegen
 - 2.1. Administratieve categorisering
 - 2.2. Functionele categorisering
 - 2.3. Wat is een “Buurtweg” – “Trage Weg”?
 - 2.1. Eenmanswegels
 - 2.2. Landbouwwegen
 - 2.3. Holle wegen
 - 2.4. Boswegen
 - 2.5. Jaag- dijk- en trekpaden
 - 2.6. Voormalige trein- en trambeddingen
 - 2.7. Kouterwegen
 - 2.8. Ruilverkavelingswegen
3. Erkenning, aanleg, verplaatsing & afschaffen en verjaring van buurtwegen
4. Knelpunten
 - 4.1. Inrichting en onderhoud van trage wegen
 - 4.2. Zwerfvuil en sluikestorten op en langs trage wegen
 - 4.3. Verharding van trage wegen
 - 4.4. Verlichting langs trage wegen
 - 4.5. Gemotoriseerd verkeer op trage wegen
 - 4.6. Snelheid op trage wegen
 - 4.7. Ruiters & menners op trage wegen
 - 4.8. Mountainbikers op trage wegen
 - 4.9. Aangelanden, grondgebruikers en eigenaars langs trage wegen
 - 4.10. Gemeenten en trage wegen

1. Inleiding

1.1. *Kader van de discussietekst*

1.1.1. *Plattelandsproject Schelde-Leie*

In de peri-urbane regio tussen Schelde en Leie zijn op vraag van de Vlaamse overheid initiatieven opgestart met een grote impact op de omgeving, namelijk de groenpool Parkbos Gent, het stadsbos Deinze, de omvorming van de N60 tot primaire weg en het rivierherstel van de Leie in het Seine-Scheldeproject. Daarnaast ontstaan er binnen de Europese context nieuwe plattelandsfuncties en ondergaan peri-urbane regio's bestemmingswijzigingen.

De landbouwsector in de Schelde-Leie regio vroeg begin 2006 naar een flankerend beleid via een optimale inrichting van de landbouwgebieden en via ondersteuning van maatregelen in kader van plattelandsontwikkeling. Op 3 juli 2006 nam minister Peeters, op vraag van minister-president Leterme, de nodige ministeriële besluiten om het onderzoek naar het nut van een ruilverkaveling te onderzoeken in een ruime omgeving rond het Parkbos Gent en het stadsbos Deinze. Het nieuwe ruilverkavelingsproject situeert zich op delen van de gemeenten Nazareth, De Pinte, Sint-Martens-Latem, de stad Gent en de stad Deinze. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) is bezig met de voorbereiding van het project, het actualiseren van de terreingegevens van de gebieden ruilverkaveling Schelde-Leie en Parkbos en het opnemen van de ontbrekende inventarisatiegegevens. Dit in overleg met de betrokken gemeenten.

Bovendien zijn in de regio een veelheid aan actoren en initiatieven lopende, elk met hun taakstellingen en verdiensten. Dit is eveneens een bijkomende motivatiegrond om een afstemmend grensoverschrijdend initiatief onder de vorm van een plattelandsproject te starten in samenspraak met de actoren en de bevolking.

Op 25 juni 2008 werd in een brief aan minister-president Kris Peeters door de burgemeesters van acht gemeenten (Deinze, De Pinte, Gavere, Kruishoutem, Nazareth, Sint-Martens-Latem, Zingem en Zulte) en de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen gevraagd een gebiedsgericht plattelandsinitiatief op te starten voor de regio Schelde en Leie. Vlaams minister-president Kris Peeters antwoordde op 8 september 2008 dat de VLM dit plattelandsinitiatief zal ondersteunen en helpen uitwerken en realiseren.

Het plattelandsproject Schelde-Leie geeft eveneens uitvoering aan het Vlaamse plattelandsbeleid. Gezien het gaat om een jong beleid dient het project als ervaringsproject. De VLM heeft momenteel een aantal plattelandsprojecten opgestart, verspreid over de verschillende provincies. Hierbij moet in alle deelprojecten voldoende aandacht gaan naar evaluatie, bijsturing en het uitwisselen van ervaringen met andere regio's. De projecten zitten in verscheidene fases, waardoor ervaringsleren meer kans krijgt.

Het plattelandsproject Schelde-Leie is op 19 maart 2009 (ondertekening charter) opgestart. Dit charter is een intentieverklaring om samen te werken aan een welvarend, leefbaar en cultuurrijk platteland in de Schelde-Leie regio. De stuurgroep (samengesteld uit de gedeputeerde bevoegd voor het plattelandsbeleid als voorzitter, de burgemeesters van de betrokken gemeenten, ambtenaren van de VLM voor secretariaat en een vertegenwoordiger vanuit het kabinet van Vlaams minister-president Kris Peeters) besliste om vier werkgroepen op te starten. Een werkgroep behandelt een bepaalde deelproblematiek of thema van het plattelandsproject. Volgende werkgroep werden opgestart: een werkgroep trage wegen, een werkgroep cultuurhistorische elementen, een werkgroep lokale sport- en recreatie-infrastructuur en een werkgroep communicatie.

1.1.2. Werkgroep Trage Wegen

De herwaardering van trage wegen past binnen de visie van het plattelandsproject Schelde-Leie. Uit de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen is af te leiden dat alle gemeenten binnen het plattelandsproject wensen te werken aan een duidelijke inventaris en/of een visie en/of de fysieke verbetering van hun trage wegennetwerk.

De werkgroep trage wegen waakt over het geheel, geeft insteek en biedt waar nodig ondersteuning in de ontwikkeling van een visie betreffende te weerhouden en af te schaffen wegen. Voordelen van een gemeenschappelijk trage wegen-project voor het ganse gebied zijn makkelijkere afstemming tussen de verschillende gemeenten, een meer efficiënte aanpak en een min of meer gelijktijdige realisatie op het terrein.

De werkgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van de acht betrokken gemeenten en een vertegenwoordiger van de provincie Oost-Vlaanderen. Het secretariaat van de werkgroep wordt opgenomen door de VLM. De voorzitter van de werkgroep wordt verkozen uit de werkgroepleden en zetelt in het projectteam (d.i. een kerngroep van de VLM en afgevaardigden van elke werkgroep). De werkgroep kan qua samenstelling worden aangevuld met deskundigen en/of experts voor een bepaald thema, problematiek of deelproject. De taak van de werkgroep kan worden samengevat als:

- sectorale en thematische consensus faciliteren;
- oplossingen en alternatieven zoeken bij knelpunten;
- rapportage aan het projectteam.

1.2. Plan van aanpak

1.2.1. Begripsafbakening

Vlaanderen is “bezaaid” met tal van wegen. Uiteraard zijn binnen dat dichte wegennet slechts een beperkt aantal wegen effectief als “trage weg” gebruikt en ontwikkeld. Op administratief vlak kunnen de Vlaamse wegen worden ingedeeld in twee grote categorieën: de “grote wegen” en de “kleine wegen” (zie verder). Deze indeling heeft vooral belang voor het onderhoud van de wegen: “grote wegen” worden beheerd door het Vlaamse Gewest of door de betrokken provincie, terwijl het beheer en onderhoud van de “kleine wegen” een taak zijn voor de gemeenten.

Een grote aantal trage wegen is gekend als buurtwegen die voorkomen op de Atlas der Buurtwegen (Wet op de Buurtwegen van 10 april 1841). Hierdoor hebben ze een wettelijk of juridisch statuut. Naast deze officiële wegen zijn er ook heel wat wegen die vallen onder een andere wetgeving dan deze van 10 april 1841. Bv. is het juridisch statuut van de vroegere trein- of trambeddingen meestal afhankelijk van de bestemming op het gewestplan, dijkpaden worden beheerd door Polders en Wateringen, wegen in bossen vallen onder het bosdecreet, paden in natuurgebieden valt onder het decreet op het natuurbehoud, enz. Daarnaast bestaan er trage wegen met een “apart” juridisch statuut zoals bv. private wegen die op vrijwillige basis opgesteld werden of wegen die door veelvuldig gebruik spontaan ontstaan zijn.

Trage wegen worden steeds vaker gebruikt als veilige verbindingen voor zachte weggebruikers. De bekendste gebruikers (functioneel en/of recreatief) zijn wandelaars, fietsers, mountainbikers, ruiters, menbers en landbouwers. Vooral voor de lokale verplaatsingen binnen en tussen dorpscentra spelen trage wegen een belangrijke rol. Het is belangrijk dat deze verplaatsingen gemakkelijk, aangenaam en veilig kunnen gebeuren. Het creëren van lokale doorsteekjes en het hergebruiken van kerkwegels of andere “short cuts” bevordert bovendien het functioneren van wijken en centra zowel binnen kleine dorpskernen als binnen meer stedelijke kernen.

Dat de trage wegen tegelijkertijd een cultuurhistorische betekenis hebben, staat boven iedere twijfel: ze zijn getuigen van vroegere verbindingen naar en tussen dorpskernen (“kerkwegels”), van vroegere doorgangen voor landbouwers (“karrensporen”), van oeverstroken die werden gebruikt om boten te slepen (“jaagpaden”). Als trage wegen verdwijnen, gaat ook een deel van ons “collectief geheugen” verloren.

Trage wegen zijn voorts van belang voor ecologie en natuurontwikkeling. Voor veel planten, insecten, vogels en andere diersoorten zijn onverharde paden een specifieke biotoop en derhalve een belangrijke habitat. Daarnaast bieden ze ook mogelijkheden voor een adequate landschapsbeleving.

Ondanks de recorddichtheid van het Vlaamse wegennetwerk zijn onverharde trage wegen schaars geworden. Het is een vaststelling dat veel trage wegen door verharding met asfalt of beton, door bebouwing en privatisering, ontginning, verkaveling, ontbrekend onderhoud, sluipende verdwijning, verjaring t.g.v. onbruik of onrechtmatige toe-eigening en door schaalvergroting van de landbouw reeds verdwenen zijn (of dreigen verloren te gaan). Hiermee gingen ook de daarmee geassocieerde natuur- en landschapswaarden, de regionale identiteit en de recreatieve belevingswaarde van het landschap voor een deel verloren.

De werkgroep “Trage Wegen” heeft volgende begripsomschrijving voor trage wegen weerhouden:

TRAGE WEGEN ZIJN ALLE WEGEN DIE IN HOOFDORDE GESCHIKT OF BEDOELD ZIJN VOOR NIET GEMOTORISEERD VERKEER EN LANDBOUWVERKEER

1.2.2. Beschrijving van de context

Het plattelandsproject Schelde-Leie wil via inspraak en participatie komen tot een ontwikkelingsplan voor de streek. Daarom is het belangrijk dat de werkgroep voldoende aandacht besteedt aan alle actoren die of een of andere wijze actief of betrokken zijn in het gebied. Het gaat zowel om Vlaamse, provinciale als lokale actoren. Het is belangrijk voor de VLM om de wensen van alle betrokkenen te kennen rond bepaalde knelpunten, problemen of (deel)thema's. Een plattelandsproject moet immers groeien *van onderuit* via inspraak en participatie van diverse bestuurlijke en maatschappelijke actoren. Naast de directe inbreng die de doelgroepen leveren aan het trage wegenplan, zijn betrokkenheid bij de gemeentelijke structuurplanning, draagvlakvorming voor het finale trage wegenplan en de sensibiliserende werking voor een frequenter gebruik van de trage wegen belangrijke doelstellingen.

De Stuurgroep heeft daarom beslist om een dialoogdag te organiseren.

1.2.3. Dialoogdag

In een eerste fase heeft de Stuurgroep geopteerd voor organisatie van een dialoogdag per werkgroep. Bij dialoogdagen is het de bedoeling dat telkens per thema wordt gediscussieerd aan de hand van concrete gegevens en bestaande knelpunten (in de vorm van een discussietekst).

Vanuit de Vlaamse overheid en lokale organisaties werden al een aantal analyses en inventarisaties uitgevoerd. Deze zullen de basis vormen voor een discussietekst, die besproken zal worden tijdens de dialoogdag waarop verschillende actoren worden uitgenodigd. Rekening houdend met het plattelandsbeleid wordt gestreefd naar een evenwichtige samenstelling voor de dialoogdag: dit betekent dat een selectie gemaakt wordt uit alle sectoren en bevolkingsgroepen.

De opmerkingen en discussies gevoerd tijdens de eerste dialoogdag, zullen leiden tot een lijst met een aantal concrete actiepunten. De bedoeling is, om te komen tot gedragen actiepunten die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en die bijdragen tot het uiteindelijke ontwikkelingsplan dat met het plattelandsproject wordt beoogd.

2. Een veelheid aan wegen *

In het dichtbebouwde Vlaanderen neemt recreatie en toerisme een hoge vlucht. De (her-)ontdekking van de trage wegenverbindingen is vooral te wijten aan de “dicht-bij-huis-recreatie” en het succes van buitensporten zoals joggen, wandelen, fietsen en paardrijden. Een toename van de vrije tijd, het succes van de plattelandsrecreatie, dagtrips en weekendarrangementen, de zoektocht naar “onthaasting” en de vergrijzing hebben ongetwijfeld bijgedragen tot een hernieuwde belangstelling voor trage wegen bij het grote publiek. De steeds toenemende vraag naar verkeersveilige verbindingen voor korte afstanden en de mogelijkheden die onverharde paden bieden op het vlak van natuurbehoud en –beleving, hebben de aandacht voor trage wegen alleen maar aangewakkerd.

“Trage wegen” is een verzamelnaam die heel wat verschillende wegen omvat. Begrippen zoals “buurtweg”, “landweg”, “voetweg”,..., en “trage weg” worden geregeld door elkaar gebruikt. Om verwarring te vermijden, probeert onderstaande tekst een duidelijker beeld te scheppen in deze terminologie. Door vooraf de categorisering der wegen aan bod te laten komen, kunnen de begrippen “buurtweg” en “trage weg” in hun juiste context worden geplaatst. Deze categorisering kan op twee manieren gebeuren, nl. op basis van administratieve eigenschappen en functionele eigenschappen.

2.1. Administratieve categorisering

Een algemene indeling van de wegen bestaat in het onderscheid tussen openbare en particuliere wegen.

Openbare wegen zijn wegen met een openbaar gebruik als bestemming. In de wetgeving ontbreekt het echter aan een definitie van “openbare weg” waardoor het in de praktijk neerkomt op een feitenkwestie. Bijgevolg ontstaat een openbaar karakter indien de weg gebruikt wordt door het publiek, ongeacht wie de eigenaar is van de bedding. In de rechtspraak gaat men ervan uit dat een openbare weg een weg is die voor alle verkeer te land openstaat, maar waarvan het gebruik wel ingeperkt wordt door de verkeerswetgeving. Bv. op voormalige spoorwegbeddingen, ingericht als fietspad, zijn er alleen maar fietsers en wandelaars toegelaten.

De openbare wegen worden verder opgedeeld in hoofdwegen en kleine wegen:

- De *hoofdwegen* of *grote wegen*, omvatten de autosnel-, de gewest- en de provinciewegen;
- De *kleine wegen* omvatten de gemeentewegen (de zgn “straten”) en de buurtwegen.

* Bronnen:

- Praktische tips, voorbeelden en informatie - Wegwijzer trage wegen – vzw Trage Wegen, 2005, p. 10-12.
- Scriptie: De herwaardering van “Trage Wegen” voor lokale verplaatsingen, Case-study Lochristi – Veronique Van Acker (academiejaar 2003-2004) Universiteit Gent – Faculteit Toegepaste Wetenschappen – Vakgroep Civiele Techniek, p. 21-27.

Deze administratieve categorisering steunt op het onderscheid in wegbeheerder en heeft gevolgen voor het beheer en onderhoud van de wegen. Het gewest, eventueel de provincie, staat in voor de hoofdwegen, terwijl de gemeente verantwoordelijk is voor de kleine wegen. Voor de buurtwegen, waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, geldt een specifieke wetgeving, m.n. de wet van 10 april 1841. De kleine wegen worden veelal in een negatieve zin gedefinieerd: het zijn wegen die niet opgenomen zijn in het K.B. van 25 juli 1816 en die later ook niet door het Rijk, het gewest of de provincie werden aangelegd. De buurtwegen moeten aan een bijkomstig criterium voldoen: de opname in de Atlas der Buurtwegen. In de praktijk blijkt dit evenwel geen noodzaak te zijn. Bijna alle juristen zijn het erover eens dat de weg tevens daadwerkelijk door het publiek gebruikt moet worden, zij het daarom niet frequent. Indien dit openbaar gebruik volledig ontbreekt, kan er geen sprake zijn van een “buurtweg”, ook al is deze ingeschreven in de Atlas.

Particuliere wegen worden aangelegd door natuurlijke personen of privaatrechtelijke rechtspersonen op hun eigendom, waardoor ze louter dienen voor particulier gebruik. Enerzijds kunnen ze eigendom zijn van één enkele eigenaar (bv. een toegangsweg tot een woning), anderzijds kan er mede-eigendom gelden waarbij verschillende eigenaars de weg gebruiken voor elk hun eigen belang (bv. los- of exploitatiewegen).

Daarnaast kan een *privaatrechtelijke erfdienstbaarheid* gelden op een particuliere weg. Niet alle percelen beschikken immers over een rechtstreekse en/of gemakkelijke toegang tot de openbare weg. In dergelijke situaties kunnen afspraken tussen de eigenaars van diverse aan elkaar grenzende percelen resulteren in een privaatrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang. De eigenaar van het ene erf, het lijdende erf, verbindt zich ertoe doorgang te verschaffen aan de eigenaar van het andere erf, het heersende erf. Indien deze afspraken contractueel worden vastgelegd (bv. in een notariële akte) is er sprake van een conventionele erfdienstbaarheid. Dit in tegenstelling tot een erf dat helemaal ingesloten ligt waarbij, volgens het Burgerlijk Wetboek, de eigenaar een uitweg kan vorderen over de erven van zijn bureu. Dergelijke uitweg is een wettelijke erfdienstbaarheid en wordt toegekend door de rechter. Wegen of paden die onder dat statuut vallen, worden vaak “loswegen” genoemd.

Ten slotte kan een *publiekrechtelijke erfdienstbaarheid* gelden op een particuliere weg. Dergelijke weg behoort tot het private domein, maar er is sprake van een gebruiksrecht ten behoeve van het publiek. In tegenstelling tot de privaatrechtelijke erfdienstbaarheid dienen ze het openbaar nut. Concreet betekent dit een beperking van het eigendomsrecht ten voordele van het verlenen van doorgang aan het publiek. Op deze wegen met een private bedding kan de overheid enkel een gebruiksrecht ten behoeve van het publiek laten gelden. Dergelijke wegen worden ook wel “servitudewegen” genoemd.

2.2. Functionele categorisering

De administratieve categorisering verschilt enigszins van de functionele categorisering van de wegen, zoals neergeschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). De bereikbaarheid van bepaalde plaatsen en/of de leefbaarheid voor de omwonenden vormen de basis van deze indeling. Bijgevolg staat een dergelijke categorisering los van de indeling naar wegbeheerder. Het dient te worden benadrukt dat het handelt om een categorisering naar de gewenste functie van de wegen. Een drietal functies kunnen worden onderkend:

- het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden;
- het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het verdelen binnen de bestemmingsgebieden;
- het geven van rechtstreekse toegang tot de aanpalende percelen.

Afhankelijk van hun functie is het de bedoeling dat de wegen een bepaalde inrichting en gebruikskarakteristieken bekomen. Deze keuze dient duidelijk en consequent te worden gemaakt opdat een consistent en eenvormig wegennet bekomen wordt. Tevens wordt rekening gehouden met drie hiërarchische niveaus, m.n. het nationaal niveau, het Vlaamse niveau en het (boven)lokaal niveau. Op deze wijze worden in het RSV vijf categorieën bekomen: hoofdwegen, primaire wegen type I en II, secundaire wegen en lokale wegen. De buurtwegen en trage wegen kunnen hierbij worden beschouwd als lokale wegen, die opgenomen dienen te worden in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen (GRS). De ruimtelijke planning is daarmee niet afgelopen: gemeenten en provincies moeten nu immers de principes van de structuurplannen concreet uitwerken in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's). In een RUP is er wel degelijk ruimte voor trage wegen: er kunnen voor trage mobiliteit namelijk functionele en recreatieve verbindingen van verschillende klassen worden gerealiseerd.

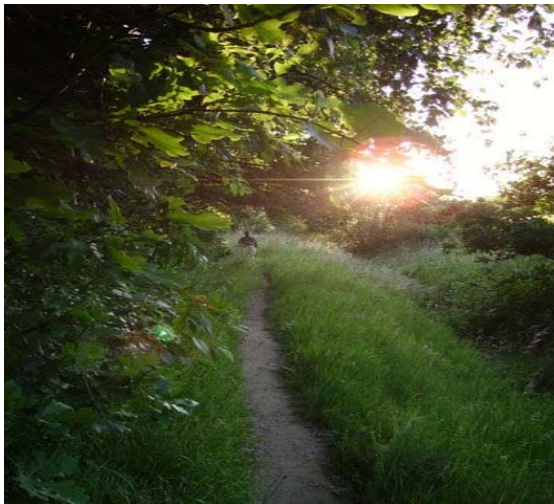
2.3. Wat is een “Buurtweg” - “Trage Weg”?

“Buurtwegen” is een veelgebruikte term. Het statuut van deze wegen is vastgelegd in de wet van 10 april 1841, maar een definitie ontbreekt. Enkel de “grote wegen” zijn wettelijk gedefinieerd. Alle andere wegen worden beschouwd als “kleine wegen” en vallen onder de bevoegdheid van de gemeenten. Als “buurtwegen” worden beschouwd de kleine wegen die niet in de bebouwde kom liggen. Volgens deze negatieve definitie zijn buurtwegen dus alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom, waaronder tevens verharde straten. Veel van dergelijke gemeentewegen zijn ondertussen drukke verbindingen geworden. In het kader van de wekgroep “trage wegen” ligt de nadruk echter op het ontwerp van een routenetwerk voor zwakke weggebruikers dat zoveel mogelijk los staat van dergelijke drukke verbindingen. Om dit te bekomen, wordt gedacht aan een herwaardering van de “buurtwegen”, zijnde rustige paden en wegen zoals éénmanskwegels, bos- en kerkwegels. De ligging van deze verbindingen, binnen of buiten de bebouwde kom, doet hierbij niet ter zake. Bijgevolg is de negatieve wettelijke omschrijving onbruikbaar i.k.v. het opzet. Daarom gaat de voorkeur uit naar de definitie van “buurtwegen” als zijnde de wegen in het landelijk of stedelijk gebied die uitsluitend of grotendeels gebruikt worden door niet-gemotoriseerd verkeer en als dusdanig een rol (kunnen) spelen voor de mobiliteit, de zachte recreatie, de landbouw en de natuurontwikkeling.

Sinds 1841 zijn verschillende lokale wegen ontstaan, verdwenen, in onbruik geraakt, nieuw aangelegd,... “*Trage wegen*” is een recente term en omvat zowel de buurtwegen alsook andere lokale wegen. De term sluit beter aan bij de hernieuwde aandacht voor buurtwegen i.k.v. mobiliteit en zachte recreatie. De wegen waarlangs het trage verkeer zich beweegt, kunnen letterlijk worden beschouwd als “trage wegen”. De termen “*voetwegen*” en “*landwegen*”, die een algemene betekenis hebben, worden dikwijls als alternatief gebruik. Onder deze noemer vallen een heleboel wegen, afhankelijk van hun oorspronkelijke functie.

De onderverdeling hierna is gebaseerd op het uitzicht en/of de ontstaansgeschiedenis van de weg. In de hieronder gehanteerde classificatie is het absoluut niet de bedoeling volledigheid na te streven of een aanbeveling te doen in verband met het gebruik van de weg. De onderverdeling geeft slechts een overzicht van de verscheidenheid van het trage wegenpatrimonium in Vlaanderen.

2.3.1. *Eenmanswegels (kerkwegels, veldwegels, voetwegels)*



Met deze term worden alle wegels bedoeld die net breed genoeg zijn om één persoon door te laten. In de bebouwde kom zijn ze verhard of half verhard en verzekeren ze een doorsteek tussen twee straten of wijken. Buiten de bebouwde kom vormen ze vroeger vaak een functionele verbinding tussen twee dorpen, gehuchten of parochies. Zo ontstond de naam “kerkwegel”. Buiten de bebouwde kom zijn eenmanswegels meestal niet verhard. Niet zelden worden ze in stilte bij een weide, een akker of een privé-eigendom ingelijfd. Sommige gemeenten proberen dit tegen te gaan door de eenmanswegels te betegelen, te asfalteren, te maaien of in te schakelen in een wandelroute.

2.3.2. Landbouwwegen (landwegen, veldwegen)



Deze categorie van wegen komt voort uit twee historische functies: enerzijds lokale verbindingen voor karrenspannen en ruiters en anderzijds doorgangen voor landbouwvoertuigen. Landbouwwegen verbonden gehuchten en dorpen en verleenden boeren toegang tot hun akkers. Meestal zijn ze net zo breed als een gemiddeld voertuig (auto, kar of tractor). Ze zijn vaak onverhard en bestaan veelal uit twee sporen. Met de opkomst van de moderne landbouw worden deze wegen nu ook door zware landbouwmachines gebruikt, waardoor men de sporen vaak betonneert.

Door o.a. ruilverkavelingen verandert de indeling van het land; er ontstaan grotere kavels en dit heeft ook effect op de indeling van het landschap. Zo bleken heel wat landbouwwegen plots tussen twee velden van een zelfde landbouwer te liggen. Vaak werden ze mee omgeploegd en verdwenen ze na verloop van tijd. Zo is de verbindende functie van landbouwwegen door de jaren heen wat verloren gegaan. De schaalvergroting maakte daardoor doodlopende wegen van wat ooit een functionele doorgang was.

2.3.3. Holle wegen



Holle wegen vormen een specifieke categorie binnen de landbouwwegen. Ze ontstonden wellicht reeds in de oertijd, toen dieren ze als trekroutes gebruikten, loodrecht op de leemplateaus. Er vormden zich sporen, die door erosie bij regenweer dieper werden. Holle wegen vormen een belangrijk onderdeel van ons levend cultuurhistorisch erfgoed. Zij kleden de omgeving als het ware op een bijzondere manier aan.

Vandaag bezitten holle wegen een zeer hoge ecologische waarde. In ruilverkavelingen worden ze omwille van die waarde integraal beschermd. Door de invloed van allerlei factoren is de plantengroei in bermen van holle wegen zeer divers. De bodemsamenstelling kan bovenaan een holle weg anders zijn dan beneden, het reliëf varieert en elke holle weg heeft een specifiek microklimaat (warm-koud, zon-schaduw, droog-vochtig,...). Ook heel wat verschillende diersoorten worden daardoor aangetrokken.

Holle wegen hebben daarnaast een belangrijke waterafvoerende functie, waardoor ze essentieel zijn in het voorkomen van erosie. Ten slotte hebben ze een verkeerstechnische functie voor zowel landbouw als recreatie. Sommige holle wegen zijn zo diep, dat het omliggende landschap niet meer wordt waargenomen. Deze zeer gesloten sfeer levert dan ook een heel aparte wandelervaring op.

2.3.4. *Boswegen*



Tot deze categorie behoren de wegen die doorheen bossen lopen, zowel met de breedte van een eenmanswegel als met de breedte van een karrenspoor. In openbare bossen zijn ze vaak enigszins aangelegd en dus in betere staat dan de landbouwwegen. Ze worden steeds meer ingeschakeld in bewegwijzerde wandelroutes. Deze categorie is dus weinig of niet bedreigd, zeker niet in bossen die tot het openbare domein behoren.

2.3.5. *Jaag-, dijk- en trekpaden*



Van oudsher werden op de oevers van rivieren en kanalen wegen aangelegd om boten voort te slepen of om vissers toe te laten, zich langs het water te verplaatsen. Boten werden soms door mensen getrokken, maar meestal door paarden. Doordat degelijke vormen van binnenscheepvaart in onbruik raakten, werd het mogelijk een groot aantal jaagpaden te verhard en af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Zo werden de autovrije jaagpaden dé fietspaden bij uitstek.

2.3.6. Voormalige trein- en trambeddingen



Tussen de twee wereldoorlogen waren vrijwel alle grote dorpen in Vlaanderen bereikbaar per trein of per buurttram. In de loop der jaren zijn alle buurttrambeddingen en meer dan een derde van de treinlijnen afgeschaft, mede door de opkomst van de auto. De spoorbeddingen zijn in de meeste gevallen nog altijd eigendom van de betrokken vervoersmaatschappijen: De Lijn of de NMBS.

Als gevolg van de vraag naar fiets- en wandelmogelijkheden worden deze paden vaak verhard en ingeschakeld in een recreatieve route. In Vlaanderen werd daar tot nog toe niet systematisch werk van gemaakt, in tegenstelling tot Wallonië.

Vele andere oude spoorlijnen zijn ondertussen waardevolle natuurverbindingen geworden. Op de verlaten bedding heeft zich in vele gevallen een zeer gevarieerde fauna en flora ontwikkeld. Het zijn groene linten in ons Vlaamse landschap.

Spoorbeddingen hebben bovendien enkele specifieke eigenschappen:

- ze verbinden woonkernen met elkaar gezien hun historische oorsprong;
- ze lopen vaak door rustige landelijke gebieden;
- ze hebben geen of zeer beperkte hellingen;
- ze bevatten een minimaal aantal kruisingen met andere wegen en zijn gescheiden van de andere transportinfrastructuren, wat de veiligheid van de recreanten uiteraard ten goede komt.

2.3.7. Kouterwegen

Dit zijn voetwegen die min of meer diagonaal over akkerlanden lopen en die jaarlijks terug moesten ingelopen worden door het bezaaide goed. Als soort bestaat dat bijna niet meer omdat ze meestal verlegd zijn naar de perceelsranden of gewoon zijn afgeschaft, maar vroeger kwamen zij veelvuldig voor in het open akkerlandschap (terug te vinden op de Atlas van de Buurtwegen als buurtwegen die diagonaal over een perceel lopen). Vele kerkwegels hadden vroeger het zelfde patroon in het buitengebied. Kerkwegels zijn georiënteerd naar de dorpskernen, kouterwegels kunnen gewoon een “short-cut” tussen twee grotere straten zijn of gediend hebben om de landbouwers langs de kortste weg te voet hun perceel te laten bereiken.

Of er effectief nog in functie zijn, is zeer de vraag. Maar indien wel vormen zij een merkwaardig relict met omwille van hun zeldzaamheid een interessante meerwaarde. Uit praktisch oogpunt is het evenwel een groot probleem om ze open te houden en erg populair bij de landbouwers zullen ze ook wel niet zijn.

2.3.8. Ruilverkavelingswegen

Ruilverkavelingswegen zijn bestaande of nieuwe landwegen die in het kader van een ruilverkaveling meestal verhard werden met een betonlaag. In een ruilverkaveling worden alle percelen grond herverdeeld, zodat elke eigenaar door samenvoeging grotere percelen ter beschikking krijgt. Daar is een herschikking van het wegenpatroon aan gekoppeld om de nieuwe, grotere percelen ook efficiënt te ontsluiten. Oorspronkelijk was het doel van de ruilverkaveling zuiver landbouweconomisch: de gebieden werden zo ingericht dat de landbouwers er efficiënter konden werken, ook met de nieuwe zware landbouwmachines. Door de herschikking van het wegenpatroon en de samenvoeging van percelen gingen heel wat oude land- en veldwegen verloren. Maar tegelijkertijd kwamen er nieuwe smalle betonwegen door het landschap bij.

Deze verharde landelijke wegen hebben zowel voor- als nadelen: enerzijds kunnen ze niet zomaar verdwijnen en kan men er ook op fietsen, anderzijds maken ruilverkavelingswegen ook autoverkeer mogelijk op plaatsen waar dat vroeger niet kon. Ze worden nu soms gebruikt als alternatieve route om te ontsnappen aan spitsverkeer of aan alcoholcontroles. Omdat dergelijke wegen vrij smal zijn, ontstaan vaak onveilige situaties wanneer auto's er geconfronteerd worden met fietsers of wandelaars.



Intussen evolueerde het ruilverkavelinginstrument. Het hoofddoel blijft weliswaar een betere inrichting van een gebied voor de landbouw, maar een ruilverkaveling wordt gebruikt om een gebied in al zijn facetten integraal en duurzaam te laten ontwikkelen. Nieuwe aspecten treden mee op de voorgrond, bv. de zorg voor landschap, natuur, bos, erfgoedwaarde, recreatief medegebruik,... Een ruilverkaveling “nieuwe stijl” is lang geen tabula rasa meer.

Ook trage wegen kunnen daarvan profiteren. Tracés van landbouwwegen en eenmanswegels kunnen behouden blijven en zelfs geherwaardeerd worden, mogelijkheden tot recreatief medegebruik worden onderzocht. Om autoverkeer te vermijden, brengt men op sommige plaatsen onder andere tractorsluizen aan. Dergelijke installaties laten wel tractoren door, maar zijn voor gewone auto's een onoverkomelijke hindernis.

3. Erkenning, aanleg, verplaatsing & afschaffen en verjaring van buurtwegen*

Alle wegen die opgenomen zijn in de “Atlas der Buurtwegen” zijn *buurtwegen*, behalve de wegen voor dewelke zich nooit de verkrijgende verjaring of de openbare erfdienstbaarheid van doorgang heeft voorgedaan. Er moet dus een “inbezitname” gebeuren: de weg moet feitelijk gebruikt zijn. Aangezien dat moeilijk te achterhalen valt, wordt evenwel gesteld dat alle wegen die in de Atlas staan, wel degelijk buurtwegen zijn of het alleszins ooit geweest zijn. Buurtwegen kunnen immers onder bepaalde voorwaarden verjaren of worden afgeschaft.

Worden verder eveneens als buurtwegen beschouwd:

- de bestaande privéwegen die sedert 1845 werden erkend als buurtweg;
- nieuwe buurtwegen die sedert 1845 werden aangelegd;
- de wegen die de gemeente intussen door dertigjarige verkrijgende verjaring** heeft verkregen, behoren eveneens tot het openbare wegennet, maar strikt genomen zijn het geen officiële buurtwegen. Er is echter weinig dat ze onderscheidt van de officiële buurtwegen: de gemeente is eveneens wegbeheerder en moet bijgevolg instaan voor het onderhoud ervan.

De *erkenning* van een buurtweg is een handeling om hem te behouden waarbij de overheid vaststelt dat een weg dient tot het openbaar verkeer. In dat geval maakt de gemeente plannen (de zgn. “rooilijnplannen”) van de weg op, met de oppervlaktes die tot de weg behoren en dus aan de weg “teruggegeven” moeten worden. Na een openbaar onderzoek beslist uiteindelijk de deputatie of de weg als buurtweg erkend wordt.

Het gevolg van de erkenning is echter niet dat de bedding onteigend wordt. De erkenning laat de gemeente slechts toe om, zo nodig, tot onteigening over te gaan.

* Bron: Praktische tips, voorbeelden en informatie - Wegwijzer trage wegen – vzw Trage Wegen, 2005, p. 17-19.

** Men kan onroerende goederen zoals een buurtweg verkrijgen door verkrijgende verjaring mits volgende voorwaarden:

- een voortdurend bezit;
- een onafgebroken bezit;
- een openbaar bezit;
- een niet dubbelzinnig bezit;
- een bezit als eigenaar;
- een bezit van minstens 30 jaar.

Een voorbeeld (Vred. Herstal, 16/04/2004, T. Vred. 2006, 3-4, 129):

Op een plan stond een oude buurtweg, als zijnde nog niet afgeschaft. Nochtans was de buurtweg afgesneden door 2 hagen, waardoor de buurtweg niet meer kon dienen tot openbaar gebruik. De bezitter van de grond waardoor deze “buurtweg” liep, riep de verjaring in tot verwerving van de strook grond waarop vroeger de buurtweg liep.

De gemeente tracht zich hiertegen tevergeefs te verzetten door te beweren dat een en ander een gedoogzaamheid is. De rechter spreekt dit in zijn arrest tegen door de lange duur van het gebruik en de door de aanwezigheid van de hagen.

Verkrijgende verjaring is, aldus een oorspronkelijke wijze van eigendomsverkrijging waardoor iemand die gedurende een lange tijd het (deugdelijk) bezit van een zakelijk recht heeft gehad, hiervan ook houder is geworden. De bezitter wordt dan eigenaar, zonder dat deze eigendomsovergang op enige manier moet worden bekendgemaakt. Vanzelfsprekend zal de verkrijgende verjaring van onroerende goederen niet blijken.

Het *aanleggen* van een volledig nieuwe buurtweg wordt omschreven als het openen van een weg waar er vroeger geen bestond. Dat vereist een onteigening of een overdracht in der minne van de grond waarover de buurtweg zal lopen. Daarvoor stelt de gemeente een “rooilijnplan” op. Dit is een plan waarop de exacte ligging, lengte en breedte van de weg af te lezen is. Het Vlaamse Gewest moet dat plan goedkeuren, op advies van de deputatie.

Het kan gebeuren dat het behoud van een buurtweg niet meer wenselijk is, bv. op de plaats waar een bedrijventerrein of verkaveling is gepland. In dit geval voorziet de wet op de buurtwegen een procedure om het tracé van de weg te wijzigen of om de buurtweg af te schaffen. Toch blijkt dat niet de enige reden om buurtwegen af te schaffen. Vaak start de gemeente een verplaatsings- of afschaffingsprocedure op aanvraag van aangelanden die hun privacy willen beschermen omwille van “overlast (zwerfvuil, lawaai, schade,...) of simpelweg omdat de buurtweg dwars door hun perceel loopt.

Bij de verplaatsingsprocedure moet de gemeente eerst een “rooilijnplan” van het nieuwe tracé opmaken. Bij een afschaffingsprocedure moet de gemeente – na openbaar onderzoek – een gemotiveerd voorstel overmaken aan de deputatie die uiteindelijk de beslissing zal nemen. Bovendien kan er ook nog tegen de beslissing van de deputatie beroep worden ingesteld bij de minister van ruimtelijke ordening.

Buurtwegen kunnen wel degelijk verjaren. Soms geraken ze in onbruik en worden ze na een lange periode ingepalmd door aangelanden. Ook komt het voor dat een buurtweg bij de verkoop van een stuk grond waarop hij ligt, door de nieuwe eigenaar plots wordt afgesloten. Na verloop van tijd kan de eigenaar in kwestie de buurtweg verkrijgen. Men spreekt dan van “verjaring van een buurtweg ten behoeve van een aangelande”. Daarbij moet worden aanvaard dat de gemeente de buurtweg (stilzwijgend) opgegeven heeft. Om deze verjaring in te roepen, mag er op de buurtweg alleszins reeds 30 jaar geen openbaar gebruik meer plaatsgevonden hebben. Openbaar gebruik wordt hierbij zeer ruim opgevat: een sporadisch, eenmalig gebruik volstaat om de verjaringstermijn te stuiten. De persoon die de verjaring inroept, zal bovendien zelf moeten bewijzen dat de weg in onbruik is geraakt.

=> De trage wegenstudie van het plattelandsproject “Schelde-Leie” bundelt alle bovenstaande facetten en beoordeelt ze bij het uiteindelijke voorstel van het trage wegen-netwerk.

4. Knelpunten

Er is een grote nood aan informatie en communicatie over trage wegen, want het thema roept nog veel vragen op en soms ook terughoudende reacties. Sommige overheden hebben “schrik” voor een stormvloed van rechtszaken rond het verplicht openstellen of opwaarderen van trage wegen en huiveren voor reacties van de vele lokale privé grondbezitters waar trage wegen over lopen. Dat zulke situaties eerder uitzondering zijn dan regel en dat het opwaarderen van trage wegen meestal als een win-win situatie gezien wordt door zowel gebruikers als eigenaars, moet nog sterk verduidelijkt worden. Een uitgewerkte visie en dito beleid verschaft hen immers duidelijkheid inzake het regulariseren (waar nodig en gewenst) van wijzigingen, afspraken vast te leggen m.b.t. zwerfvuil en sluikstorten, veilige verplaatsingen te creëren, regelen uit te werken i.v.m. gestructureerd onderhoud en beheer, ed.

4.1. *Inrichting en onderhoud van trage wegen*

Onderhoud van wegen is de meest toegankelijke manier om een netwerk voor trage mobiliteit uit te breiden en open te stellen.

Een gebruiksvriendelijke trage weg veronderstelt vaak een zekere aankleding of uitrusting die zich niet beperkt tot de wegbedding of -berm. Het gaat om heel gevarieerde ingrepen. Een tractor-, fiets- of voetgangersluis vermijdt bijvoorbeeld sluipverkeer op een trage weg. Door paaltjes te plaatsen bij het begin van doodlopende wegen, maakt de gemeente ook sluikstorten fysiek onmogelijk. Voor sommige trage doorsteekjes kan verder worden gekozen om verlichting aan te brengen. Bij het aanleggen van langere wandellussen moet dan weer aandacht worden besteed aan technische voorzieningen voor het passeren van slecht begaanbare gebieden, infrastructuurlijnen en afgesloten/afgerasterde gebieden met vee (zoals vlonders, knuppelpaden, overstapjes) alsook voor het gebruik van duurzaam geëxploiteerd hout bij constructies als draaipootjes, sassen en bruggetjes. Ook de waterhuishouding op en langs een trage weg vergt soms specifieke ingrepen (aanleg van greppels, erosiebestrijdende maatregelen). Ook een zitbank, picknickruimte of vogelkijkhut verfraaien de trage weg. Het betreft dus een brede waaier aan ingrepen en maatregelen die het comfortabel en kwalitatief gebruik van trage wegen moeten stimuleren.

De onderhoud- of beheerskost wordt in principe jaarlijks gedragen door openbare besturen. De wet op de buurtwegen legt de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van alle buurtwegen duidelijk bij de gemeentebesturen. Ook de kosten zijn ten laste van de gemeentelijke overheid. De onderhoudsplicht van de gemeente geldt ook voor de buurtwegen met een private bedding. In de praktijk begint in sommige regio's de beheerskost de bepalende factor te zijn voor het al dan niet uitvoeren van herstel-, onderhoud- en inrichtingswerken. De toenemende vraag naar functionele en recreatieve ontsluiting en landschappelijke opwaardering van het trage wegennetwerk kan maar worden beantwoord als er tegelijkertijd wordt gesleuteld aan een efficiënt, betaalbaar en goed gecoördineerd beheer van deze infrastructuur. De financiering voor het onderhoud van deze infrastructuur is voor landelijke besturen moeilijk te dragen, de middelen en kennis zijn niet altijd aanwezig, ook machines of personeel zijn niet altijd beschikbaar. Naast de nood aan technische begeleiding en ondersteuning is een bijkomend knelpunt dat eventuele subsidies zich beperken tot de aanleg van de recreatieve randinfrastructuur, maar het onderhoud ervan niet ondersteunen.

In sommige gebieden nemen regionale landschappen initiatieven om de coördinatie van het beheer te doen, in andere gebieden nemen de provincies hierbij het voortouw. Soms kan tijdelijk personeel komende vanuit speciale tewerkstellingsprojecten worden ingezet. In andere gevallen worden landbouwers ingeschakeld om in te staan voor het beheer.

Gebruiken is onderhouden en onderhouden is essentieel voor het voortbestaan. Met het aanmoedigen van “veelvuldig gebruik” als een vorm van onderhoud worden de gebruikers zelf ten dele verantwoordelijk gesteld voor het onderhoud van het trage wegennet. Een goed gebruikt pad geraakt immers niet overwoekerd met onkruid. Hoewel de gebruiker dus een zekere verantwoordelijkheid heeft, stelt de wet op de buurtwegen expliciet dat het onderhoud van trage wegen een reguliere taak is van de gemeente (gemeentelijke rol als wegbeheerder). Dit is zwerfvuil of een sluikestort opruimen, overwoekerende stukken weg vrijmaken, een snoei- of maaibeurt uitvoeren, illegaal geplaatste afsluitingen verplaatsen of verwijderen,...

Vaak beweren gemeenten over onvoldoende financiële middelen te beschikken voor deze onderhoudstaak. Overheden hebben bovendien weinig kennis/knowhow over onverharde wegen (voordelen, kostprijs, onderhoud, bescherming ed.). Mede daardoor blijkt de – vaak overschatte – kostprijs voor het onderhoud van onverharde wegen een doorn in het oog en wordt die als een belangrijk obstakel gezien voor een (gemeentelijk) tragewegenbeleid. Nochtans hoeft dit geen dure aangelegenheid te zijn. Tal van overwoekerde paden behoeven slechts een grondige opknapbeurt en nadien hooguit enkele maaibeurten per jaar. Als de overheid dan een stimulerend sensibilisatiebeleid voert en de wegen daardoor frequent(er) worden gebruikt, wordt het werk voor de gemeentelijke groendienst een heel pak lichter en goedkoper. In de meeste gevallen kan het onderhoud van trage wegen dus perfect worden ingepast in het plaatselijk bermbeheersplan.

Als het recreatief medegebruik en de landschappelijke opwaardering van het platteland belangrijke doelstellingen zijn, dan moet worden gezocht naar alternatieve, vernieuwende mogelijkheden om deze onderhoudskosten mee te laten financieren. Het is belangrijk dat bij het inrichten reeds in een vroeg stadium de onderhoudsproblematiek in overweging wordt genomen.

De provincie Oost-Vlaanderen is voorstander voor het ondersteunen van sociale werkplaatsen bij het onderhoud van trage wegen. In 2010 zal hiertoe o.a. een project worden uitgewerkt i.s.m. de Regionale Landschappen en de lokale sociale werkplaatsen.

Ook moet het mogelijk zijn om afspraken te maken i.v.m. technische ondersteuning en begeleiding. De provincie Oost-Vlaanderen geeft aan dat in het voorjaar van 2010 hierover een studiedag zal plaatsvinden.

Suggesties

- Er kan worden geopteerd om een eenvoudige bewegwijzering te plaatsen. Zo wordt het gebruik gestimuleerd en blijft de weg ook beter onderhouden. Ook leidt het geven van een naamweg tot een betere bekendheid en geeft bovendien het openbaar karakter van de weg duidelijk aan. Een (frequent) gebruik is immers de beste garantie voor het voortbestaan en het degelijk onderhoud van een trage weg. Deze manier van aanpakken heeft tal van voordelen. Door een historische naam of de oude volksnaam te gebruiken, breng je een stuk lokaal erfgoed en cultuurhistorie terug onder de mensen. Het wordt bovendien voor iedereen duidelijk dat het om openbare wegen gaat en dat ze dus gerust

gebruikt kunnen worden. De provincie Oost-Vlaanderen heeft een subsidiereglement uitgewerkt voor de betoelaging van naambordjes.

- Terreincontrole als taak van de gemeente, aangevuld met particuliere initiatieven zoals het opzetten van een “*peter en meterschap*” om misbruiken en/of wantoestanden aan de gemeente te melden.
- Waar mogelijk, het inzetten van sociale werkplaatsen, milieu- en natuurwerkers (MiNawerkers).
- Gemeenten geven soms aan dat eenmalige investeringen i.v.m. de inrichting van wegen vrij duur kunnen zijn (bijv. kappen van bomen en struiken, grootschalige snoeiwerken, palen hagen, knuppelpaden, brugjes, ...). Vandaar de vraag naar de oprichting van een “*trage wegenfonds*”.
- Samen zetten van gemeenten waarbij ze aan ervaringsuitwisseling doen en elkaar eventueel ondersteunen bij het onderhoud (allicht een rol voor de provincie)
- ...

4.2. Zwerfvuil en sluikestorten op en langs trage wegen

Belangrijk is een mentaliteitswijziging als efficiënte oplossing om dit fenomeen tegen te gaan. Dit is evenwel niet eenvoudig.

Trage wegen zijn extra gevoelig voor sluikestorten en zwerfvuil omdat ze weinig (minder nog dan de gewone gemeentewegen) onderhevig zijn aan sociale controle. Vooral doodlopende wegjes zijn uitverkozen plaatsen.

Zwerfvuil en sluikestorten vormen een complex hardnekkig maatschappelijk probleem dat zowat overal kan opduiken. Zo krijgt een sluikestort al snel het statuut als “*dé stortplaats*” van de buurt, waardoor eenmalige opruimacties het eigenlijke probleem niet oplossen. Meer nog dan bij autowegen hindert het zwerfvuil en het sluikestorten het gebruik en de belevingswaarde van trage wegen en hebben ze hierdoor een nefaste (negatieve) invloed op de aanwezige natuurwaarden.

Hoewel het soms over klein afval gaat zoals blikjes, sigarettenpeuken of verpakkingen, wekt zwerfvuil heel wat ergernis en wrevel op. Handhaving is nodig en kan soms vruchten afwerpen, maar heeft uiteraard haar beperkingen zowel naar personeels- als tijdsinzet. Bovendien dient opgemerkt te worden dat het soms de gebruikers van trage wegen zelf zijn die zwerfvuil achterlaten.

Mensen gaan minder van deze onaantrekkelijke wegen gebruik maken en de aangelanden zijn al helemaal niet te spreken over dergelijk wangedrag in hun buurt. Het is immers niet altijd even onschuldig: één enkel blikje tussen de gewassen van een aangrenzende akker kan er voor zorgen dat een volledige lading afgekeurd wordt. Het kan dieren in het weiland ziek maken. Heel wat landbouwers zien hierdoor liever geen trage weg langs hun akkers lopen.

Bij het voeren van een beleid rond trage wegen mag dit probleem dan ook niet zo maar aan de kant worden geschoven. Er moet evenwel worden opgepast dat omwille van enkele vervuilers de grote meerderheid van correcte gebruikers van trage wegen niet mee gestraft

worden. Een kant en klare oplossing is er niet, maar de combinatie van sensibilisatie en – indien nodig – handhaving kan al heel wat verhelpen en dient daarom de voorkeur te krijgen boven eventuele toegangsbeperkingen omwille van de dreiging van zwerfvuil.

Suggesties

- Duidelijke afspraken tussen gemeente, eigenaars en landbouwers wie het vuil regelmatig opruimt.
- Samenbrengen van de afvalintercommunale met de inwoners (bv. jeugdbewegingen of sociale groeperingen (bv. mensen van een sociale werkplaats) in een opruimteam. Dergelijke creatieve zwerfvuilacties leiden bovendien tot een bijkomend verantwoordelijkheidsbesef bij de betrokkenen.
- Plaatsen van vuilnisbakken (*althoewel dit soms sluikestorten precies kan aantrekken*).
- Paaltjes plaatsen bij het begin van doodlopende wegen, zodat sluikestorten fysiek onmogelijk wordt.
- Via een systeem van “peter- en meterschap” kunnen gebruikers van trage wegen worden gestimuleerd om een oogje in het zeil te houden en een deel van het beheer van trage wegen op zich te nemen. Zij bewaken dat deze weg in goede staat blijft en melden problemen rond zwerfvuil, overlast voor de aangelanden, nood aan onderhoud, ed. Want wie kan beter een steentje bijdragen aan propere trage wegen dan de wandelaars, fietsers of ruiters zelf? Ze kunnen zich engageren om hun geliefkoosde trage wegen regelmatig af te stappen en afval op te ruimen. De gemeente kan eventueel materiaal ter beschikking stellen (stapschoenen, regenvesten, werkhandschoenen, prikstokken, kruiwagens, enz.).
- Een campagne (gekoppeld aan de opruimactie) opzetten: wie langs trage wegen gaat wandelen, houdt zijn afval netjes bij of deponeert het in de vuilnisbak. Vermijden dat gebruikers van trage wegen zwerfvuil achterlaten leidt tot meer duurzame resultaten. Sensibiliserende acties zijn noodzakelijk om duurzame gedragsveranderingen te bewerkstelligen (stickercampagne, fotowedstrijd met scholen, interactieve infomomenten rond de milieuschade van zwerfvuil, organisatie van een themadag i.s.m. enkele doelgroepen, enz.).
- Sensibilisatieacties. Om het zwerfvuil aan te pakken, is in ieder geval meer nodig dan opruimen. Dat is ook het motto van de campagne “in de vuilbak”, een gezamenlijk initiatief van de Vlaamse overheid, Fost Plus en de lokale overheden, met OVAM als coördinator. Via dit initiatief kunnen gemeenten en intercommunales financiële ondersteuning ontvangen voor lokale initiatieven rond zwerfvuil. Hiermee kan tot 10.000 euro worden ontvangen voor een project dat het zwerfvuilprobleem op een duurzame manier aanpakt (communicatief, operationeel, handhaving,...). Een sensibiliserend project rond trage wegen komt dus zeker in aanmerking. Informatie en nuttige tips zijn te vinden op: www.indevuilbak.be/info-voor-gemeenten.
- Infostand/bord in de gemeente.
- In de gemeente Zingem bestaat een gemeentelijke toelage voor zwerfvuilacties. Zo is er jaarlijks bijna een gebiedsdekkende actie m.m.v. de scholen en vzw Natuurpunt.
- ...

4.3. Verharding van trage wegen

Een pijnpunt bij het onderhouden en/of inrichten van trage wegen is de verhardingskwestie. Bij het inschakelen van trage wegen in een functioneel netwerk wordt al te vaak de reflex gemaakt om de wegen meteen te verharderen.

Wegen volledig met asfalt of beton overlagen is niet altijd een goed idee. De meeste (snelle) fietsers zouden dit allicht appreciëren, doch de paden worden ook nog door andere (meer trage) gebruikers gebruikt. Zo zullen joggers of ruiters een zachte bedding verkiezen en vaker geneigd zijn naast het pad te lopen als dit verhard is. Aldus wordt soms potentieel waardevolle bermvegetatie verstoord of vernietigd. Verharding heeft bovendien de eigenschap alle water bij regenbuien naar de randen af te voeren. Dit zorgt dan weer voor stootbelastingen aan vocht en dat wijzigt en verstoort de flora evenzeer. In beschaduwde zones op bv. een asfaltverharding ontstaat mosgroei en dus een verhoogd risico op valpartijen. Bij vriesweer of modder is verharding van wegen om dezelfde redenen in het nadeel.

Soms kan verharding wenselijk zijn (veiligheid, verbinding woon-werk- of schoolverkeer, minder onderhoud,...), doch voor lokale besturen is het belangrijk om te weten dat er verschillende manieren en vormen bestaan om trage wegen beter aan te kleden en in te richten zonder daarom voor verharding te moeten kiezen. Ook de aanwezigheid van specifieke natuurwaarden of belangrijke potenties voor natuurontwikkeling langs wegen en paden kunnen een reden zijn om van een “gesloten” verharding af te zien. Verharde stroken vormen immers ecologische barrières, vooral voor planten en minder mobiele dieren zoals kleine zoogdieren, amfibieën en allerlei ongewervelden. Bermen en houtkanten langs onverharde wegen zijn beduidend rijker aan zeldzame plantensoorten dan deze langs verharde wegen. De betredingsgradiënt langs onverharde paden zorgt voor allerlei overgangen in de structuur en samenstelling van de plantengroei. Heel wat ongewervelde diersoorten die afhankelijk zijn van open onbegroeide bodems, zijn typisch voor onverharde wegen en die ontbreken langs verharde wegen.

Het beste compromis bestaat erin om het wegennetwerk op een zeer gedifferentieerde manier aan te pakken. De dominante functie van de weg, de gewenste gebruiksbestemming, de natuur- en landschapskwaliteiten en de ecologische draagkracht van de omgeving zijn erg belangrijke parameters bij de keuze die gemaakt moet worden.

De Vlaamse overheid werkt hierrond aan een vademecum (o.a. i.s.m. vzw trage wegen, de provincies, ANB, e.a.). Op de studiedag in het voorjaar van 2010 – waarvan reeds sprake onder punt 4.1 – komt ook dit item aan bod.

Suggesties

- De gemeente kan kiezen voor een alternatief type wegbedding zoals een “halfverharding” (ternair zand, dolomiet, slakken, boomschors, enz.). Wegen in “halfverharding” aangelegd beantwoordt perfect aan de natuur- en landschapsdoelstellingen en versterkt zeker en vast de beleving als natuurverbinding. Een ecologische wegsanering (breken en vermalen van puin, nivelleren en verdichten) behoort ook tot de mogelijkheden. Inrichtingswerken hebben vaak een bouwvergunning nodig en worden best onderzocht in samenspraak met de gebruikers en aangelanden.

- De inrichting van de trage weg is afhankelijk van zijn functie, natuurwaarde, soort gebruikers, ligging (bijv. dorpskern of niet) e.a.
- ...

4.4. Verlichting langs trage wegen

Of verlichting langs een trage weg al dan niet geplaatst moet worden, dient allicht weg per weg te worden geëvalueerd. Vooral het aspect omgeving speelt een belangrijke rol. Om de authenticiteit en het karakter van sommige paden te behouden, is het aanbrengen van verlichting niet wenselijk. Soms is ook het plaatsen van verlichting niet mogelijk, wat automatisch tot gevolg heeft dat het gebruik ervan zich dan beperkt tot overdag (donker schrikt af).

Anderzijds is het voorzien van (een minimale) verlichting noodzakelijk bij functionele verbindingen of belangrijke fietsassen zoals wegen die gebruikt worden door schoolgaande kinderen. Dit verhoogt het (subjectieve) veiligheidsgevoel. Ook accentueert het aanbrengen van verlichting het openbaar karakter van de weg.

Het is evenwel altijd raadzaam hiermee omzichtig om te springen om nodeloze lichtvervuiling en energieverpilling te vermijden.

Bovendien moet rekening worden gehouden met de bestemming van het gebied (het gewestplan). De bestemmingsplannen bepalen immers het ruimtelijke gebruik doordat ze de "bestemming" weergeven van een gebied. In een bestemmingsplan worden dus concreet de bestemmingen en procedures vastgelegd die voor grondeigenaars en gebruikers belangrijk kunnen zijn. Dit alles gebeurt aan de hand van stedenbouwkundige voorschriften en een juridisch verordenend plan. Een bestemmingsplan wordt dus gebruikt als toetsingskader voor stedenbouwkundige vergunningen.

Suggesties

- plaatsen of niet i.f.v. ligging, gebruik, functie. e.a.
- ...

4.5. Gemotoriseerde verkeer op trage wegen

De investeringen van de voorbije jaren in de ontsluiting van het platteland en de uitbouw en het onderhoud van recreatieve netwerken zijn bedreigd. De veelgeprezen rust en stilte die het platteland kenmerkt en waar veel trage weggebruikers van genieten, komt onder druk te staan. Bijgevolg duiken reglementen en administratieve boetes op om motoren, quads, terreinwagens en 4x4's van de landwegen te weren.

Dergelijk gebiedsvreemd gemotoriseerd verkeer doet hierdoor afbreuk aan het traag en verkeersveilig karakter van deze wegen. Door hun intens gebruik veroorzaken ze averij aan het wegdek (putten, spoorvorming, stuk rijden, vernietigen van flora en fauna,...), wat dan weer resulteert in een verschuiving van het rijspoor en een vernietiging van aanpalende bermen.



Door het aanhouden van een hoge snelheid, vaak in combinatie met een hels lawaai, komen zij vrij dominant over. De openbare veiligheid is vaak in het gedrang en in het bijzonder deze van wandelaars, fietsers en ruiters. Dit veroorzaakt irritatie en frustratie en schaadt zo de recreatieve waarde voor het niet-gemotoriseerd verkeer.

In de marge van dit punt moet ook *sluipverkeer* worden aangestipt. Als gevolg van de toenemende autodrukke en het dichtslibben van het wegennet gaan steeds meer bestuurders trage wegen als sluiptwegen gebruiken, zeker in gebieden waar de trage wegen door een ruilverkaveling verhard zijn. Door gebruik te maken van deze alternatieve routes ontsnapt men aan het drukke spitsverkeer of aan alcoholcontroles. Om confrontaties tussen zachte weggebruikers en functioneel gebruik enerzijds en het sluiptverkeer anderzijds tegen te gaan, dringen zich maatregelen op.

Mogelijke verkeerskundige maatregelen om het gemotoriseerd verkeer (en hun snelheid) te bannen

Er bestaan tal van technische oplossingen die een weg “traag” helpen te houden of die bepaalde ongewenst gebruikers uitsluiten.

- Plaatsen van ge- en verbodsborden. Kanttekening hierbij is dat het plaatsen van borden pas effect heeft als er ook een handhaving en vervolgingsbeleid aanwezig is. Het is momenteel onduidelijk of het mogelijk is dat dergelijke zaken op te nemen in een gemeentelijk politiereglement.
- Om de toegang tot akkers mogelijk te maken, moet het verbodsbord (C3) vergezeld zijn van een onderbord met vermelding “uitgezonderd landbouwvoertuigen”. Dit laatste onderbord laat de doortocht van gewone personenwagens van de landbouwers zelf evenwel niet toe.
- Door het plaatsen van paaltjes, een poortje, een klapdeur of omega-profielen vermijdt sluiptverkeer op een trage weg. Dergelijke inrichtingen leggen een fysieke gebruikersbeperking op aan de weg en zorgen bovendien voor een verkeersveilige aansluiting met de weg waarop gemotoriseerd verkeer wel is toegestaan.
- Een aanvullend verkeersreglement dat gemotoriseerde recreatie met quads op bepaalde wegen aan banden legt, kan tevens een oplossing zijn, evenwel zijn er twee problemen. Ten eerste staan heel wat quads ingeschreven als landbouwvoertuig (ook door niet-landbouwers) en net voor landbouwers (als hoofdgebruiker van het buitengebied) zijn uitzonderingen op dergelijke reglementen erg nuttig. Een tweede probleem is de verplichting om overal officiële verkeersborden te gaan plaatsen erg duur kan uitvallen en de nodige verrommeling van het landschap met zich meebrengt.

- Plaatsen van specifieke hindernissen met enkel doorgang voor specifieke doelgroepen (bv. menners). Bv. de Kent Carriage Gap een in Engeland bedacht systeem van betonnen of houten bolsters die de toegang van autoverkeer onmogelijk maken, maar wel wandelaars, fietsers, ruiters en menners doorlaten.



- (Grotere) aanwezigheid van politie. Politie kan informeren naar de reden van de aanwezigheid van de automobilisten bij wegen die verboden zijn voor het autoverkeer. Zij kan ook optreden tegen wielertoeristen die vaak met hoge snelheid voorbijfietsen en daardoor een gevoel van onveiligheid creëren bij de recreatieve gebruikers van trage wegen.
- Soms zijn repressieve maatregelen en boetes een laatste (noodzakelijk) middel bij verkeersonveilige situaties of om respect af te dwingen voor natuur en landschap bij “malafide” gebruikers van trage wegen.
- Plaatsen van tractorsluizen. Tractorsluizen zijn alleen overrijdbaar door landbouwvoertuigen en vormen geen obstakel voor fietsers en wandelaars. Personenwagens echter kunnen deze wegen niet meer gebruiken. Wel kan het nodig zijn om verlichting te plaatsen voor fietsers die de weg gebruiken na zonsondergang.



- ...

4.6. Snelheid op trage wegen

Gezien het specifiek karakter van een ruilverkavelingweg is snelheid soms een probleem. Dergelijke wegen zijn meestal ongeveer een 3-tal meter breed en bestaan uit recht, doorlopende stukken die het reliëf volgen. Zoals reeds eerder aangehaald, kunnen zij een interessant alternatief zijn voor een deel van het verkeer: ze zijn korter of maken het mogelijk om drukke wegen, kruispunten, overwegen,... te vermijden. Op toppen van heuvels, maar ook als de gewassen (vooral maïs in het najaar) hoog staan, is de zichtbaarheid er slecht. Tenzij anders vermeld, is er een snelheidsbeperking van 60 km/u van toepassing. Dergelijke snelheden zijn natuurlijk totaal ongepast.

Bovendien zijn veel wegen eigenlijk ontworpen voor landbouwgebruik en dus niet aangepast aan het autoverkeer. Soms is het onvermijdelijk dat landbouwvoertuigen tijdens het laden de doorgang versperren, wat soms tot spanningen leidt met het autoverkeer.

Onaangepaste snelheid is sowieso gevaarlijk voor alle trage weggebruikers van trage wegen.

Suggesties

- Uitvoeren van een tweesporenweg.
De bedoeling van deze maatregel is om gebiedsvreemd verkeer te weren en verschillende zachte recreatievormen zoals wandelen en fietsen te verenigen. De weg bestaat uit twee smalle verharde stroken (beton, afvalt, steenslag, ...) en een niet verharde (soms verhoogde) middenberm. Een tweesporenweg sluit goed aan bij het omringende landschap en creëert zo voor de recreatieve fietsers en wandelaars een landelijk gevoel. Voor de sportieve fietsers zoals wielertoeristen – met fietsen op fijne banden – zijn deze wegen minder geschikt voor het in groep rijden en kan bovendien materiaal uit de bermen op de rijsporen hinderlijk zijn. Soms ervaren oudere fietsers een tweesporenweg als minder veilig bij het kruisen met auto's.



- Plaatsen van rijbaankussens.
Dit zijn plaatselijke verhogingen van de rijbaan. Ze nemen niet de volledige breedte van de weg in. Dergelijke rijbaankussens zijn prima geschikt voor landbouwwegen. Fietsers, menners en landbouwvoertuigen worden niet uit evenwicht gebracht en toch wordt de snelheid beperkt.
-

4.7. *Ruiters & menners op trage wegen*

Paarden zijn van nature vluchtdieren en hiermee moet iedereen rekening houden. Op sommige (smalle) paden boezemt een paard weggebruikers vaak schrik in, vnl. ingegeven door de grootte van het dier en zijn ogenschijnlijke onvoorspelbaarheid. Een paard is een dier dat niet noodzakelijk schrikt van een persoon of voertuig, maar een vluchtdier blijft wel onvoorspelbaar. Zeker ook met (loslopende) honden is het toch even opletten.

Ruiters en menners krijgen soms het verwijt dat ze wegen beschadigen (o.a. door hoef-indrukken) en zich daarom best bij het uitrijden uitsluitend op afgebakende ruiterspaden begeven. Ruiterspaden zijn evenwel bedoeld om in recreatieve gebieden een veilige en bewegwijzerde route voor paardenliefhebbers aan te bieden. Ruiter- en menroutes vormen soms een doorsteek of verbinding naar aansluitende paden en routes. Het is niet omdat er een ruiterspad in de buurt is, dat daarom alle andere wegen, paden en doorsteken zomaar voor het gebruik van ruiters en menners verboden kunnen worden. Door zo'n maatregel op de beperkte bestaande ruiters- en menpaden zal onvermijdelijk uitholling en beschadiging ontstaan, precies door het intense en gekanaliseerde gebruik ervan.

Naast verkeersveiligheid is ook de veiligheid van het paard van belang. De benen van een paard zijn immers blessuregevoelig (onverharde paden zijn de beste ondergrond), obstakels moeten worden vermeden en er dient aandacht te zijn voor giftige planten (vooral in de buurt van rustplaatsen).

Om conflicten te voorkomen, kan men kiezen voor een totale scheiding van verkeersstromen. Dit kan door verbodstekens voor fietsers, wandelaars of andere recreanten aan te brengen, of een volledig ander traject uit te stippelen. In dit laatste geval wordt elke vorm van aansprakelijkheid bij ongevallen voorkomen. Indien deze monofunctionele voorziening niet mogelijk is (wegens te duur of relatief groot ruimtebeslag), is het belangrijk dat gemeenschappelijke paden "conflictvrij" ontworpen worden. Dit kan door een zonering of scheiding aan te brengen op plaatsen waar meerdere actoren samenkomen. Hiervoor is de infrastructuur aangewezen, zodat de verschillende recreanten elkaar gemakkelijk kunnen kruisen door bv. een fietspad niet in het midden van de route aan te leggen, maar links of rechts zodat zowel de fietser, mountainbiker als de ruiter/menner elkaar zonder hinder kunnen passeren (een soort "recreatiesnelweg"). Eventueel is een fysieke afscheiding tussen beide zones nuttig door bv. een ondoordringbare heg of een weidestrook met beplanting aan te leggen.

Een ruiternetwerk moet dus zeer goed ingepast worden in de totale trage wegenvisie.

Hoffelijkheidsregels en respect voor elkaar blijven altijd de basis om conflicten op te lossen. De sector streeft naar multifunctionaliteit: scheiden waar nodig en combineren waar kan.

Suggesties

- Het ruiternetwerk inpassen in een trage wegenplan voor de gemeente of streek
- Verspreiden van informatieve flyers, folders, spandoeken of stickers. Zo heeft men in Nederland (KNHS) een folder opgesteld: "*Weet wat doe je als je een paard ontmoet!*". Een soortgelijke folder en andere info kan eventueel worden opgesteld en verspreid via toeristische diensten, milieudienst, e.a. naar alle mogelijke gebruikers van trage wegen.

- Technische ingrepen om de gebruikers fysiek van elkaar te scheiden en op die manier onderlinge conflicten te vermijden.



- Regelgeving en overleg uitwerken rond evenementen met paarden.
- Afspraken maken omtrent toegelaten gebruik.
- Waar mogelijk, traject loskoppelen van wandel- en fietspaden.
- ...

4.8. Mountainbikers op trage wegen

Mountainbikers behoren met racefietsers en loslopende honden tot de voornaamste bron van ergernis van wandelaars. Meestal ligt hier de oorzaak van een conflict in een te verscheiden gebruik van een zelfde ruimte op de trage weg.

Vooraf op functioneel trage wegen met relatief veel en snel fietsverkeer kunnen problemen ontstaan wanneer wandelaars een vlotte doorgang hinderen of onvoorziene manoeuvres maken.

Wandelaars ergeren zich dan weer wanneer mountainbikers (en soms ook wielertoeristen) hen met grote snelheid inhalen of kruisen wat een gevoel van onveiligheid creëert.

Mountainbikers, die dezelfde eisen stellen aan de ondergrond als ruiters en menner, vormen een groot probleem voor deze laatsten gezien hun snelheid en het feit dat ze nogal plots kunnen opduiken. Het paard kan dan schrikken met alle gevolgen van dien.

Suggesties

- Regelgeving en overleg uitwerken rond mountainbike evenementen.
- Afspraken maken omtrent toegelaten gebruik (bv. enkel tot 10.00 uur 's morgens en nooit op zondag).
- Waar mogelijk, traject loskoppelen van wandel- en ruiterspaden.

- Plaatsen van hindernissen (bv. draaihekken). Evenwel dient dit oordeelkundig te gebeuren; zo is een draaihek niet geschikt voor rolstoelgebruikers en kinderwagens. Ook het plaatsen van paaltjes om de toegang te beletten mogen geen hindernis zijn voor bv. ouderen, rolstoelen, kinderwagens, blinden en slechtzienden.
- ...

4.9. Aangelanden, grondgebruikers en eigenaars langs trage wegen

Om een duurzaam geïntegreerd trage-wegenplan voor te bereiden en te realiseren, dient men te zoeken naar geschikte instrumenten om dit in de praktijk om te zetten. De meest geschikte methodologie is gebaseerd op terreininventarisatie, overleg en participatie van het lokale middenveld. Het is de bedoeling om in overleg de knelpunten en kansen in het trage-wegenet te onderzoeken en oplossingen en suggesties te formuleren.

Er bestaat nogal wat weerstand/argwaan (vooral) bij eigenaars, aangelanden en landbouwers. Dit leidt soms tot conflicten tussen gebruikers van trage wegen en betrokken uit de onmiddellijke omgeving. Zo veroorzaakt het gebruik van een bepaalde weg al eens irritatie bij eigenaars of aangelanden, of is het bestaan van de trage weg op zich reeds een aanleiding tot conflict.

Voorbeelden:

- een pad dat achter een privétuin loopt, beperkt de privacy van de bewoners;
- gebruikers van de weg veroorzaken lawaai wat als storend wordt ervaren door bewoners langs die weg;
- beschadiging en/of vernieling van landbouwgewassen die zich langs de weg bevinden met productieverlaging tot gevolg;
- eigenaars ergeren zich aan zwerfafval en/of sluikstorten;
- landbouwers laten wandelaars toe over hun weiden, maar ergeren zich erover dat ook (ongewenst) motoren en quads er gebruik van maken.

Het gevolg kan zijn dat dan de weg moedwillig wordt afgesloten.

Daardoor worden dan gebruikers beperkt of gehinderd wat op zijn beurt dan ook weer aanleiding tot conflicten kan zijn.

Voorbeelden:

een veldweg wordt plots halverwege afgesloten;

- een wandelpad blijkt overwoekerd met onkruid;
- verbodtekens voor ruiters langs bepaalde paden wegens mesthinder;
- een landbouwweg is samen met de akker ernaast opgeploegd en maakt nu deel uit van de akker;
- een veldweg ligt er slecht bij door veelvuldig landbouwgebruik;
- tijdens het bietenseizoen worden fietsers gehinderd door de modder op (ruilverkavelings)wegen;
- een beheersdienst sluit - zonder overleg – een doorgang door een bos of natuurgebied voor ruiters af of plaatst plots een verbodsbord.

Gebruikers van trage wegen informeren en sensibiliseren is altijd de eerste en de belangrijkste stap om conflicten uit de weg te gaan of om respect op de brengen voor de aanpalende bewoners of landbouwers. Zo kan het plaatsen van infobordjes op het terrein of een gebruikerscode opnemen in de wandelbrochure daartoe al heel wat bijdragen. Pas als deze laagdrempelige maatregel niet blijkt te werken, kan men overwegen om over te stappen naar meer ingrijpende, maar dikwijls ook dure en arbeidsintensievere acties (technische ingrepen en/of strenge handhaving gekoppeld aan boetes).

Een specifiek probleem met eigenaars situeert zich bij het gewenst gebruik van oude spoorwegbeddingen. Deze beddingen worden fel gewaardeerd en gebruikt als recreatieve assen. Evenwel zijn ze in eigendom van INFRABEL (erfgenaam van de NMBS wat de infrastructuur betreft) en daar heerst nogal eens de overtuiging om oude spoorwegbeddingen te verharderen (asfalteren), omdat het onderhoud van deze geasfalteerde stroken dan een stuk makkelijker zou zijn.

Uiteraard moeten dergelijke beddingen voldoende comfort bieden, maar anderzijds moeten ze hun functie van “groene as” in een soms zeer intensief geëxploiteerd landschap kunnen blijven waarmaken.

Suggesties

- (Meer en betere) communicatie.
Vaak is de oorzaak terug te vinden in een afwezige communicatie- en sensibilisatiestrategie rond trage wegen. Veruit de meeste sensibilisatie bevindt zich daarom in de sfeer van de recreatie en het toerisme: bewegwijzering aanbrengen om het gebruik van de paden te stimuleren, wandelkaarten verkopen, een wandelroute in de kijker zetten op de toeristische dienst of in het gemeentelijk infoblad, enz.
- Bewustwording als wisselwerking tussen de burger en de gemeentelijke administratie / politiek, kan bv. door de organisatie van een infoavond over het belang van trage wegen. Dit sensibiliseert en wekt de interesse van de lokale inwoners en plaatselijke verenigingen op. Zij zijn de nuttige en noodzakelijke partners bij het uitvoeren van een toekomstig trage wegenbeleid. Verbanden opzetten met acties die eigenlijk worden ondernomen i.h.k.v. een ander beleidsdomein (bv. natuur- en recreatiebeleid). Bv. acties waarbij gemeenten bomen of een haag aanplanten i.h.k.v. het GNOP kunnen evengoed acties zijn die in een trage wegenbeleid passen.
- Plaatsen van specifieke verkeersborden



F99c



F101c

Het lijkt op het verkeersbord “voorbehouden weg”, alleen werd er de afbeelding van een tractor aan toegevoegd. De tractor staat helemaal bovenaan en legt de nadruk op de hoofdfunctie van de weg: ontsluiting van landbouwgronden. Dit verkeersbord laat motorvoertuigen toe om van of naar aangrenzende percelen te rijden en is bedoeld om het doorgaande autoverkeer te beperken. De landbouwer mag wel met een personenwagen naar zijn veld rijden als hij dat wenst en bezoekers ontvangen op zijn boerderij als die uitsluitend toegankelijk is via de landbouwwegen

Een streekeigen groenscherm aanplanten. Soms hebben aangeladen argwaan bij het (opnieuw) openstellen van een weg omdat ze zich bedreigd voelen in hun privacy. De aanplant van een groenscherm kan dit probleem lossen.

- ...

4.10. Gemeenten en trage wegen

Een trage wegenbeleid moet groeien vanuit twee doelstellingen, nl. de ontwikkeling en het herstel van het trage wegennetwerk op maat van de gebruikers enerzijds en het stimuleren van het gebruik van trage wegen anderzijds. De strategie die hiervoor gebruikt moet worden, is respectievelijk het opstellen van een herwaarderingsplan voor trage wegen via een overleg- en participatiemodel en het actief betrekken van het “middenveld” bij de opmaak van dit plan én sensibiliserende en informerende acties naar de bevolking toe over het project en de kansen die de trage wegen hierbij bieden.

Bij heel wat gemeenten ontbreekt echter een beleidsplan rond trage wegen. Voor sommigen lijkt dit beleidsdomein heel specifiek en wacht men daarom op aangepaste instrumenten en nieuwe (financiële) middelen. Er is soms wel goede wil aanwezig, maar de opmaak (en uitvoering) zijn vaak dode letter. De redenen zijn velerlei. Naast de “schrik” voor het onderhoud (zie hoger) en de daarmee gepaard gaande kosten, is het ontbreken van een professionele ondersteuning een belangrijk aandachtspunt. Een juridische kennis over het afsluiten van buurtwegen, de verkrijgende verjaring, de rooilijnen en aanvullende reglementen, e.d. ontbreekt veelal, zodat er een “angst” ontstaat om hierover een beleid uit te werken. De toegankelijkheid van paden gedurende bepaalde seizoenen (door modder) wordt door overheden als nefast ervaren of het onverhard karakter wordt als een obstakel aanzien om een weg dienst te laten doen als volwaardig verkeersalternatief voor de trage weggebruiker.

Ook ontbreekt dikwijls de kennis omtrent de technisch kant van de zaak zoals bv. opmaak ontwerpen, de inrichting, inzet personeel, waterhuishouding, best geschikte inrichtingsmodaliteiten, soorten verhardingstypes, enz.

Bovendien is het “veldwerk” trage wegen binnen een gemeentelijke administratie sterk versnipperd. Verschillende diensten werken soms onafhankelijk van elkaar aan losse acties rond trage wegen, die veelal niet in een globaal kader passen. Zeker voor een duurzaam trage wegenbeleid is ambtelijk overleg tussen de diensten leefmilieu, openbare werken, mobiliteit en cultuur relevant.

Heel wat gemeenten hebben tevens geen overzicht van alle bestaande of potentiële trage wegen op hun grondgebied. Vaak zijn er meer trage wegen of mogelijke trage verbindingen dan men zou vermoeden. Ook is niet altijd duidelijk of een bepaalde voetweg, doorsteek of veldweg al dan niet voor openbaar gebruik in aanmerking komt.

De overheden voeren eerder een ad-hoc “reactie-beleid” in de aanpak van probleemsituaties, bv. optreden tegen het illegaal afsluiten of inpalmen van buurtwegen. Men treedt pas op na herhaaldelijke verzoeken of klachten of pas na het opstarten van juridische procedures. Zo worden particuliere “initiatieven” rond buurtwegen vaak afgedaan als burenruzies. Acties vanuit het middenveld (lokale verenigingen) moeten opboksen tegen een muur van onverschilligheid (vaak dovemansgesprekken).

Niet optreden omdat men “bang” is van lange procedures of belangenconflicten en de problemen niet aanpakken kan “gevaarlijk” zijn. De gemeente is immers verantwoordelijk voor het beheer en de toegankelijkheid van haar volledig wegennetwerk. Het afsluiten of inpalmen van een weg kan uitgroeien tot wrevel of protest en uiteindelijk tot gerechtelijke stappen.

Om duidelijkheid te scheppen en bepaalde situaties te regulariseren, heeft de gemeente er belang bij haar trage-wegeninfrastructuur systematisch en integraal in kaart te brengen. Het opmaken van zo'n overzicht bestaat best uit een kaartenanalyse en een terreinbezoek om een volledige inventaris van de gemeentelijke trage-wegeninfrastructuur op te stellen. Een actuele inventaris helpt gemeenteambtenaren en bestuurders al snel de juiste keuzes te maken. Wanneer het schepencollege een dergelijke inventaris bekrachtigt, kan ook voor beleidskeuzes in de toekomst hierop een beroep worden gedaan. Een inventaris ingevoerd in het gemeentelijk GIS-systeem kan bovendien gemakkelijk worden geactualiseerd bij uitbreiding of verandering van het trage-wegennet.

Samen met het lokale middenveld gaat het gemeentebestuur op zoek naar concrete en duurzame voorstellen die de basis vormen voor een integraal gemeentelijk trage-wegenbeleid. Door een brede, publieke rondvraag te organiseren, weet het gemeentebestuur wat er leeft onder de mensen en kan zij haar beleidskeuzes en terreinrealisaties daarop afstemmen. Het resultaat is een trage-wegenplan dat is afgestemd op de noden en behoeften van de inwoners en de trage weggebruikers. Het participatieve proces werkt ook sensibiliserend: mensen krijgen inspiratie rond alle mogelijke functies van die trage wegen en gaan er vaker gebruik van maken.

De opmaak van een *uniforme* trage wegenstudie over het grondgebied van meerdere gemeenten, zoals het plattelandsproject “Schelde-Leie” voorziet, komt tegemoet aan de verzuchtingen en “hindernissen” waar heel wat gemeenten meekampen.

	<u>TOESTAND INVENTARISATIE TRAGE WEGEN</u>
DE PINTE	Werkt sinds voorjaar 2009 aan een trage-wegenplan volgens de methodiek en onder begeleiding van de vzw Trage Wegen en met de steun van de provincie Oost-Vlaanderen.
DEINZE	Alle trage wegen zijn volledig geïnventariseerd. Beschikt over een Shape-file waarin alle trage- en buurtwegen geïnventariseerd werden. Dit al dan niet volgens de Atlas der Buurtwegen, verkavelingplannen, enz. De opmaak hiervan werd door de diensten van de stad Deinze zelf bepaald.
GAVERE	Heeft in de periode november 2003 – april 2004 i.s.m. de Hogeschool Gent (Voortgezette Opleiding Landschapontwikkeling) een inventaris van hun trage wegennetwerk opgemaakt.
KRUISSHOUTEM	Heeft geen inventaris van hun trage wegennet opgemaakt.
NAZARETH	Heeft in het kader van het mobiliteitsplan 2002 in de loop van 2008 een studie laten uitvoeren om het netwerk van voet- en fietspaden verder te verfijnen en de vroegere buurtwegen te herwaarderen. Dit gebeurde i.s.m. een studiebureau.
SINT-MARTENS-LATEM	Heeft in de loop van 2009, volgens de methodiek van de vzw Trage Wegen, een inventaris van het trage wegennet opgemaakt. Dit gebeurde m.b.v. lokale vrijwilligers. Het inventarisatiewerk werd tot op heden niet verwerkt.
ZINGEM	Heeft een 10-tal jaar terug een inventaris opgemaakt, maar dit leidde niet tot een duidelijk overzicht. Sommige gegevens zijn ondertussen achterhaald en de deelgemeenten Huise en Ouwegem kwamen in de inventarisatie minder aan bod.
ZULTE	Alle trage wegen zijn volledig geïnventariseerd.

Opmerking:

1) Geen enkele van de acht gemeenten heeft een trage wegenplan als beleidsdocument opgemaakt. Dit is een document dat aangeeft hoe de ontwikkeling van een trage wegennetwerk zal worden uitgewerkt. Het omvat krachtlijnen i.v.m. de afstemming van verschillende beleidsdomeinen om te komen tot een geïntegreerd trage wegenbeleid en daarnaast ook concrete acties m.b.t. herwaardering en heropening van trage wegen op hun grondgebied.

2) Omdat de opmaak van een inventarisatie een specifieke en intensieve bezigheid is, is de vraag vanuit de gemeente groot naar externe ondersteuning. Naast een algemene ondersteuning, gaat het dan voornamelijk om steun i.v.m. de toe te passen techniek (methodische ondersteuning) en het benodigde kaartmateriaal. Een support kan onder meer door een Regionaal Landschap. Evenwel bevinden enkel de gemeenten Kruishoutem, Zingem en Gavere zich in een Regionaal Landschap, m.n. het regionaal landschap Vlaamse Ardennen.