

Algemene info over trage wegen.

Inhoud

1. Belang trage wegen	1
1.1. Recreatief belang.....	1
1.2. Functioneel belang	2
1.3. Historisch belang	2
1.4. Ecologisch belang.....	3
2. Wetgeving trage wegen.....	4
2.1. Trage wegen en buurtwegen	5
2.2. Openbaar en privé.....	5
2.3. Wijzigingen in buurtwegen.....	6
2.4. Onderhoud van trage wegen	6
3. Verdwijnen van trage wegen	7
3.1. De auto	7
3.2. De landbouw.....	7
3.3. Andere oorzaken voor verdwijning	8
3.4. Veranderingen op til	9
Bronnen	9

1. Belang trage wegen

Trage wegen hebben een multifunctioneel karakter dat van belang is voor zowel de mens als de natuur. Die belangen worden hier onderverdeeld in recreatief, functioneel, historisch en ecologisch.

1.1. Recreatief belang

Trage wegen worden door verschillende soorten recreanten gebruikt: wandelaars, fietsers, ruiters. Wanneer gemotoriseerde voertuigen zijn toegestaan, kan er ook recreatie zijn met motors, quads en 4x4's. Door de tegenwoordig minder gezonde levensomstandigheden zijn wandelen, fietsen en paardrijden populaire hobby's geworden. Hedendaagse trage wegen zijn dan ook vaak afgestemd op toerisme en recreatie (wandel- en fietsroutes). Dankzij deze activiteiten zijn trage wegen weer van groter belang geworden, waardoor ze minder verdwijnen en weer worden opgevaardeerd.

Elke wandelaar en fietser stelt andere eisen aan het tracé van de trage wegen. Sommigen willen onverharde en 'wildere' paden (bv. mountainbikers), terwijl anderen net een pad willen dat comfortabel is om eventueel met rolstoel of kindervagen te gaan wandelen (bv.

mindervaliden). Het is van belang om hiermee rekening te houden bij de aanleg en het onderhoud van deze wegen. Over het algemeen wordt aan onverharde trage wegen een grotere recreatieve waarde toegekend.

Wanneer gemotoriseerde voertuigen deze wegen gebruiken, komt de veiligheid vaak in het gedrang. Wandelaars, fietsers en ruiters zijn minder op hun gemak als die voertuigen op de wegen zijn. Ze worden dus het best zoveel mogelijk vermeden op de paden voor de wandelaars etc. Er kan best naar alternatieve routes gezocht worden om deze vorm van recreatie op een veilige manier te laten doorgaan.

1.2. Functioneel belang

Voor het functioneel belang worden trage wegen vooral gebruikt door wandelaars en fietsers: trage mobiliteit (functionele verplaatsing waarbij de auto kan worden thuisgelaten). Bij gemotoriseerd verkeer komen er ook landbouwvoertuigen en aangelanden aan te pas.

Trage wegen zijn niet enkel ter ontspanning, er kan ook om verkeerskundige redenen gebruik van worden gemaakt. Steeds vaker dienen ze als veilige verbindingroute voor de zachte weggebruiker. Trage wegen kunnen de kortste, aangenaamste en veiligste manier betekenen om zich van punt A naar punt B te verplaatsen (bv. voor schoolgaande kinderen). Trage wegen die een belangrijke verbindingfunctie hebben, mogen geen ontbrekende stukken hebben (volledige verbinding) en stellen iets hogere comforteisen dan recreatieve paden. Om verbindingen te maken, moet er gezocht worden naar de kortst mogelijke tracés.

Voor landbouwers zijn de trage wegen altijd van belang gebleven. Deze wegen worden namelijk gebruikt als toegangsweg naar de te bewerken akkers, velden en weiden.

Praktisch voorbeeld: Kindlinten.

Een Kindlint is een route om kinderen zelfstandig, veilig en prettig naar diverse voorzieningen (onderwijs, vrijetijd, opvang) te laten lopen/fietsen.

Het Nederlandse bureau SOAB is de bedenker van het concept. Dit concept combineert ruimtelijke inrichting, verkeersveiligheid, (verkeers-)educatie en gedifferentieerde (speel)voorzieningen. Participatie (met kinderen, ouders, scholen...) bij het ontwerp en de uitvoering zijn daarbij van groot belang.



Figuur 1. Principe Kindlint (SOAB).

1.3. Historisch belang

Sommige trage wegen zijn cultuurhistorisch erfgoed, waardoor ze van historisch belang zijn en niet mogen verdwijnen. De geschiedenis van sommige kerk- en veldwegels gaat terug tot in de Romeinse tijd (heirwegen) of nog vroeger. Op sommige plaatsen kan de oorspronkelijke wegbedding worden teruggevonden, wat van deze trage wegen belangrijk materieel erfgoed maakt. Ook trage wegen die een historische verbinding vormen, vallen onder

materieel erfgoed. Molenwegen zijn vaak trage wegen die van de molen naar een nederzetting leidde. Die komen onder andere voor in de Vlaamse Ardennen. De molenwegen worden ook wel als 'ketswegen' aangeduid: de ketser (molenaarsknecht) gebruikte de ketswegen om naar de molen te gaan.

Ander materieel erfgoed komt vaak voor langs de trage wegen. Dit gaat meestal over klein erfgoed (bv. grenspalen, oude wegwijzers, veldkapelletjes) dat de herinneringen aan de voorbije tijden levendig houdt. Ook gevlochten hagen en gerechtsbomen worden als klein historisch erfgoed beschouwd. Om dit erfgoed te behouden, is het ook van belang dat de trage wegen die hierbij horen, te behouden of te beschermen en toegankelijk te houden.

Voor immaterieel erfgoed hebben trage wegen ook hun belang. Erfgoedwandelingen met aandacht voor oude tradities, verhalen, de oorsprong van de naamgeving krijgen de laatste jaren meer aandacht. Deze immateriële erfgoedwaarde is mogelijk nog kwetsbaarder dan de trage weg zelf omdat ze afhankelijk is van de mondelinge overlevering.

1.4. Ecologisch belang

Trage wegen zijn voor veel plant- en diersoorten belangrijke lineaire landschapselementen. Trage wegen vormen door hun landelijk en verkeersarm karakter belangrijke ecologische verbindingen met de sterk versnipperde natuurgebieden. Ze dienen onder andere als vluchtstroken in agrarische landschappen.

Maar trage wegen dienen niet enkel als tijdelijk verblijf voor planten en dieren. Onverharde wegen vormen een specifiek biotoop voor bepaalde plant- en diersoorten. Holle wegen en taluds kunnen een goed biotoop vormen voor veel soorten dieren en planten. Holle wegen creëren een bijzonder microklimaat: minder wind, meer schaduw en een hogere vochtigheid dan open velden. Het klimaat in de holle weg zelf kan ook verschillen tonen. Naargelang van de inval van het zonlicht op de helling kunnen verschillen ontstaan in temperatuur, lichthoeveelheid, vochtigheid, Verder kunnen holle wegen verschillende bodemlagen aan het oppervlak brengen doordat ze zich dieper in het landschap insnijden. Door al deze factoren kunnen holle wegen een grote biodiversiteit aan planten en dieren hebben.

Trage wegen kunnen in veel ecologische functies voorzien:

- Habitat: permanent verblijf (woonplaats) van het organisme. Bv. tredplanten.
- Geleider: planten en dieren verspreiden zich sneller langs trage wegen. Zaden van planten kunnen dankzij de pels van een dier of een wandelaar (schoenzool) sneller verspreiden naar geschikte biotopen. Ook water wordt vaak langs trage wegen geleid. Bij een fijnmazig netwerk van deze wegen kunnen bijbehorende grachten zorgen voor een goede waterberging en afwatering.
- Vangnet of filter: veel dieren die op een trage weg stuiten, zullen die niet kruisen, maar eerder volgen. Sommige dieren zullen het pad echter wel oversteken. Deze filterende werking zorgt er dus voor dat trage wegen voor bepaalde dieren een ecologische barrière vormen, terwijl andere soorten zich er vlot kunnen voortbewegen. De filterwerking kan ook letterlijk gezien worden, doordat water langs de trage wegen een filtering kan ondergaan.
- Bron: trage wegen kunnen een uitgangspunt zijn om de omgeving te bevolken. De aanwezige plant- en diersoorten kunnen zich van hieruit immers snel verspreiden naar de omliggende gebieden. Letterlijk kunnen trage wegen (dankzij hun grachten) de naburige gebieden ook van water voorzien.
- Verzamelplaats: versnippering en verstedelijking zorgen ervoor dat het natuurlijke biotoop van veel planten en dieren wordt afgenomen. Trage wegen kunnen een

toevluchtsoord vormen voor soorten die hun natuurlijke leefomstandigheden zijn verloren.

2. Wetgeving trage wegen

Een trage weg is een ruim begrip, waardoor er een groot aantal wetten, decreten en reglementen bestaat over het gebruik, het onderhoud en het toezicht op deze wegen. In dit hoofdstuk wordt een aantal belangrijke aspecten aangehaald zonder diep in detail te treden. De tabel hieronder bevat overzicht van de juridische link met verschillende trage wegen.

Categorie trage weg	Eigenaar	Soort weg	Decreet of reglement
Ruilverkavelingsweg	Overheid	Buurtweg	Wet op de Buurtwegen Provinciaal reglement der buurtwegen Gemeentelijk politiereglement Verkeerswetgeving
Landbouwweg		Weg in natuurgebied	Natuurdecreet Verkeerswetgeving
	Eenmanswegel	Privé	Publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang
Privaatrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang			Burgerlijk Wetboek
Weg in natuurgebied		Decreet op natuurbehoud	
Bosweg	Overheid	Alle paden en wegen door bossen	Bosdecreet Toegankelijkheidsreglement Verkeerswetgeving voor alle openbare paden
	Privé		
Jaagpad	Overheid	Jaagpad Dijkpad Trekpad	Reglementering der Scheepvaartwegen Wet op de Buurtwegen Verkeerswetgeving
Voormalige trein- en trambedding	Overheid	Treinbedding Trambedding Pad door spoorwegemplacement	Burgerlijk Wetboek Verkeerswetgeving
	NMBS - De Lijn		

Tabel 1. Kort overzicht van trage wegen en hun wetgeving (Clays et al., 2010).

2.1. Trage wegen en buurtwegen



Figuur 2. Voorbeeld van een aangeduide buurtweg (Voetweg nr. 71).

Buurtwegen zijn de wegen die in de Atlas der Buurtwegen staan opgetekend. Deze kaarten zijn gemaakt in 1841-1845 in uitvoering van de wet van 10 april 1841. De bedoeling was om een inventarisatie te verkrijgen van alle openbare wegen en privéwegen met openbare erfdiensbaarheid (zie verder 2.2 Openbaar en privé). In deze Atlas werd er een onderscheid gemaakt tussen buurtwegen (*chemins*) en voetwegen (*sentiers*). Voetwegen zijn smaller (meestal smaller dan 1,5 meter) dan buurtwegen, maar er is geen juridisch verschil tussen de twee.

De buurtwegen vallen nu nog steeds onder de wet van 10 april 1841. Deze buurtwegen zijn onderdeel van het gemeentelijk, openbaar wegennet en de gemeente heeft dan ook de plicht om ze te onderhouden. Buurtwegen kunnen kleine, onverharde verbindingswegen zijn, maar ze zijn

tegenwoordig ook vaak geëvolueerd naar brede verharde wegen voor gemotoriseerd verkeer. Verder zijn er reeds veel buurtwegen verdwenen of afgeschaft door (ruil)verkavelingen of doordat ze niet meer gebruikt werden. Het merendeel van de wijzigingen zie in de loop der jaren zijn gebeurd, kunnen teruggevonden worden op de website van GISoost voor de buurtwegen van Oost-Vlaanderen.

Trage wegen zijn dus niet per definitie buurtwegen. Trage wegen die later zijn ontstaan dan 1845, worden niet op de Atlas de Buurtwegen vermeld en zijn dus geen buurtwegen. Deze trage wegen staan vaak wel op de recentere topografische kaarten getekend.

2.2. Openbaar en privé

Wegen die tot het openbaar domein behoren, staan onder de bevoegdheid van de overheid. Deze wegen mogen door iedereen gebruikt worden, ze kunnen niet worden verkocht, weggeschonken of verkregen via verjaring bij aangelanden.

Wegen die door privépersonen (bv. opritten) of -bedrijven (bv. laad- en loszones) zijn aangelegd, zijn over het algemeen niet publiek toegankelijk. Wel kunnen ze eventueel meerdere eigenaars kennen. Sommige privéwegen kunnen echter wel publiek toegankelijk zijn: als ze zijn opgenomen in de Atlas der Buurtwegen of als de eigenaar (stilzwijgend) toestemt in een publiek gebruik. Een buurtweg is dus niet altijd eigendom van de gemeente, maar kan in privé-eigendom zijn met een publiekrechtelijk doorgangsrecht.

Privéwegen die niet in de Atlas der Buurtwegen zijn opgenomen, kunnen bij gebruik door derden, na 30 jaar verjaren tot publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang. Als na 30 jaar geen inschrijving in de Atlas de Buurtwegen volgt, speelt enkel de feitelijkheid. Dit moet door de gebruikers kunnen worden bewezen, een (occasioneel) afgesloten weg of een bordje plaatsen kan deze verjaring tenietdoen.

Toegankelijkheid van trage wegen in bossen en natuurgebieden wordt geregeld door respectievelijk het bosdecreet en het natuurdecreet. Een bosweg is enkel ontoegankelijk als dit met een gestandaardiseerd verbodsbord is aangeduid.



Figuur 3. Verbodsbord in bossen.

2.3. Wijzigingen in buurtwegen

Buurtwegen kunnen allerlei wijzigingen ondergaan: verbreden, versmallen, rechtekken, verleggen, aanleggen of afschaffen. Wijzigingen kunnen worden aangevraagd worden door particulieren of door de gemeente zelf. Hierbij hoort een openbaar onderzoek dat wordt voorgelegd aan de provincie. Wijzigingen worden in de eerste stap van de werkaart toegepast bij de opmaak van een tragewegenplan.

Wanneer een buurtweg volledig in onbruik is geraakt, kan de aangelande een verkrijgende verjaring trachten te bekomen om het openbaar gebruik af te schaffen. De aangelande moet wel kunnen aantonen dat de weg gedurende 30 jaar onafgebroken en volledig in onbruik is geraakt en dat de weg enkel als privé-eigendom werd gebruikt. In de praktijk is dit dus zeer moeilijk te verkrijgen, waardoor dit bijna nooit wordt toegepast.

Ruilverkavelingsplannen kunnen wijzigingen (afschaffingen) van buurtwegen veroorzaken. RUP's, BPA's of verkavelingsplannen kunnen het statuut van een buurtweg niet wijzigen.

2.4. Onderhoud van trage wegen

Alle wegen met een openbaar karakter (dus ook op privégrond met publiek doorgangsrecht) staan onder de verantwoordelijkheid van de gemeente voor het onderhoud, alsook voor het bekostigen van verbeteringswerken.

Bij het wijzigen van trage wegen (bv. verbreden, asfalteren, ...) die in privé-eigendom zijn, kan de gemeente geen uitvoeringswerken aanvangen zonder het akkoord van de aangelanden. Ook een bouwvergunning is hier vereist.



Figuur 4. Trage weg die pas werd gemaaid en waarlangs de meidoorn werd gesnoeid.

3. Verdwijnen van trage wegen

Door het verdwijnen van trage wegen is het van belang om een duurzame visie te ontwikkelen voor het behoud van het wegennet. Een goed tragewegenbeleid van de gemeente kan hiervoor zorgen. Daarom worden nu, met behulp van subsidies, allerlei tragewegenplannen opgemaakt die een duidelijk overzicht geven van de huidige trage wegen in het landschap.

3.1. De auto

De opkomst van de auto, sinds de Tweede Wereldoorlog, heeft fundamentele veranderingen in Vlaanderen teweeggebracht. Tijdens deze maatschappelijke evolutie zijn er ingrijpende veranderingen gebeurd in het landschap: autosnelwegen, nieuwe kanalen, ringwegen, verkavelingen, ... Die nieuwe landschapselementen snoerden verschillende trage wegen af, waardoor ze in onbruik raakten en uiteindelijk verwaarloosd, vergeten en afgeschaft werden. Andere trage wegen kregen een nieuwe functie, zoals omvorming naar straten voor autoverkeer.

Vroeger kende de bevolking trage wegen goed doordat ze de dagelijks gebruikte wegen waren. Maar sinds de intensivering van het autoverkeer zijn trage wegen slechts een mogelijkheid geworden in plaats van een noodzaak voor de verplaatsing van de bevolking. Veel mensen kennen deze wegen hierdoor niet meer en die onwetendheid leidt tot het in onbruik raken van de trage wegen. Ongebruikte trage wegen verruigen snel, waardoor ze niet meer herkenbaar zijn als weg en verwaarloosd, afgesloten of afgeschaft worden.



Figuur 5. Trage wegen die in ongebruik zijn geraakt, groeien vaak dicht. Hierdoor verdwijnen vaak trage wegen en vergeten we ze, terwijl ze met simpel onderhoud toegankelijk zouden kunnen blijven. Er dient wel onderzocht te worden of ze effectief gebruikt zullen worden als ze opnieuw toegankelijk zijn. Dit gebeurt aan de hand van tragewegenplannen.

3.2. De landbouw

Ook de landbouw is na de Tweede Wereldoorlog grondig veranderd. Door een Gemeenschappelijk Europees Landbouwbeleid kwam er een schaalvergroting en intensivering van de landbouw. Op de steeds groter wordende akkers werden ook steeds grotere machines gebruikt. De mechanisatie van de landbouw leidde vaak tot een ruilverkaveling. Trage wegen werden vaak verwerkt in de grotere kavels en die werden niet meer opnieuw spontaan ingelopen zoals vroeger wel vaak gebeurde. Hierdoor ontstonden veel doodlopende loswegen.

De ruilverkavelingen die gebeurden tussen 1970 en 1990 waren vaak zeer drastisch, vanuit een landbouweconomische invalshoek. Hierbij werden holle wegen opgevuld en slingerende of diagonale wegjes werden vaak afgeschaft en rechtgetrokken als verharde wegen. Tot op vandaag worden paden al dan niet moedwillig omgeploegd en ingezaaid. Hierdoor verdwijnen nog steeds trage wegen in het landschap.

De trage wegen die tegenwoordig nog verdwijnen, kunnen worden vermeden. Dit kan bv. door draaiportjes bij weiden, verleggen van paden langs perceelgrenzen. Van groot belang is een goed overleg. Er zijn dus oplossingen mogelijk (en noodzakelijk) om het tragewegennet te verweven met de landbouw. Er kan bv. een weg ingelopen worden, na het oogsten en ploegen van een akker, in overleg met de landbouwer. Zo kan de landbouwer zijn land makkelijker bewerken in vergelijking met een pad dat niet mag worden omgeploegd.



Figuur 6. Volgens de Atlas der Buurtwegen zou hier een weg moeten lopen, maar die is volledig verdwenen en een raaklijn geworden van twee landbouwpercelen. Wel is de looplijn van het vroegere pad vaak nog te herkennen aan de grenslijnen van de landbouwpercelen, zoals hier het geval is.

3.3. Andere oorzaken voor verdwijning

Trage wegen raken nog steeds in onbruik door het moedwillig versperren ervan. Doordat de maatschappij erg individualistisch is geworden, beschouwen mensen met woningen langs een trage weg die weg soms als hun privéweg of deel van de tuin. De mensen die deze wegen afsluiten, hebben vaak geen gegronde reden, want trage wegen hebben vaak een wettelijke bescherming. Mensen die trage wegen als inbreuk op hun privacy zien, kunnen dit in sommige gevallen als legitiem argument gebruiken om het tracé te wijzigen. Maar dit wil niet zeggen dat ze dit zonder toestemming mogen doen. Dit moet worden gevraagd bij de gemeente, waarna onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om de weg, die vaak een verbindingfunctie heeft, toch te behouden. De weg kan bv. verplaatst worden of er kan een haag worden aangeplant.

Een andere mogelijke oorzaak voor het verdwijnen van trage wegen is overlast. Mensen met woningen langs trage wegen kunnen te maken krijgen met recreanten die afval achterlaten (sluikstorten), zich naast het tracé begeven of soms al dan niet opzettelijk beplantingen vernielen. De bedding van een voetweg kan worden verstoord door motoren en quads, die bovendien ook voor geluidsoverlast zorgen.

Ook uitbreidende industrie- en woonzones kunnen trage wegen doen verdwijnen. Maar hier kan men vaak rekening mee houden, zodat tussen de gebouwen nieuwe trage wegen kunnen worden aangelegd, eventueel via een alternatieve locatie.

3.4. Veranderingen op til

Tegenwoordig groeit wel het besef dat het autogebruik sterk moet dalen en dat we ook mobiel kunnen zijn zonder de auto. Nu is er dus belang aan het investeren in sensitisatieacties en het verstrekken van informatie over de mogelijkheden van het tragewegennet. Veel wandelaars durven bepaalde wegen niet in te slaan omdat ze niet weten of ze openbaar of privé zijn (bv. wegen die eruitzien als een oprit, maar wel een openbare, zijn worden veelal vermeden). Signalisatie, lussen opstellen langs mooie routes en kaarten uitbrengen met vermelding van de trage wegen kunnen hiervoor oplossingen bieden.

Hier speelt de gemeente een cruciale rol. Zij staat namelijk in voor het beheer van de wegen met openbaar karakter. De vroegere verminderde belangstelling voor de trage weg geldt niet meer, waardoor het belang van het onderhoud sterk stijgt. Het gebruik van trage wegen hangt samen met het onderhoud ervan (en vice versa).

Bronnen

Clays, S., Lauwaert, I., Verdonckt, F. (2010). 'Wegwijzer trage wegen: praktische tips, voorbeelden en informatie'. Trage wegen vzw, Schaarbeek. 88 pg.

Draye, A. M. (2002). 'Onze buurtwegen juridisch bekeken. Een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers'. Koning Boudewijnstichting. 56 pg.

Van der Velden, M., Meulemans, B., Van den Broeck, K. (2008). 'Over trage wegen'. Landelijke Gilden. 40 pg.

Trage wegen (2016). 'Ik heb een vraag'. Geraadpleegd op 18/04/2016. <http://www.tragewegen.be/ik-heb-een-vraag/librarytheme/list/list>.