

TRAGE WEGEN IN WEST-VLAANDEREN : OVER OVERROMPELINGEN OP TOERISTISCHE AUTOSTRADES & HET STILLETJES WEGKWIJNEN VAN VERGETEN DOORSTEEKJES



We bevinden ons op een recente WMF-infosessie over de stand van zaken van het West-Vlaamse trage wegen netwerk. Steven Clays, de bevolgen beleidsverantwoordelijke en inhoudelijk coördinator van Trage Wegen vzw, huppelt van de Atlas der Buurtwegen, naar decreten en gerechtelijke uitspraken. Zijn betoog wordt telkens weer onderbroken door vragen, van sommige drupt er ook frustratie af. De aanwezigheid van mensen uit alle West-Vlaamse regio's bewijst dat de trage wegen in een prille maar algemene lente-modus zitten, nu nog een duwtje van een vooruitziend beleid.

Foto boven ©vzw Trage Wegen

'Iedereen kent nu het begrip 'trage weg'.

'Trage weg' is geen bepaald juridisch statuut. Het is veeleer een omschrijving waarin elke weg die in hoofdzaak niet-gemotoriseerd vervoer toelaat, omvat zit. Dit kan dus gaan over bosweggetjes, doorsteken tussen gebouwen, groene assen, buurtwegen,... Of een weg traag is, hangt dus uitsluitend af van de gebruikers. Ze hoeven niet per definitie in de Atlas der Buurtwegen opgenomen zijn. Vele trage wegen zijn immers na de publicatie in 1841 ontstaan.

'Er is nu ten minste al interesse, maar durf ontbreekt nog'.

De laatste 10 jaar groeit, ook in West-Vlaanderen, de beleidsinteresse in trage wegen. De naam zelf, maar ook het nut van het behoud van trage wegen wordt steeds meer gemeengoed. Ook worden er steeds meer trage wegen officieel in gebruik genomen, in kaart gebracht,

of massaal bewandeld en befietst tijdens de Dag van de Trage Weg, bijvoorbeeld, of tijdens andere recreatieve bezigheden. Of dit nu een kantelpunt is, zal de toekomst moeten uitwijzen. Deze hoopvolle tekens worden immers overschaduwd door overmatige recreatie van enkele en het stilletjes en gedoogd afsluiten van andere. Hoe zit het in West-Vlaanderen?

Waar men gaat langs West-Vlaamse wegen, komt men een andere organisatie tegen.

Het beleid van trage wegen in onze provincie is heel divers: zowel de Regionale Landschappen, als de Provincie, sommige steden en gemeenten, een aantal (Natuurpunt-)verenigingen en actiecomités en tenslotte ook de vzw Trage Wegen nemen het op voor de Trage Weg. Je kan in West-Vlaanderen dan ook niet spreken van een doortastend en uniform beleid. Zo is het voldoende voor de ene gemeente om een visie te ontwikkelen met de -voor hen- best geplaatste organisaties, om aan de hand

van deze visie te verleggen en af te schaffen. Een andere gemeente gaat met wat meer toekomstvisie in overleg met de bevolking over de toekomst van de trage wegen op haar grondgebied. En nog andere gemeenten gaan effectief aan de slag met het geleverde werk. Zo heeft NP De Torenavalk, bijvoorbeeld, meer dan 123 trage wegen tussen Tielst en Dentergem in kaart gebracht en streeft ze ernaar deze in overleg met de eigenaars/pachters, waar mogelijk, terug open te stellen en in te richten voor mens, plant en dier. Maar ook de Stad Roeselare wil ambitieus zijn: samen met de vzw Trage Wegen wil ze de doorsteken binnen de ring in kaart brengen en open stellen via een digitale routeplanner. Dikwijls blijft het echter bij het verkennen van het recreatief potentieel en het in kaart brengen van de wegen.

Ons provinciebestuur heeft de kiemen van een goede werking. Zoals alle provinciebesturen heeft ze de eindbeslissing in het afschaffen of verleggen van een trage weg. De ambtelijke commissie – die deze dossiers adviseert – heeft zich voorgenomen dat dit enkel kan mits een gedegen visie. En dat is goed. Mocht die visie nu ook nog effectief met de betrokken verenigingen opgesteld worden én het niet beschikken over een dergelijke visie ook effectief leiden tot het niet-vergunnen van een afschaffing of verlegging, zou dit zelfs helemaal voorbeeldig zijn. Quod non. Maar een gezamenlijk initiatief van alle provinciebesturen in Vlaanderen, de Vlaamse Overheid en Trage Wegen vzw, waarbij een gemeenschappelijke databank wordt uitgewerkt voor Vlaanderen, kan de druk voor een meer gedurfde aanpak verhogen. Deze samenwerking staat nu in de startblokken.



Bron foto boven : www.steunpuntstraten.be

'Er is in de regelgeving heel wat aan het veranderen. Ten goede, maar ook ten kwade'

Het is dan ook belangrijk om de evoluties goed op te volgen. Sinds 25 april 2014 is er een wijzigingsdecreet van kracht in kader van de vaststelling en realisatie van de rooilijnen. Sinds 24 augustus 2014 moeten de gemeenten het openbaar onderzoek op een andere manier voeren. Stilaan komen er ook meer bevoegdheden naar de gemeenten en trekt de Vlaamse Overheid zich terug uit de beslissingsboom. Deze evolutie zal zich in de toekomst verder voltrekken in nieuwe regelgeving. Afhankelijk van wie zich het laken het meeste toetrekt, zal minister Weyts, of minister Schauvliege de grootste handtekening onder het decreet zetten.

Een aantal concrete gevolgen van de vernieuwde regelgeving :

Rooilijnenplannen worden geïntegreerd binnen de procedure van wijzigingen aan een buurtweg. Dit geeft de deputatie de volledige bevoegdheid over de buurtwegen.

De terminologie ligt nu vast (daarvoor dus nog niet):

Opening : buurtweg aanleggen waar er vroeger geen was.

Afschaffing : als de verbinding tussen begin- en eindpunt onderbroken wordt, of zal gebeuren via andere bestaande wegen.

Wijziging : het begin- en eindpunt van een bestaande buurtweg blijven met elkaar verbonden, maar breedte en/of tracé worden aangepast.

Verlegging = een stuk opening, een stuk wijziging of



Foto boven : het Fonteinpad in Wijnendalebos. www.brugseommeland.be

afschaffing, of een combinatie ervan.

De deputatie heeft nu 90 dagen, waarbinnen ze moet beslissen over een eventuele aanpassing. Daarna kan de gemeente beroep aantekenen bij de bevoegde minister (Schauvliege). Zolang de gemeente geen beroep aantekent, kan de deputatie beslissen.

Over de recente aanpassingen kan je op www.vlaanderen.be lezen.

Het Handboek Tragewegenrecht van de vzw Trage Wegen kan op secretariaat@wmfkoepel.be opgevraagd worden. Dit digitaal document geeft een actueel overzicht van de regelgeving over trage wegen. Alle details zijn van belang!

Procedure in het kort

De procedure ziet er dan als volgt uit :

1. Bij een eerste beraadslaging van de gemeenteraad wordt het voornemen om de Atlas der Buurtwegen en/of de rooilijn aan te passen kenbaar gemaakt. Eventueel wordt er ook al een voorlopig ontwerp-rooilijnplan vastgesteld.
2. Er volgt een openbaar onderzoek van 30 dagen met een ruime bekendmaking. Deze bekendmaking van het openbaar onderzoek gebeurt nu niet meer enkel met het uithangen van de aankondiging aan het gemeentehuis, maar ook aan het begin, einde en kruispunten van een buurtweg.
3. Daarna is er een tweede beraadslaging van de gemeenteraad met definitief voorstel tot wijziging van de Atlas der Buurtwegen en de definitieve goedkeuring

van het ontwerp-rooilijnplan.

4. Bekendmaking van de beslissing van de deputatie door aanplakking aan het gemeentehuis gedurende 8 dagen.

5. Beroepsmogelijkheid bij minister van ruimtelijke ordening van de Vlaamse Regering.

Statuut van trage wegen: 'zelfs een toegang van een parking kan een feitelijke openbare weg worden'.

Een trage weg is elke weg met een openbaar karakter, die in hoofdzaak bedoeld en geschikt is voor niet-gemotoriseerd verkeer. Onder dit openbaar karakter moet "publiek gebruik" worden verstaan, en geenszins het feit dat de weg is ingedeeld bij de administratiefrechtelijke openbare wegen.

Deze definitie is een dus een gebruikersdefinitie en ze staat als verzamelterm voor alle wegen, die dienen voor het "niet-gemotoriseerd" openbaar verkeer, zoals wandelaars, fietsers en/of ruiters. Het begrip is ontstaan vanuit een maatschappelijke vraag naar deze groep wegen, die een bijzondere finaliteit hebben. Sinds het begrip anno 2001 werd omschreven, zijn er op verenigings- en beleidsniveau steeds meer inspanningen gedaan om deze wegen te inventariseren, en wanneer de doorgang ervan wordt verhinderd, opnieuw open te stellen. Door de onduidelijkheid over de juridische situatie van deze wegen is dit laatste niet altijd eenvoudig.

De essentie is dat de 'trage wegen' geen afzonderlijk administratief statuut hebben. Daarom bespreken we op de pagina hiernaast verder de verschillende soorten trage wegen in detail.



Een trage weg is elke weg met een openbaar karakter, die in hoofdzaak bedoeld is voor niet-gemotoriseerd verkeer.

Buurtweg

Een heel belangrijke categorie trage wegen zijn, ook vandaag nog, buurtwegen. Dit statuut werd ingevoerd door de Wet van 10 april 1841 op de Buurtwegen (voor een historiek, zie bijlage 8.2).

Onmiddellijk moet wel vermeld worden dat het begrip 'buurtweg' niet zomaar geassimileerd kan worden met het begrip 'trage weg'. Veel buurtwegen zijn in de afgelopen decennia verbreed, rechtgetrokken en omgevormd tot straten en verbindingswegen. Niet alle buurtwegen zijn dus 'traag' en, zoals we eerder stelden, niet alle 'trage wegen' zijn 'buurtwegen'.

Samengevat valt het statuut 'buurtweg' te beschouwen als een administratieve rangschikking van een openbare weg, zodat de regels uit de Buurtwegenwet en de provinciale reglementen van toepassing zijn. Net zoals de andere provincies heeft West-Vlaanderen een digitale atlas van haar buurtwegen. Via <http://www.giswest.be/trage-wegen> worden deze voor het ruime publiek ontsloten.

In elk geval houdt een buurtweg, waarvan de bedding niet in eigendom is van de gemeente, het bestaan in van een publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang. Meer informatie in het handboek van Trage Wegen vzw (zie eerder).

Gemeentewegen met bedding in eigendom van het lokale bestuur.

Trage wegen, die hieronder vallen, zijn vaak fietswegen in eigen bedding (maar niét de vrijliggende fietspaden die deel uitmaken van de openbare weg). Een ander voorbeeld zijn doorsteekjes in dorpscentra. Trage wegen in deze categorie worden echter meestal initieel aangelegd door verkavelaars (doorsteekjes, fietsuitgangen, ...), waarna ze overgedragen worden aan de gemeente en opgenomen worden in het openbaar domein ervan. Tot de gemeentewegen behoren alle kleine wegen, die geen buurtwegen zijn. Vervolgens heeft een gemeenteweg in de strikte zin van het woord een bedding, die eigendom is van de lokale overheid.

Publiekrechtelijke erfdiensbaarheden van doorgang stricto sensu

Kleine wegen met een particuliere bedding (of op een weg die behoort tot het private domein van een overheid) die de gemeente door dertigjarige verjaring heeft verkregen en die niet voorkomen in de atlas der Buurtwegen, noch door de gemeente werden erkend als buurtweg, kan je beschouwen als publiekrechtelijke erfdiensbaarheden van doorgang in de strikte zin van het woord. In de Franstalige rechtsleer worden ze vaak "onbenoemde wegen" genoemd. Ze verschillen van de buurtwegen met een particuliere bedding omdat ze niet onder de administratieve regels van de Buurtwegenwet vallen.

De publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang stricto sensu is door het 30-jarig openbaar gebruik bestemd tot het gebruik van het publiek. Ze kunnen echter ook door een overeenkomst tussen particulieren en de gemeente, een ruilverkaveling of een natuurinrichtingsproject tot stand komen. Ze worden dan ook beschouwd als een aanhorigheid van het openbaar domein van de gemeente.

Wegen in feitelijke toestand van openbare weg.

Een weg, waarover de particuliere eigenaar het publiek gebruik toelaat of gedooft, valt te beschouwen als een weg in feitelijke toestand van openbare weg, in de verkeersreglementaire zin van het woord. De toestand in feite (het openbaar verkeer) en niet de bestemming (deel uitmakend van het administratiefrechtelijke openbare wegennet) is dus doorslaggevend. Het voorkomen van openbaar verkeer heeft als gevolg dat de lokale overheid haar politiebevoegdheid kan uitoefenen.

'Het opstellen van een tragewegenplan mag geen uitstel vormen voor het openmaken van trage wegen'.

Een degelijk beleid voor trage wegen in je gemeente start met het opstellen van een plan. Dit kan op verschillende manieren, maar kan best heel grondig aangepakt worden, om perverse effecten te vermijden. Trage Wegen vzw heeft hiervoor een aanpak opgesteld die vertrekt van drie modules :

Module 1 :

Aan de hand van topografische kaarten, de Atlas der Buurtwegen, maar ook van ruilverkavelingsplannen en toegankelijkheidsreglementen, ga je na welke trage wegen er zouden moeten bestaan in je gemeente. Zo bekom je een theoretische kaart van buurt- en voetwegen, gemeentewegen en feitelijke openbare wegen (zoals deze met publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang). Dit is een werkkaart, waarmee je de vrijwilligers van verschillende verenigingen op pad kunt sturen om de situatie op het terrein te onderzoeken. Je mag vrijwilligers uiteraard niet zonder enige achtergrond op pad sturen. Zo kan je voor de situatie komen dat een



Ook wanneer een buurtweg niet in eigendom is van een gemeente, blijft de publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang bestaan.

Foto © vzw Trage Wegen

een bestuur, dat de trage wegen een minder warm hart toedraagt, aangeeft dat enkel de wegen met een fysiek mogelijke doorgang in kaart moeten gebracht worden.

Trage Wegen vzw heeft een standaardformulier ontwikkeld, waarmee de situatie te velde mooi kan worden geïnventariseerd.

Vervolgens worden de gegevens verwerkt op een uniforme manier. Ook hiervoor bestaat er een programma vanuit Trage Wegen vzw.

Zo kom je uit op een basiskaart met trage wegen in je gemeente, waar de staat van de weg, mogelijkheid van doorgang, feitelijke afschaffingen, dringendheid van herstel van doorgang, aanwezigheid van de weg op kaarten, ... wordt aangegeven. Een evaluatiekaart dus.

Module 2 :

Aan de hand van deze kaart, gaat de gemeente in discussie met de betrokken verenigingen. Hier worden de verschillende invalshoeken belicht en kan de consultatie van de ruime bevolking op een gefundeerde wijze gevoerd worden.

Met foto's en kaartmateriaal wordt dan de bevolking geconsulteerd. Reacties op het evaluatieplan worden bijeengesprokkeld en de discussie over knelpunten en kansen kan worden gestart. Het is belangrijk te streven naar compromissen en prioriteiten in consensus. Aan de hand van de resultaten wordt een advies opgesteld naar het gemeentebestuur samen met een wenselijkheidskaart. Ook voor het opstellen van dit advies, bestaan er basisdocumenten bij Trage Wegen vzw, net zoals men er ook voorbeelden heeft van wenselijkheidskaarten.

Module 3:

Er zijn al heel wat gemeenten die een dergelijke visie hebben. Over de kwaliteit ervan, kan wel eens discussie bestaan, net zoals het gebruik ervan. Zo worden deze visies wel eens vooral gebruikt om in eerste instantie over te gaan tot het afschaffen van trage wegen, eerder dan het terug openstellen of opwaarderen van trage wegen. Of soms worden ze gewoon mooi gearhiveerd. Waakzaam zijn is ook hier (jammer genoeg) de boodschap.

‘Wat kan een lokale vereniging, of de koepel, de West-Vlaamse Milieufederatie hier nu betekenen?’

De rol van het natuur- en milieuverenigingsleven kan hierin moeilijk overschat worden. Niet alleen om de natuurverbindingswaarde, maar ook om de veiligheid, de landschappelijke beleving, de cultuurhistorische waarde, de gezondheid van het fijn stofvrij bewegen en om vele andere redenen, hebben deze wegen een belangrijke rol. Onze verenigingen moeten dan ook in eerste instantie de rol van behoeder opnemen.

Zo heeft Natuur.koepel Zuid-West-Vlaanderen een [meldpunt Trage Wegen](#) opgericht. Gebruikers uit de regio kunnen aan de hand van een eenvoudig

meldingsformulier meldingen doen over de toestand van de trage wegen in de regio. Een equipe vrijwilligers (per subregio ingedeeld) gaat dan de melding na en volgt deze op. Dit is een heel interessante piste, waar ook Trage Wegen vzw verder wil op inzetten.

Trage Wegen vzw heeft zelf ook 2 actiemodellen :

‘Doorgang voor iedereen’

Op een [kaart](#) (www.doorgangvooriedereen.be) kan je aangeven welke trage weg onderbroken werd, of niet goed wordt onderhouden. De kaart is een soort drukingsmiddel. Maar ze is ook best interactief: klik gerust eens door op bovenstaande link en geef je eigen actie in!

‘Wegspotters’

Deze actie kent haar zwaartepunt in Oost-Vlaanderen. Hier gaat het ook over meldingen, maar deze komen tegelijk toe bij de provincie en de betrokken gemeente. Daarenboven hebben de betrokken gemeenten het engagement aangegaan om gevolg te geven aan de meldingen en in terugkoppeling te voorzien aan de melder. Ook de wegspotters nemen een engagement, namelijk het meter-/peterschap over een aantal trage wegen en de toezegging om deze twee maal per jaar eens te bewandelen, met fototoestel en formuliertje.

Sensibiliseren : Dag van de Trage Weg (18 oktober 2015).

Organiseer met je vereniging een Dag van de Trage Weg in je gemeente. Ook Natuurpunt De Torenvalk deed dit het afgelopen jaar, mét heel veel succes! Je kan de open trage wegen afwandelen, of je kan een actie doen voor het heropenen van een trage weg in je gemeente. In Poperinge organiseerde ‘Weg...Weg... Wegen’ in 2014 een actiedag voor het heropenen van de [Buurtweg 56](#). Deze activiteiten groeien elk jaar in belang: zorg dat je erbij bent.

Plaatsen van naamborden i.s.m. de gemeente.

Trage Wegen vzw organiseert een samenaankoop van straatnaamborden voor trage wegen en dit voor de gemeenten.

Je kan als natuurvereniging je gemeente aanporren om hieraan deel te nemen. Immers, eenmaal de trage weg een naam heeft én een bordje, krijgt ze meer aandacht en heeft ze meer kans om in de geesten verankerd te worden.

Juridische actie als laatste redmiddel.

Als je merkt dat herhaaldelijk aankloppen bij de burgervader, of andere acties ondernemen niet veel uithaalt, kan je steeds naar de vrederechter gaan. Best op voorhand even contact opnemen met Trage Wegen vzw (gegevens onderaan het artikel).

‘Zwerfvuil is een smet op de schoonheid van een trage weg’

Het succes van de trage wegen heeft ook haar donkere kantjes. Zo hebben veel landbouwers te lijden onder een berg aan zwerfvuil dat schade toebrengt aan hun machines. Dit argument wordt wel eens ingezet om het heropenen van een trage weg tegen te houden. Echter, dit is een drogreden. Het is immers evenmin een reden om een autostrade af te sluiten omwille van het te snel rijden. Daarenboven raakt het probleem ook de natuurgebieden, waar trage wegen ook door lopen.

[Een goed zwerfvuilplan](#) met handhaving is dan ook belangrijk. Daarenboven moet de gemeente er ook op toezien dat de druk op de trage wegen niet te groot wordt. Heel wat gemeenten juichen de komst van de mountainbike-clubs toe en stellen geen maat in op het gebruik van de trage wegen, met alle gevolgen vandien. Ook de individuele gebruiker vindt het niet steeds even belangrijk om zijn afval mee te nemen, of op de paden te blijven. Trage Wegen vzw heeft hierover een folder opgesteld, samen met de landbouwsector (in 2008).

‘Westtoer zet alle sluizen open’

Niet alleen zwerfvuil is een pretbederver voor de trage wegen. Het tragewegenbeleid krijgt in onze provincie een grote stimulans vanuit recreatief oogpunt. Dit is een gevaar voor de functionele wegen, of de wegen die niet tussen twee horecazaken liggen, maar ook voor de wegen die wel voldoen aan de criteria van Westtoer (het provinciaal agentschap voor toerisme in de regio). Vele trage wegen hebben immers ook een bepaalde kwetsbaarheid op vlak van ecologie, erfgoedwaarde, landbouwgebruik door aangelanden,... . Het argeloos openstellen en aankondigen van een trage weg kan heel wat schade daaraan opleveren. In dit kader vermelden we niet alleen het verharden van de trage wegen –met

onmiskenbare schade aan het natuurverbindend karakter van de trage weg en haar berm, (waar men momenteel in Avelgem (bijvoorbeeld) discussie over voert), maar ook het inschakelen ervan binnen de toeristische ontsluiting van een regio. Een recent voorbeeld hiervan is deze van de Cantelmolinie, kaderend binnen de visie op het openstellen van de [Spaanse Linies](#). Hier is de vraag van de natuurverenigingen dat het openstellen van de wegen in natuurgebieden (en ook de waterwegen), heel behoedzaam gebeurt. Een toeristische overdruk zou (onder andere) in de broedseizoenen wel eens nefast kunnen zijn voor de nu al kwetsbare populaties. Trage Wegen vzw heeft aansluitend op de erfgoedwaarde van heel wat wegen een studie gemaakt voor de Vlaamse overheid.

We moeten wel aangeven dat de recreatie en het toerisme mee aan de wieg van de herboren aandacht voor trage wegen heeft gestaan. Hopelijk zullen alle afwegingen mee in rekening genomen worden bij het spreiden van de druk in periode en locatie.

‘West-Vlaamse Milieufederatie blijft op de nagel kloppen’

We West-Vlaamse Milieufederatie heeft als koepel vertegenwoordigers in verschillende provinciale adviesraden. Daarenboven gaat ze regelmatig in dialoog met het provinciale beleid. Het is dan ook belangrijk om signalen te blijven aangeven. Zo kunnen we mee vorm geven aan het pad, dat door de provincie werd ingeslagen, richting gebiedsdekkend tragewegenbeleid.

Meer info?

www.tragewegen.be

steven.clays@tragewegen.be

www.wmfkoepel.be

www.west-vlaanderen.be



Natuurgebied bij de Cantelmolinie. Voorzichtigheid bij het creëren van toeristische routes is hier geboden omwille van de aanwezige natuurwaarden.



Wandelen over de Chemin de Saint Mildrède in De Panne. Foto : www.westhoek.be