

Beleidsplan trage wegen Ham

Inhoudstafel

1	Algemene situering.....	4
1.1	Wetgeving	4
1.1.1	Omschrijving begrippen	4
1.1.2	Indelingen van het wegennet.....	5
1.1.3	Regelgevend kader	6
2	Bestaande toestand.....	14
3	Knelpuntanalyse	14
3.1	Officieel afgeschafte wegen.....	14
3.2	Officieel verlegde wegen	14
3.3	Verwerving trage weg.....	14
3.4	Nieuwe afpaling van de weg.....	15
3.5	Nieuwe trage weg	15
3.6	Aanvraag tot openstelling van de weg.....	15
3.7	Sneltoets trage wegen	15
3.7.1	Functionele verbindingen.....	15
3.7.2	Bereikbaarheid trage trekpleisters.....	22
3.7.3	Recreatieve verbindingen en wandel- en fietsroutes	24
3.7.4	Dicht-bij-huis recreatie.....	25
3.7.5	Natuurverbinding en -ontwikkeling	26
3.7.6	Cultureel erfgoed	26
4	Algemene visie op trage wegen	26
4.1	Doelstelling 1: Behoud, herstel en multifunctionele ontwikkeling van trage wegen.....	26
4.1.1	Behoud	26
4.1.2	Herstel	27
4.1.3	Nieuwe verbindingen (missing links).....	27
4.2	Doelstelling 2: Een positief klimaat rond trage wegen.....	27

4.2.1	Communicatie	27
4.2.2	Informatiemomenten.....	28
4.2.3	Ondersteuning.....	28
4.3	Doelstelling 3: Informeren over trage wegen.....	28
4.3.1	Opleiding rond trage wegen.....	28
4.3.2	Informatie over de lokale trage wegen aan inwoners	28
4.3.3	Informatie over de lokale trage wegen bij verkoop of ontwikkeling	29
4.4	Doelstelling 4: Samenwerking en overleg rond trage wegen	29
4.4.1	Tussen de gemeentediensten	29
4.4.2	Over de gemeentegrenzen heen.....	30
4.4.3	Met het gemeentelijk middenveld.....	30
4.5	Doelstelling 5: Inventariseren van de trage wegen	30
4.6	Doelstelling 6: Trage wegen onderhouden.....	31
4.7	Doelstelling 7: Inrichting van de trage wegen	31
4.8	Doelstelling 8: Handhaving op de trage wegen	32
4.9	Doelstelling 9: Optimalisatie verleggings- en afschaffingsprocedure.....	32
4.10	Doelstelling 10: Doorstroming van het trage-wegenbeleid in andere beleidsdomeinen ...	33
5	Visie op de uitvoering van het trage-wegenbeleid.....	33
5.1	Actieprogramma en plan van aanpak	33
5.2	Prioriteiten	33
5.3	Korte en middellange.....	34

Beleidsplan trage wegen Ham

1 Algemene situering

In 2008 startte de gemeente Ham met de inventarisatie van de trage wegen over het volledige grondgebied. Dit was in het kader van het project 'Trage Wegen snel getoetst'. De inventarisatie werd gedaan door enkele vrijwilligers en leverde een gegevensbestand op met de toestand van de trage wegen over het volledige grondgebied. Het gegevens bestand werd vervolgens gekoppeld aan GIS en leverde een kaart op. Deze kaart wordt als bijlage toegevoegd.

1.1 Wetgeving

1.1.1 Omschrijving begrippen

Het juridisch statuut van trage wegen is erg uiteenlopend.

- **Voet- en buurtwegen:** wegen die in de Atlas der Buurtwegen staan en die niet gewijzigd of afgeschaft zijn (vb. door afschaffingsbesluit of ruilverkaveling).
- **Gemeentewegen in eigendom van de overheid**
Openbare wegen waarvan de bedding eigendom is van de gemeente, bv. typisch in verkavelingen (doorsteekjes).
- 'Feitelijke' buurtwegen ofwel **openbare erfdiensbaarheden van overgang**
 - De gemeente verkrijgt een recht van overgang over de private wegzate (publiekrechtelijke erfdiensbaarheid) als de doorgang gedurende dertig jaar voortdurend en onafgebroken, openbaar en niet-dubbelzinnig werd gebruikt.
 - Deze erfdiensbaarheid stelt zich in zonder enige formele administratieve handeling van de gemeente. Het is hiervoor dus niet noodzakelijk dat de weg ingetekend wordt in de Atlas der Buurtwegen.
 - De erfdiensbaarheid blijft bestaan, zelfs als het openbaar gebruik ophoudt. Slechts de wegbeheerder (de gemeente), kan de bestemming als openbare weg 'desaffecteren'.
 - Wanneer de gemeente bezitsdaden stelt (zoals het aanbrengen van verlichting, nutsleidingen, ...) wordt de gemeente eigenaar van de bedding.
(Uit: Vuye, H. (1994) - Fundamentele regels omtrent buurtwegen. Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994 AR. 9551 - Gemeente Plombières t., Leclercq - Eerste Kamer Fr., Uit: Recente Arresten van het Hof van Cassatie 1994 - pg. 93-97)
- **Openbaar gebruikte wegen** (nog geen 30 jaar)
 - Van zodra een particuliere eigenaar het publiek gebruik toelaat of gedooft, ontstaat er een recht van openbare doorgang.
 - Gevolg (volgens Hof van Cassatie in arrest van 8 februari 1904): "1. De overheid kan zijn politiebevoegdheid uitoefenen. 2. De weg wordt opgenomen in het openbaar wegennet, met alle juridische gevolgen van dien voor aangelanden en gebruikers."
 - De gemeente heeft ook hier de plicht de weg te onderhouden. De eigenaar kan niet op de bestemming van de weg terug komen zolang de openbare bestemming voortduurt

(hij mag de weg niet versperren of opheffen). (Arrest van 16 november 1906 van het Hof van Cassatie)

- Het verschil met feitelijke buurtwegen is dat het recht van openbare doorgang verdwijnt van zodra het publiek gebruik wegvalt. De bestemming als openbare weg hangt dus samen met het gebruik (terwijl bij buurtwegen en feitelijke buurtwegen de bestemming als openbare weg samenhangt met de door verjaring ontstane publiekrechtelijke erfdienstbaarheid)

1.1.2 Indelingen van het wegennet

Het Vlaamse wegennet wordt op 3 verschillende manieren ingedeeld: er is een **administratieve indeling**, een **indeling privaat/openbaar** en ten slotte een **functionele indeling**.

Op juridisch vlak zijn voornamelijk de eerste twee indelingen van belang, terwijl de functionele indeling in hoofdzaak voor planologische doeleinden in het leven werd geroepen.

Op **administratief** vlak worden de Vlaamse wegen ingedeeld in twee grote categorieën: de 'grote wegen' (ook wel 'hoofdwegen' genoemd) en de 'kleine wegen'. De grote wegen omvatten alle wegen die onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest en de provincies vallen. De autosnelwegen vormen een aparte klasse binnen de grote wegen. Alle andere wegen worden 'kleine wegen' genoemd. Daarbinnen wordt een bijkomend onderscheid gemaakt tussen twee klassen: enerzijds de gemeentewegen (die we kennen als 'straten') en anderzijds de buurtwegen. De administratieve indeling heeft vooral belang voor het onderhoud van de wegen: grote wegen worden beheerd door het Gewest of door de betrokken provincie, het beheer en onderhoud van de kleine wegen zijn een taak voor de gemeenten.

Een tweede onderscheid is dat tussen **openbare en private wegen**. Een openbare weg is een term uit de verkeerswetgeving, maar die bevat daar geen definitie van. In de rechtspraak gaat men er dan ook van 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. Opgelet, het volstaat niet te kijken naar de eigenaar van de bedding om vast te stellen of een weg nu al dan niet privaat is. Er bestaan wegen met een private bedding, die toch door het publiek mogen gebruikt worden. Zoiets is het geval bij openbare erfdiensbaarheden. Indien er geen gebruikersbeperkingen gelden, is de weg een openbare weg. Anderzijds zijn een aantal trage wegen, zoals de voormalige spoorwegbeddingen in privé-eigendom (NMBS) die nu ingericht zijn als fietspad, strikt genomen geen openbare weg: er mogen immers alleen maar fietsers en wandelaars over. Hetzelfde geldt ook voor de meeste jaag- en dijkpaden. Ook hier is de indeling belangrijk, aangezien de toezichhoudende overheid verplicht is alle openbare wegen te onderhouden, ook als ze een private bedding hebben.

Ten slotte is er de **functionele indeling** van het wegennet. De komst van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen betekende eind de jaren 1990 een belangrijke stap voor de ruimtelijke planning in Vlaanderen: men onderscheidt vijf categorieën van wegen en aan elke categorie wordt een aantal functies toegekend. De basis voor deze indeling is de bereikbaarheid van bepaalde plaatsen en/of de leefbaarheid voor de bewoners. De vijf categorieën zijn: hoofdwegen, primaire wegen I en II, secundaire wegen en lokale wegen. Voor lokale wegen is de hoofdfunctie 'toegang geven'.

De lokale wegen worden nu opgenomen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, die door de gemeentelijke overheden worden opgesteld. De ruimtelijke planning is daarmee verre van

afgelopen: gemeenten en provincies moeten nu immers de principes van de structuurplannen concreet uitwerken in de zogeheten 'ruimtelijke uitvoeringsplannen' (RUP). In een RUP is er wel degelijk ruimte voor trage wegen: er kunnen voor trage mobiliteit namelijk functionele en recreatieve verbindingen van verschillende klassen gerealiseerd worden.

1.1.3 Regelgevend kader

Dat er in Vlaanderen juridisch gezien dus geen aparte categorie 'trage wegen' bestaat, betekent nog niet dat op trage wegen geen reglementeringen van toepassingen zijn. Het wetgevend proces rond wegen ontstond aanvankelijk in het oude, ongeschreven gewoonterecht, dat dateert uit de tijd van de Romeinen en door Karel de Grote werd gecodificeerd. Na de onafhankelijkheid van België in 1830 werd het rechtskader dat onze streken beheerste, gebundeld in het Burgerlijk Wetboek – dat tot op heden nog steeds wordt aangevuld en gewijzigd. De reglementeringen die in de nieuwe staat tot stand kwamen, werden wetten genoemd. In 1841 werd voor heel België de wet op de buurtwegen van kracht, tot op vandaag één van de relevantste wetten voor een beleid rond trage wegen. Verder is er de Belgische verkeerswet en de wet op de scheepvaartwegen.

Bij de gewest- en gemeenschapsvorming werden in België decreten ingevoerd. Eigenlijk zijn dat eveneens wetten, met als enig verschil dat ze door de gewesten en de gemeenschappen van ons land worden uitgevaardigd. De nieuwe regionale overheden stelden eigen decreten op. Voor trage wegen zijn vooral het bosdecreet en het decreet op het natuurbehoud van belang. Er is in Vlaanderen echter nog geen decreet dat de wet op de buurtwegen vervangt. Sinds 2004 loopt daarrond een parlementair initiatief.

Ook de verschillende provincies van ons land hebben een belangrijke vinger in de pap als het over buurtwegen en trage mobiliteit gaat. De wet op de buurtwegen verplichtte hen destijds provinciale reglementen der buurtwegen op te stellen.

De gemeenten hebben een belangrijke reglementerende bevoegdheid inzake veiligheid en openbare orde op wegen. Ze zijn gemachtigd met aanvullende gemeentelijke politiereglementen gebruikersbeperkingen op te leggen op openbare wegen. Een gemeente kan bijvoorbeeld beslissen gemotoriseerd vervoer van een bepaalde buurtweg te weren wanneer dat de veiligheid van de andere gebruikers duidelijk ten goede komt.

Naast het wegenrecht, bestaat er veel andere regelgeving die relevant is voor de aanleg en het beheer van paden en wegen. Deze is zeer uiteenlopend en betreft onder andere deze inzake ruimtelijke ordening, bos, natuur en landschapszorg. Er wordt enkel een overzicht gegeven van de elementen van de wetgeving (bvb. vergunningsplicht) die relevant kunnen zijn voor natuurtechnische inrichting van trage wegen.

Ten slotte zijn in het wegenrecht de rechtspraak en de rechtsleer belangrijke bronnen. Deze rechtspraak is vaak heel uitgebreid en leidt tot precedentes, die bestudeerd en beschreven worden in de rechtsleer. De rechtsleer geldt dan bij latere rechtspraak dikwijls als een rechtsbasis waarop teruggesproken kan worden. Rechtsleer maakt de regels als het ware zichtbaar. Bij de bespreking van de reglementen die op trage wegen van toepassing zijn wordt er dan ook de nodige aandacht aan besteed.

1.1.3.1 Gewoonterecht

Het wegenrecht van onze streken kent zijn oorsprong in het ongeschreven gewoonterecht. De heersende gewoonten en gebruiken regelden geschillen over het recht van doorgang, het verkrijgen van eigendom en de verantwoordelijkheden van eigenaars ten opzichte van derden. In de Romeinse tijd en de vroege Middeleeuwen werd de rechtspraak grotendeels door dat gewoonterecht bepaald. In de periode 508-511 werden veel van die rechtsregels opgetekend en gebundeld in een tekst: de Salische codex. De lokale heer, bijgezet door enkele 'vrije mannen' sprak recht. Voor de rechtsregels rond trage wegen is de **verkrijgende verjaring** het belangrijkste begrip uit het gewoonterecht: het feit dat een persoon of de gemeenschap na verloop van tijd in het bezit kan komen van iemands eigendom of daarover doorgang kan verkrijgen.

Inzake natuurtechnische inrichting vormt het **plantrecht** langs buurtwegen een belangrijk overblijfsel van dit gewoonterecht.

1.1.3.2 Het Burgerlijk Wetboek

Het Burgerlijk Wetboek (de basiscodex van ons privaatrecht) levert de juridische basis voor dit gewoonterecht met betrekking tot verkrijgende verjaring. Rechtspraak en de rechtsleer zijn het erover eens dat een wegbedding die geen eigendom is van de gemeente op basis van de bepalingen uit het Burgerlijk Wetboek toch een openbare erfdiensbaarheid van overgang kan verkrijgen.

Een erfdiensbaarheid is een beperking van het privaat eigendomsrecht op grond van het algemeen belang (in dit geval een recht van doorgang voor het publiek). Erfdiensbaarheden van overgang worden meestal ingesteld om toegang te verlenen tot achterliggende percelen. Men maakt een onderscheid tussen privaatrechtelijke en publiekrechtelijke (of openbare) erfdiensbaarheden.

Privaatrechtelijke erfdiensbaarheden van overgang worden tussen twee of meer particulieren vastgelegd, meestal in een notariële akte. Op private erfdiensbaarheden heeft de overheid geen vat (bijvoorbeeld inzake onderhoud). Enkel de personen die in de akte vermeld staan hebben een recht van overgang. Wegen of paden die onder dat statuut vallen worden vaak 'loswegen' genoemd. Deze erfdiensbaarheid kan in bepaalde gevallen ook opgeëist worden, als een bepaald erf slechts bereikbaar is via een ander erf. In dat geval kan de rechter beslissen een erfdiensbaarheid in te stellen.

Een **publiekrechtelijke erfdiensbaarheid** van overgang wordt toegekend aan de gemeenschap in haar geheel. Iedereen kan er bijgevolg gebruik van maken, zelfs al is de bedding privé-eigendom. Een dergelijke erfdiensbaarheid maakt eveneens deel uit van de openbare weg. Zulke wegen worden ook 'servitudewegen' genoemd, wat enigszins verwarring zaait aangezien de privaatrechtelijke erfdiensbaarheden naast 'loswegen' af en toe ook 'servitudewegen' genoemd worden. Bovendien is het perfect mogelijk dat private en publieke erfdiensbaarheden op dezelfde wegzate voorkomen.

Indien men een **nieuwe weg** (daar waar er voorheen geen weg was) wenst aan te leggen dient men eerst de eigendomssituatie na te gaan. Indien de gronden in eigendom zijn van diegene die de weg wenst aan te leggen (de vergunningsaanvrager) dan stelt er zich geen probleem. Indien de terreinen waar men de weg echter wenst aan te leggen in eigendom zijn van derden dan dient men eerst na te gaan op welke manier men deze weg op deze terreinen gaat aanleggen.

1.1.3.3 Wet op de buurtwegen

Buurtwegen vormen vandaag een wezenlijk onderdeel van onze trage verbindingen. Een overzicht van de voornaamste bepalingen uit de wet op de buurtwegen is dus essentieel.

1.1.3.3.1 De Atlas der Buurtwegen

Hoewel de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen alle mogelijke aspecten van deze wegen regelt, bevat ze geen definitie. Die bevoegdheid kwam aan de gemeente toe: volgens de wet moest elke gemeente binnen de twee jaar een kaart opmaken van de buurtwegen op haar grondgebied. Dat gebeurde in de periode 1843-1845. De kaarten bestaan vandaag nog en zijn bekend onder de naam 'Atlas der Buurtwegen'. Daarop staan zowel de buurtwegen in eigendom van de gemeente als de openbare wegen met een private bedding.

1.1.3.3.2 Welke wegen zijn buurtwegen?

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

1.1.3.3.3 En verder?

De bestaande privéwegen die sedert 1845 werden erkend als buurtweg, worden op aparte kaarten bijgehouden. Nieuwe buurtwegen die sedert 1845 werden aangelegd, werden evenmin in de atlassen bijgetekend, in het beste geval werden ze op aparte kaarten bijgehouden. 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 wordt over 'feitelijke buurtwegen' gesproken. Er is weinig dat ze onderscheidt van de officiële buurtwegen: de gemeente is eveneens wegbeheerder en moet bijgevolg instaan voor het onderhoud ervan.

1.1.3.3.4 Erkenning van buurtwegen

De erkenning van een buurtweg is een handeling waarbij de overheid vaststelt dat een **weg dient tot het openbaar verkeer**, om hem te behouden. In dat geval maakt de gemeente plannen (zogenaamde 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 (d.w.z. het besluit van de Deputatie) is echter niet dat de bedding onteigend wordt. De erkenning laat de gemeente slechts toe om, zo nodig, tot onteigening over te gaan.

1.1.3.3.5 Aanleg van nieuwe buurtwegen

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, een plan waarop de exacte ligging, lengte en breedte van de weg af te lezen is.

1.1.3.3.6 Verplaatsen of afschaffen van buurtwegen

Het kan gebeuren dat het behoud van het tracé van een buurtweg niet meer wenselijk is, bijvoorbeeld op de plaats waar een bedrijventerrein is gepland. In dat geval voorziet de wet op de buurtwegen een procedure om het tracé van de weg te wijzigen of om de buurtweg af te schaffen.

De afschaffingsprocedure is niet helemaal dezelfde als de verplaatsingsprocedure. Bij het verplaatsen van een buurtweg moet er eerst een 'rooilijnplan' (zie hoger) van het nieuwe tracé opgemaakt worden alvorens men de procedure kan opstarten. De gemeente beslist over dit rooilijnplan.

1.1.3.3.7 Het verjaren van een buurtweg ten behoeve van een aangelande

De persoon die deze verjaring inroept, dus degene die de weg heeft afgesloten of ingepalmd, zal zelf moeten bewijzen dat de weg in onbruik is geraakt. De gemeente zou in dit geval de buurtweg tevens (stilzwijgend of uitdrukkelijk) moeten opgeheven hebben (zogenaamde 'desaffectatie'). Met in onbruik wordt bedoeld dat op de buurtweg reeds 30 jaar geen openbaar gebruik meer heeft plaatsgevonden. Het openbaar gebruik wordt hierbij zeer ruim opgevat: een sporadisch, éénmalig gebruik volstaat om de verjaringstermijn tegen te gaan. Het is uiteindelijk de rechter die beslist of de buurtweg verjaard is of niet.

1.1.3.3.8 Het onderhoud van buurtwegen

De wet op de buurtwegen legt de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van alle buurtwegen bij de gemeentebesturen. Ook de kosten zijn ten laste van de gemeentelijke overheid. De provincieraad kan echter beslissen deze kosten eventueel af te wentelen op de aanpalende eigenaars, wanneer daar reden toe bestaat op grond van daadwerkelijk gebruik, bijvoorbeeld als toegangsweg.

De onderhoudsplicht van de gemeente geldt eveneens voor buurtwegen met een private bedding. Ze is erg belangrijk voor het behoud van buurtwegen, aangezien goed onderhouden wegen nu eenmaal uitnodigen tot het gebruik ervan. De kostprijs voor het onderhoud van buurtwegen in een landelijke omgeving dient trouwens gerelativeerd te worden: meestal is jaarlijks of twee keer per jaar snoeien en één maaibeurt voldoende. Veel gebruikte buurtwegen worden automatisch goedkoper om te onderhouden.

1.1.3.3.9 De politie der buurtwegen en de politiebevoegdheid van de burgemeester

Zowel de burgemeester en de schepenen als de leden van de lokale politie kunnen aangesteld worden als 'wegcommissaris'. Wegcommissarissen zijn bevoegd om overtredingen op de wet op de buurtwegen (bijvoorbeeld onrechtmatige afsluitingen) vast te stellen en een proces-verbaal met bewijskracht op te stellen. Deze overtredingen worden dan bestraft met politiestrafen. Naast de straf zal de bevoegde rechtbank het herstel van de weg in zijn voorgaande toestand bevelen, uit te voeren binnen een bepaalde termijn. Als de overtreder deze termijn niet respecteert, kan het gemeentebestuur in de plaats van de overtreder optreden. De kosten moeten dan door de overtreder betaald worden.

De burgemeester heeft ook politiebevoegdheid over alle gemeentewegen, inclusief de buurtwegen. Politiebevoegdheid betekent eveneens verantwoordelijkheid: de burgemeester kan aansprakelijk gesteld worden voor ongevallen die zich zouden voordoen naar aanleiding van of ten gevolge van illegale afsluitingen, bijvoorbeeld met prikkeldraad. Indien men geconfronteerd wordt met dergelijke afsluitingen, dient men dan ook de burgemeester of de lokale politie op de hoogte te brengen.

Wanneer de gemeentelijke overheid na herhaaldelijk aanmanen en publieke actie in de praktijk niet optreedt, voorziet de rechtspraak een andere oplossing: 'ut singuli'. Dit betekent dat om het even welke burger of rechtspersoon het bestaan van de openbare weg kan bewijzen en het herstel van het collectief gebruik eisen.

1.1.3.4 Vlaams Decreet Rooilijnen (8 mei 2009)

Van belang bij het verleggen of aanleggen van voet- en buurtwegen (zie 1.1.3.3.4 en 1.1.3.3.5 en 1.1.3.3.6). Er moet namelijk eerst een nieuwe rooilijn worden goedgekeurd, alvorens de verleggingsprocedure kan worden opgestart, of een nieuwe buurtweg kan worden aangelegd.

1.1.3.5 Verkeerswetgeving

De verkeerswetgeving is van toepassing op alle openbare wegen. Ze wordt uitgevaardigd op federaal niveau en geldt dus voor het gehele Belgische grondgebied. Er is geen aparte klasse trage wegen binnen de verkeerswetgeving. Wel worden er richtlijnen gegeven voor de inrichting en bewegwijzering van wandel- en fietspaden (die deel uitmaken van de openbare weg) en hoe de gebruikers zich op openbare wegen horen te gedragen.

In de verkeerswetgeving wordt wel een onderscheid gemaakt in wegtypes. Steeds gaat het om openbare wegen:

"Pad": een smalle openbare weg die alleen het verkeer toelaat van voetgangers en van voertuigen die geen bredere ruimte nodig hebben dan een voetganger. Zo zijn de meeste voetwegen 'paden' en mogen ze ook gebruikt worden door bijvoorbeeld brommers of motoren.

"Aardeweg": een openbare weg die breder is dan een pad, voor iedereen toegankelijk maar niet ingericht voor voertuigenverkeer in het algemeen. De aardeweg verliest zijn hoedanigheid niet als hij er bij de aansluiting op een andere openbare weg uit ziet als een rijbaan. Heel wat trage wegen, inclusief het merendeel van de onverharde buurtwegen zijn "aardewegen". Auto's, motoren, tractoren en alle andere types van gemotoriseerd vervoer hebben toegang tot aardewegen. Zodra een "aardeweg" één of andere vorm van verharding heeft, wordt het een gewone "rijbaan", met alle reglementeringen die erop van kracht zijn als gevolg.

Nieuwe categorieën openbare wegen kunnen, schijnbaar in tegenspraak met de definitie 'openbare weg' toch voorbehouden zijn voor bepaalde klassen van gebruikers. Ze worden aangeduid met specifieke verkeersborden. Er zijn openbare wegen voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters, en recent werd daar de categorie 'landbouwvoertuigen' aan toegevoegd. Deze categorieën wegen bieden bijzonder veel kansen om openbare trage wegen verder uit te bouwen. Vooral heringerichte oude spoorwegbeddingen kunnen een dergelijk statuut verkrijgen.

1.1.3.6 Wet op de scheepvaartwegen

Deze federale wetgeving staat officieel bekend onder de naam 'Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk'. Ze regelt niet alleen de scheepvaart, maar ook de toegang op de jaag-, trek- en dijkpaden. Ondertussen zijn de gewesten bevoegd voor het beheer van de scheepvaartwegen, ook voor het uitreiken van vergunningen om met een voertuig op jaagpaden te rijden. Daardoor blijft regelgeving die de gewesten uitvaardigen toch nog een onderdeel van de federale wetgeving.

Een **jaagpad of dijkweg** is een weg op de rivierdijk of op de oever, dienstig voor het 'jagen' of trekken van schepen. Dijkwegen en jaagpaden zijn in de regel niet toegankelijk, maar soms wordt een uitzondering gemaakt voor aangelanden die hun eigendommen slechts via het bewuste pad kunnen bereiken. Paarden worden alleen toegelaten als ze voor de jaagdienst worden gebruikt, een praktijk die maar zelden meer voorkomt.

Als een dijkweg of jaagpad is opgenomen in de weginfrastructuur van een mogelijke buurt- of openbare weg langs een waterloop kan men op de weg de voorzieningen verwachten die eigen zijn aan fietspaden. Zo zijn verschillende jaagpaden en dijkwegen opgenomen in toeristische fiets-, wandel- en/of ruiterroutenetwerken. Hier gelden dan specifieke (gereguleerde) bewegwijzeringen.

1.1.3.7 Het bosdecreet

De bescherming van en de toegang tot de Vlaamse bossen worden geregeld door het zogenaamde Bosdecreet van 13 juni 1990 en de later aangebrachte wijzigingen erop. De toegankelijkheid voor de verschillende soorten gebruikers wordt nauwkeurig omschreven.

Voetgangers hebben vrije toegang op alle boswegen, maar mogen daar in de regel niet van afwijken (behalve in speelbossen of onder toezicht van een gids). Rolstoelgebruikers en fietsers jonger dan negen jaar worden gelijkgesteld met gewone voetgangers. Een bosweg is alleen ontoegankelijk wanneer de toegang uitdrukkelijk verboden wordt met een gestandaardiseerd verbodsbord.

Fietsen en mountainbiken kan enkel op boswegen die voorzien zijn voor fietsers. Ze worden aangeduid met een aangepast bord.

Paarden, ruiters en gespannen mogen zich enkel begeven op daarvoor bestemde boswegen. Ze zijn aangeduid met een aangepast bord. Doorgaans zijn het wegen die enkel voor deze gebruikers toegankelijk zijn. Indien dat het geval is, zal een verbodsbord voor de andere soorten gebruikers dat aangeven.

Elke vorm van gemotoriseerd verkeer is verboden. Auto's of bromfietsen moeten geparkeerd worden buiten het bos of op de daartoe voorziene plaatsen.

De boswetgeving bepaalt dat boswegen gebruikt mogen worden voor bepaalde activiteiten waarvoor geen toestemming is vereist. Het gaat dan over werkzaamheden eigen aan de bosgebruiker (kappen, beheerswerken), regelmatig verpachte jacht, faunabeheer en visserij. Gewone straten of autosnelwegen die door bossen lopen, zijn natuurlijk zonder meertoegankelijk voor alle vormen van verkeer.

Volgens de uitvoeringsbesluiten op het Bosdecreet moet voor bepaalde bossen een toegankelijkheidsreglement opgesteld worden. Het mag niet strijdig zijn met de inhoud van het bosbeheersplan (dat elk bos dient te hebben) of met de bepalingen van het Bosdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten. Het toegankelijkheidsreglement moet meegedeeld worden op infoborden bij de belangrijkste toegangspunten van het bos. Een toegankelijkheidsreglement bestaat uit een tekst die de toegankelijkheid van een bos(gedeelte) omschrijft en een kaart van het bos waarop de verschillende boswegen en zones aangeduid zijn. Het reglement behandelt zaken zoals de toegang bij slecht weer, de uitzonderingen op de toegang, het verbod op het uitoefenen van bepaalde activiteiten, enzovoort. Het opstellen van zo'n toegankelijkheidsreglement verschilt naargelang de

eigenaar van het bos. In alle gevallen is er een overleg met of soms zelfs een goedkeuring van het gemeentebestuur of de gemeentebesturen in kwestie nodig.

1.1.3.8 Decreet op het natuurbehoud

Met het decreet op het natuurbehoud heeft het Vlaams Gewest een complete reglementering rond de bescherming van de Vlaamse flora en fauna uitgevaardigd. Ook de zorg voor ecologisch belangrijke leefgebieden staat erin beschreven. In dat kader genieten in de eerste plaats de erkende natuurreservaten, maar ook de gebieden die afgebakend zijn binnen het Vlaams Ecologisch Netwerk (de zogeheten VEN-gebieden) een bijzondere bescherming.

Tot die bescherming behoort het regelen van de toegang tot openbare wegen die geen verbindende functie hebben in deze gebieden. Meer bepaald gaat het over alle openbare wegen of gedeelten daarvan in natuurreservaten of binnen het VEN. Een uitzondering wordt gemaakt voor openbare wegen die ingericht zijn voor het gewone gemotoriseerde verkeer, voor zover ze in hoofdzaak bestemd zijn als doorgangsweg. Indien een weg binnen deze gebieden niet toegankelijk is, zal een verkeersbord daarop wijzen.

Voetgangers hebben steeds toegang tot alle wegen, behalve tot de paden waarop slechts één voetganger tegelijkertijd kan passeren, tenzij die paden in het goedgekeurde beheersplan als toegankelijk zijn aangeduid. Indien voetgangers geen toegang hebben op andere paden, zal dat met een bord aangegeven staan.

Alle andere categorieën van weggebruikers kunnen tot de wegen en de paden die voor voetgangers toegankelijk zijn, uitsluitend worden toegelaten indien het goedgekeurde beheersplan dat uitdrukkelijk bepaalt. De toegang kan ook periodiek geregeld zijn. Het gebeurt vaak dat paden bijvoorbeeld tijdens het broedseizoen worden afgesloten om de rust van de broedvogels te verzekeren. In al deze gevallen zal ook de gebruiker door middel van een bord geïnformeerd worden.

Het decreet bepaalt ook dat op basis van art. 13 een **natuurvergunning** noodzakelijk is indien de aanleg van de weg gepaard gaat met wijziging van de vegetatie. Dit kan voorkomen indien een klein landschapselement wordt doorbroken om de weg te laten passeren of historisch permanent grasland ingenomen wordt of aanpassingen van wateroppervlakten nodig zijn of Afhankelijk van de ligging van deze gebieden zal dit eveneens aanleiding geven om bij het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) een ontheffing tot verbod tot wijziging van de vegetatie aan te vragen (vb. bij ligging binnen een VEN-gebied).

De natuurvergunning kan gelijktijdig met de stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd. Men krijgt vrijstelling van natuurvergunning indien ANB een advies uitbrengt op de stedenbouwkundige vergunning.

Een natuurvergunning kan wel noodzakelijk zijn voor het onderhoud aan de wegen. Zo kan het zijn dat er langs de weg beplanting aanwezig is en dat deze na verloop van tijd over de weg komt te hangen zodat deze slecht of zelfs niet meer toegankelijk wordt. Om deze beplanting te verwijderen is een natuurvergunning noodzakelijk.

1.1.3.9 Decreet toegankelijkheid van bossen en natuurreservaten

Hierin (B.S. 4 februari 2009) worden de krijtlijnen beschreven waarbinnen een toegankelijkheidsregeling gebiedsspecifiek kan uitgewerkt worden. Er wordt ondermeer geregeld

welke gebruikersgroepen (juridisch enkel opgesplitst in wandelaars, fietsers, ruiters en gespannen) in aanmerking komen om toegang te krijgen tot een gebied. Logischerwijs zal de infrastructuur mede bepaald worden door het gebruik. Een toegankelijkheidsbesluit maakt integraal deel uit van een goedgekeurd beheerplan. De recreatieve functies die erin vastgelegd zijn werden ministerieel goedgekeurd en elk politieel of gemeentelijk reglement dient er dus op afgestemd te zijn. De uitwerking van een toegankelijkheidsplan impliceert de toetsing van de ecologische draagkracht van een groengebied voor recreatief medegebruik. Het toetsingskader biedt hiervoor handvaten tot beslissingen.

1.1.3.10 Provinciale reglementen der buurtwegen

Elke provincie heeft een provinciaal reglement der buurtwegen opgemaakt. Daarin wordt vastgelegd hoe de wegcommissarissen aangesteld worden en welke de specifieke inbreuken zijn op de wet op de buurtwegen. Met betrekking tot de inrichting van de buurtwegen bepalen de reglementen ook de wettelijke plant- en afsluitingsafstanden ten op zichten van de rooilijnen.

1.1.3.11 Aanvullende gemeentelijke politiereglementen

Gemeenten zijn bevoegd om gemeentelijke politieverordeningen op te stellen. Door die bevoegdheid krijgen ze de mogelijkheid regelingen te treffen die verband houden met veiligheid op openbare wegen, zoals reiniging, verlichting en opruiming van hindernissen. Aanvullende gemeentelijke politiereglementen kunnen bovendien het wegverkeer op de openbare wegen van de gemeente regelen. Het spreekt vanzelf dat zo'n reglement niet in strijd mag zijn met de federale verkeerswet. Het kan betrekking hebben op alle openbare wegen (behalve autosnelwegen), dus ook op buurtwegen, ongeacht de eigenaar ervan.

1.1.3.12 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

Voor de realisatie of het onderhoud van wegen die gelegen zijn in de bos, reservaat-, natuur- en parkgebieden volgens het gewestplan of de vergelijkbare gebieden ervan in de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen, is er een vergunningsaanvraag nodig. Volgens art. 1.1.2 10° van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening gaat het hier over de zogenaamde 'ruimtelijk kwetsbare gebieden'. Verder dient er gekeken te worden of er voor het gebied een bijzonder plan van aanleg (BPA) of ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) of een stedenbouwkundige verordening geldend is en of in deze elementen uitspraken worden gedaan die betrekking hebben op de vergunningsaanvraag.

Een **stedenbouwkundige vergunning** is vereist indien men:

- een constructie realiseert
- het reliëf van de bodem wijzigt
- bomen root (alleenstaande of onderdeel van een bos)

Onder **constructie** wordt verstaan '... , een verharding al dan niet bestaande uit duurzame materialen, in de grond ingebouwd, aan de grond bevestigd of op de grond steunend omwille van de stabiliteit en bestemd om ter plaatse te blijven staan of liggen, ...' Voor de aanleg van een verharde weg is dus een stedenbouwkundige vergunning vereist.

Onder de **aanleg** van een weg wordt verstaan het realiseren van een nieuwe weg of het aanpassen van een bestaande weg waarbij de stabiliteit en de verhardingen gewijzigd worden of het wegprofiel aangepast worden. Onder verhardingen worden alle verhardingen verstaan waarbij nieuwe

materialen, die niet eigen zijn aan de bodem worden gebruikt en waarvoor eerst stabiliteitswerken worden uitgevoerd.

Voor de aanleg van een niet-verharde weg (vb. brandweg, vrije strook langs waterloop, paden...) is geen stedenbouwkundige vergunning noodzakelijk. Immers worden er geen constructies aangebracht en het reliëf van de bodem wordt niet gewijzigd. Wel kan het mogelijk zijn dat voor het verwijderen van bomen een vergunning noodzakelijk is. In dat geval volstaan een **natuur-** en/of **kapvergunning**.

Voor het onderhouden van een bestaande weg is geen stedenbouwkundige vergunning vereist. Onder **onderhoudswerken** wordt verstaan 'werken, andere dan stabiliteitswerken, die het gebruik van een constructie voor de toekomst ongewijzigd veilig stellen door het bijwerken, herstellen of vervangen van geërodeerde of versleten materialen of onderdelen'.

1.1.3.13 Bermbesluit

Besluit van de Vlaamse regering van 27 juni 1984 houdende maatregelen inzake natuurbehoud op de bermen beheerd door publiekrechtelijke rechtspersonen (B.S. 2.10.1984). In het bermbesluit worden voorwaarden omschreven die relevant zijn voor de timing en uitvoering van bermbeheer langsheen openbare wegen.

Het maaien van het tracé van trage wegen en het vrijwaren van de doorgang van overhangende begroeiing mag heel het jaar door gebeuren. De doorgang moet immers gevrijwaard worden. Dit niet verwarren met het maaien van bermen. De periode waarin bermen mogen gemaaid worden, wordt bepaald in het bermbesluit. De eerste maaibeurt van de bermen mag niet vóór 15 juni en de eventuele tweede maaibeurt mag pas ná 15 september. Het maaisel moet verplicht afgevoerd worden binnen 10 weekdagen na het maaien. Het gebruik van herbiciden is verboden.

2 Bestaande toestand

Er bestaat nog geen trage-wegenbeleidsplan. In andere plandocumenten is tot op heden nog geen rekening gehouden met of vermeldingen gedaan over trage wegen. Wel is er een recente inventaris van de trage wegen en een bijhorende adviesnota. Hieruit blijkt dat nog heel wat trage wegen toegankelijk zijn. Niettegenstaande zijn er ook nog trage wegen afgesloten of ontoegankelijk.

3 Knelpuntanalyse

3.1 Officieel afgeschafte wegen

- Trage weg tussen de Vaartstraat en Weg van Quadmechelen: chemin 26
- Trage weg tussen Kruisstraat en Langven: sentier 56 en sentier 59

3.2 Officieel verlegde wegen

- Verlegging trage weg 303 (Gerhoevenstraat)
- Verlegging trage weg sentier 33
- Verlegging trage weg chemin 38 en verharding van de weg voor een nieuwe verkaveling

3.3 Verwerving trage weg

- Trage wegen aan de Berberiswijk: weg 94, 95 en 96 op de trage wegen kaart

- Trage wegen in Gerheeser heide: weg 273 en 261 op de trage wegen kaart
- Trage weg aan schoolstraat/Poststraat: weg 115 op de trage wegen kaart

3.4 Nieuwe afpaling van de weg

- Trage weg aan de Pastoriestraat: sentier 68
- Trage weg aan Rijksweg 241: sentier 39
- Trage weg aan de Zandstraat: sentier 30 en sentier 31
- Trage weg aan Mastentopstraat en Meuleven: sentier 12

3.5 Nieuwe trage weg

Trage weg aan de Heppense steenweg (verbinding van het binnengebied De Rode Aarde met het centrum van Oostham): sentier 54

3.6 Aanvraag tot openstelling van de weg

- Sentier 55: op vraag van omwonenden is de vraag aan de aangelande gesteld maar niet ingewilligd. Dit is voorgekomen voor de rechter en deze heeft beslist dat de trage weg opnieuw open gemaakt moet worden.

3.7 Sneltoets trage wegen

Volgende doelstellingen werden tijdens de sneltoets in acht genomen:

- Bovenlokale verbindingen
- verbindingen tussen de deelgemeenten zowel functioneel als recreatief
- verbindingen van het centrum met het buitengebied en omgekeerd
- dicht-bij-huis recreatie
- bereikbaarheid en ontsluiting van gemeentelijke dienstverlening

De afkorting TW staat voor trage wegen.

3.7.1 Functionele verbindingen

3.7.1.1 Bovenlokaal

Trage wegen als snelste verbinding tussen gemeenten en steden.

Met bovenlokaal functionele verbindingen worden de grote assen beoogd. Hieronder worden de mogelijke verbindingpunten besproken.

3.7.1.1.1 Leopolsburg

Deze gemeente gaat rond trage wegen werken.

Contactgegevens Leopolsburg:

Dienst Milieu

Benoit Folens

Koningin Astridplein 37 3970 Leopoldsburg

T 011 34 92 39 fax 011 34 48 64

E benoit.folens@leopolsburg.be

Heppen

Er zijn verschillende verbindingen mogelijk. Er moet dus ook met de gemeente Leopoldsburg samen gezeten worden om enkele verbindingen uit te kiezen die gepromoot kunnen worden. Enkele voorbeelden zijn:

- TW 141: is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.
- TW 250: deels fietspad

- TW 258: toegankelijk
- TW 261: bestaat nog

3.7.1.1.2 Beringen

In Beringen zijn ze ook bezig met trage wegen. Nu ze zijn daar wel begonnen in Paal. Maar ze zullen zeker bereid zijn om een keer aan de tafel te zitten voor de verbindingen te bespreken.

Contactgegevens Beringen:

Annemie Witters
 Diensthoofd Milieudienst
 Mijnschoolstraat 88 3580 Beringen
 T 011 43 02 41 F 011 43 46 58
 E ANNEMIE.WITTERS@BERINGEN.BE

Beringen-Mijn

Verbindingen naar Beringen-Mijn kunnen via TW 169 of TW 171.

TW 169 is modderig en struiken.

TW 171 is goed begaanbaar.

Beverlo

Beverlo kan je bereiken via TW 229 of TW 230.

TW 229 is in slechte staat er zullen dus onderhouds- en verbeteringswerken uitgevoerd moeten worden.

TW 230 is zeer goed begaanbaar.

3.7.1.1.3 Tessenderlo

Een verbinding naar Tessenderlo kan via TW 295. Deze trage weg komt overeen met een fietspad van het fietsroutenetwerk.

Richting Hulst is er geen trage verbinding mogelijk.

3.7.1.1.4 Vorst-Meerlaar (deelgemeente Laakdal)

De enige manier waarop Vorst-Meerlaar bereikt kan worden is via TW 74. Deze trage weg bestaat nog.

3.7.1.1.5 Meerhout

In de gemeente Meerhout zijn ze ook bezig met een inventarisatie van de trage wegen en het open maken van deze trage wegen. Zij willen graag in overleg met Ham de wegen aan de grens bekijken om zo te komen tot verbindingen tussen Meerhout en Ham.

Contactgegevens Meerhout:

Dienst Ruimtelijke Ordening
 Tina Stesses
 Markt 1 2450 Meerhout
 T 014 24 99 48 F 014 30 37 80
 E tina.stesses@meerhout.be

TW 65 geeft aansluiting richting Meerhout centrum

Gestel

Voor Gestel geldt hetzelfde als voor Meerhout zelf.

De verbinding is hier te maken via TW 63. Ook kan er eens gekeken worden wat er mogelijk is via TW 71 en dan de Dode beek over richting Gestel ofwel via TW 12a. Deze laatste is op dit moment volledig verdwenen, maar kan misschien terug open gemaakt worden.

TW 63 en TW 71 zijn goed toegankelijk

3.7.1.1.6 Balen

Olmen

Is voor zover geweten niet bezig met trage wegen. Dit neemt niet weg om toch eens contact op te nemen met het bestuur van Olmen om enkele verbindingen te maken. TW 128 biedt de mogelijkheid een verbinding te maken naar de Olmense Zoo. Deze trage weg is goed toegankelijk.

Stotert

Via TW 272 en TW 275 kan Stotert bereikt worden. Ook kan er eens gekeken worden of er via TW 204 geen mogelijkheden zijn om Stotert te bereiken.

TW 204 is stuk gereden door tractoren. De weg zal waarschijnlijk hersteld moeten worden.

TW 272 en TW 275 zijn toegankelijk.

3.7.1.2 Lokaal

Hiermee worden plaatselijke verbindingen bedoeld. Ze bestaan uit een aaneenschakeling van verschillende stukken trage weg. De verbindingen worden gevormd door verschillende doorsteken samen. Ze helpen mee aan de ontlasting van de woonkernen (verkeersdrukke en parkeerproblematiek). Hierbij kan specifiek gestreefd worden naar het stimuleren van een gedragsverandering (auto laten staan voor korte afstanden).

Bij deze verbindingen moet speciaal aandacht gaan naar de stukken van de verbinding die over gewone straten lopen (verkeersveiligheid oversteken).

3.7.1.2.1 Oostham – Kwaadmechelen

Om van Oostham naar Kwaadmechelen te gaan zijn er 3 mogelijke tracés:

- Via TW 99 naar TW 177, welke uitkomt op TW 22. TW 22 eindigt in de Waterstraat.
- Via TW 99 naar TW 22, welke uitkomt in de Waterstraat.
- Vertrekkend vanop de O.L.V.straat gaan we naar links TW 26 op. Op deze trage weg gaan we naar rechts (TW 191), steken vervolgens de Grensstraat over en komen uit op de Nieuwstraat

TW 177, TW 26 en TW 22 zijn toegankelijk.

TW 99 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsrouten netwerk.

3.7.1.2.2 Oostham – Gerhees

Op de Beukenlaan links afslaan naar TW 61 (Essenweg). Vanop de Essenweg gaan we naar rechts (TW 59b). TW 59b loopt parallel met de Hoenderbeek en komt uit op de Gerhees.

TW 62 is de Esseweg.

TW 61 is deels de Essenweg. De rest van de trage weg is ook toegankelijk.

TW 59b is toegankelijk maar op sommige plaatsen kapot gereden.

3.7.1.2.3 Oostham – De warande

Tracé 1

We starten vanop de Bevrijdingsstraat nemen we links TW 53. Deze trage weg loopt over in TW 54 en komt uit in de Allerheiligenberg.

Tracé 2

Op TW 141 gaan we ter hoogte van de Heikant naar links TW 248 op. Deze eindigt op TW 247. Hier gaan we naar rechts om vervolgens links TW 249 te nemen en uit te komen op de Heppensesteenweg. Hier moet er wel voor gezorgd worden dat er een veilige oversteek is.

TW 248, TW 54 en TW 53 zijn toegankelijk.

TW 249 is in slechte staat.

TW 247 is kapot gereden.

TW 141 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.

3.7.1.2.4 Oostham – Langven

Er zijn 2 tracés mogelijk:

- Vanop de Heppensesteenweg nemen we TW 58. Deze stopt op TW 57 hier gaan we naar rechts om zo uit te komen op De Kruisstraat.
- Op de Heppensesteenweg nemen we links TW 61 (Essenweg). Deze loopt verder over TW 62 en een stukje van TW 59a. Hier gaan we rechts TW 213 op.

TW 58 wordt door aanpalende eigenaars afgesloten met een draad.

TW 59a is kapot gereden.

TW 213, TW 62, TW 61 en TW 57 zijn toegankelijk.

3.7.1.2.5 Oostham – Slagveld

TW 26 is toegankelijk, vertrekt vanop de Stationstraat en komt uit in de Boringwijk.

3.7.1.2.6 Oostham – Geneberg

TW 141 kan vanuit Oostham op verschillende plaatsen bereikt worden. Vanop deze trage weg kan Geneberg bereikt worden via de Verbindingsweg.

TW 141 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.

3.7.1.2.7 Oostham – Wasseven

Vanop TW 141 gaan we naar rechts de Mezenstraat in, steken de Geneberg over, vervolgen onze weg over de Vogelzang (TW 45a). Hier gaan we naar links, TW 224 op. Op de kruising met TW 40 gaan we naar rechts en komen uit in de Wasseven.

TW 224 en TW 45a zijn toegankelijk

TW 141 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.

TW 40 is voor een stuk toegankelijk, maar is afgesloten aan de hoeve Vogelzang.

3.7.1.2.8 Oostham – Kwamol

Vanop het Heldeplein/Wasseven gaan we naar rechts TW 300 op. Deze komt uit op De Schans. Op de schans gaan we naar rechts, TW 160 op, om via de Pastoriestraat uit te komen op de Neiverheidsweg.

TW 300 en TW 160 zijn toegankelijk

3.7.1.2.9 Oostham – Genebos

Vanop TW 99 slaan we links af op TW 15. TW 15 komt uit op de Genebosstraat.

TW 99 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.

TW 15 is toegankelijk van de binnenweg maar loopt dood.

3.7.1.2.10 Oostham – Genendijk

TW 99 loopt over in TW 86. Op de kruising met TW 84 gaan we naar rechts en dan dadelijk naar links, TW 79 in. Net voorbij de kapel op de Kepkensberg gaan we naar links TW 297 in. Deze komt uit op TW 82 en TW 82 loopt op zijn beurt over in TW 77. Deze trage weg komt uit in de Kerkstraat.

TW 297, TW 86, TW 84, TW 82, TW 79 en TW 77 zijn toegankelijk.

TW 99 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.

3.7.1.2.11 Oostham – Gerhoeven

Via TW 26 gaan we van de Stationstraat naar de Boringwijk. Vanop de Boringwijk gaan we naar de O.L.Vrouwstraat. Hier slaan we links af TW 26a in, welke uitkomt op de Gerhoevenstraat.

TW 26 en TW 26a zijn toegankelijk.

3.7.1.2.12 Genebos – Genendijk

TW 89 vertrekt aan de kerk van Genebos en komt uit in de Zwaluwstraat. Deze volgen we tot in de Veldstraat. Hier gaan we naar recht om vervolgens het tracé van de verbinding Oostham – Genendijk te volgen.

TW 89 wordt bewerkt door landbouwers. Hier moet een overleg komen met de landbouwers om deze weg opnieuw open te krijgen.

3.7.1.2.13 Genendijk – Zwarte Hoek

Geen verbinding mogelijk via trage wegen.

3.7.1.2.14 Gerhoeven – Langven

TW 27 vertrekt vanop de Gerhoevenstraat en komt uit in de Olmensesteenweg. Aan de andere kant van de Olmensesteenweg gaat TW 27 nog even verder en komt uit in TW 28 (Pauwbroekstraat). Hier gaan we naar links en iets verder naar rechts TW 203 in. Deze trage weg komt uit in de Langven.

TW 203, TW 28 en TW 27 zijn toegankelijk.

3.7.1.2.15 Gerhoeven – Slagveld

TW 26a is toegankelijk en verbindt de Gerhoevenstraat met de O.L.Vrouwstraat.

3.7.1.2.16 Geneberg – Warande

TW 240 vertrekt aan het voetbalveld. We volgen deze trage weg tot op de Heikant. Hier gaan we naar links tot aan TW 141. We steken TW 141 over en gaan rechts TW 248 in. Deze komt uit op TW 247. Hier gaan we naar rechts tot aan de kruising met TW 249. Deze trage weg volgen we tot aan de Heppensesteenweg.

TW 248 en TW 240 zijn toegankelijk

TW 247 is kapot gereden.

TW 249 is in slechte staat.

3.7.1.2.17 Geneberg – Wasseven

Tracé 1

TW 237 vertrekt vanop de Reitstraat en komt uit op TW 226. Hier gaan we naar rechts en komen op de In de bus waar we naar rechts gaan en vervolgens links TW 40 in lopen om uit te komen op de Wasseven.

Tracé 2

TW 41 vertrekt eveneens vanop de Reitstraat. Rechts nemen we TW 226 en komen uit op de In de bus waar we naar links gaan en rechts TW 224 inlopen. TW 224 komt uit in TW 223. hier lopen we naar links en komen uit op de Wasseven.

TW 237 en TW 226 lopen dood en lijken privé.

TW 224 en TW 41 zijn toegankelijk.

TW 223 is gedeeltelijk toegankelijk. Het andere deel is afgesloten en er is melding van een loslopende hond. Er zal nagegaan moeten worden of dit wel mag.

TW 40 is voor een stuk toegankelijk, maar is afgesloten aan de hoeve Vogelzang.

3.7.1.2.18 Geneberg – Gerhees

Het eerste deel is het zelfde tracé als dat van Geneberg naar Warande. Op de Heppensesteenweg gaan we naar links om dan rechts TW 251 te nemen. Deze komt uit op TW 250. Hier gaan we naar rechts en dan naar links TW 257 op. Op de kruising met TW 260 gaan we naar links om dan rechts TW 287 te nemen. TW 287 komt uit op TW 258. Hier gaan we naar links en komen uit op de Kolverdijk.

Interessant is om de verbinding tussen TW 258 en 254 te onderzoeken. Hierdoor wordt er een lange tocht vermeden.

TW 287 is toegankelijk maar niet goed zichtbaar.

TW 260, TW 258, TW 257, TW 251, TW 250, TW 248 en TW 240 zijn toegankelijk.

TW 249 is in slechte staat.

TW 247 is kapot gereden.

3.7.1.2.19 Warande – Gerhees

Dit tracé is hierboven beschreven vanaf de Heppensesteenweg richting Koverdijk.

TW 287 is toegankelijk maar niet goed zichtbaar.

TW 260, TW 258, TW 257, TW 254, TW 251 en TW 250 zijn toegankelijk

3.7.1.2.20 Wasseven – Kwamol

TW 40 vertrekkend vanaf de Wasseven en komt uit op de Kwamol. Hier gaan we naar rechts en eerste straat links, de Pastoriestraat. Vervolgens nemen we rechts TW 38. Deze eindigt in TW 31, welke de Pastoriestraat terug kruist en uiteindelijk uitkomt op de Nijverheidsweg.

TW 40 is voor een stuk toegankelijk, maar is afgesloten aan de hoeve Vogelzang.

TW 38 en TW 31 zijn toegankelijk.

3.7.1.2.21 Kwaadmechelen – Gerhoeven

TW 191 vertrekt vanop de Nieuwstraat en kruist met TW 190. Op de kruising gaan we naar links (TW 190). Deze weg loopt over in TW 26a, kruist de Groenstraat en komt uit in de Gerhoevenstraat.

TW191, TW 190 en TW 26a zijn toegankelijk.

3.7.1.2.22 Kwaadmechelen – Slagveld

TW 191 vertrekt vanop de Nieuwstraat, we kruisen TW 190 en komen aan de kruising met TW 26a. Hier gaan we naar rechts (TW 26a) en komen uit op de O.L.Vrouwstraat.

TW 191 en TW 26a zijn toegankelijk.

3.7.1.2.23 Kwaadmechelen – Kwamol

Tracé 1

TW 21 vertrekt vanop de Spoorwegstraat en kruist met TW 99. Vlak na de kruising gaan we naar rechts, TW 153 op en komen we uit op de Merelstraat. Hier gaan we naar links om rechts TW 155 in te slaan. Deze trage weg komt uit op TW 154. Op dit kruispunt gaan we naar rechts om even later links in te slaan op TW 181. Deze komt uit in TW 175. Hier gaan we naar rechts en komen uit in TW 174. Tot slot eindigen we in de Nijverheidsstraat.

Tracé 2

TW 21 vertrekt vanop de Spoorwegstraat. Vlak na de kruising met het fietspad (TW 99) houden we rechts aan (TW 21). Deze kruist met TW 146. Hier gaan we naar links, volgen TW 146 en komen uit op TW 145. We volgen TW 145 naar links. Het verlengde van deze trage weg is TW 29. Deze trage weg komt tot slot uit in de Vaartstraat.

Tracé 3

TW 23 vertrekt vanop de Hiedestraat, komt overeen met de Mastentopstraat en komt uit op het fietspad (TW 99). Vanop TW 99 nemen we TW 175. Deze trage weg komt uit in TW 174. Hier gaan we naar rechts en komen uit op de Vaartstraat. Hier gaan we naar links en dan nog eens naar links op TW 173, om weer uit te komen in de Vaartstraat.

TW 181, TW 175, TW 174, TW 173, TW 155, TW 153, TW 146, TW 145, TW 23 en TW 21 zijn toegankelijk.

TW 154 is op dit moment een weiland.

TW 29 is dichtgegroeid. Met behulp van een snoei en maaibeurt kan dit terug opengemaakt worden.

3.7.1.2.24 Kwaadmechelen – Zwarte Hoek

Geen verbinding mogelijk via trage wegen.

3.7.1.2.25 Kwaadmechelen – Genendijk

TW 21 vertrekt vanop de Spoorwegstraat. Op de kruising met TW 99 gaan we naar rechts. Na de autostrade wordt deze trage weg TW 86. Op TW 86 gaan we naar rechts, TW 84 op en dadelijk naar links TW 79 op. Iets na de Kapel gaan we naar links, TW 297 op. Deze trage weg komt uit in TW 82. Aan de kapel gaan we rechtdoor, TW 77 op en komen uit in de Kerkstraat.

TW 297, TW 86, TW 82, TW 79 en TW 77 zijn toegankelijk.

TW 99 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsrouten netwerk.

TW 21 is toegankelijk tot aan het fietspad maar daarna is het niet meer toegankelijk.

3.7.1.2.26 Kwaadmechelen - Genebos

Via TW 153 kom je op het tracé Oostham – Genebos.

TW 153 is toegankelijk.

3.7.2 Bereikbaarheid trage trekpleisters

Trage trekpleisters zijn locaties zoals de kerk, bibliotheek, school en gemeentehuis. Hieronder volgt een oplistings van trage wegen in de omgeving van deze locaties. Trage wegen in de verdere omgeving van deze locaties kunnen eveneens interessant zijn maar deze worden hier niet in opgenomen want dan ontstaat er een opsomming van nagenoeg al de trage wegen.

3.7.2.1 Kerk

3.7.2.1.1 Genendijk

Trage wegen 77, 299 en 5 zijn interessant om open te houden om de kerk te kunnen bereiken.

TW 299 is in slechte staat maar wel toegankelijk.

TW 77 is toegankelijk

TW 5 is toegankelijk maar voor een stuk onderbroken.

3.7.2.1.2 Genebos

Al de trage wegen tussen het fietspad, de autostrade en het industrieterrein zijn interessant voor de bereikbaarheid van de kerk.

TW 95 TW 91 toegankelijk

TW 90 loopt dood op Brouwers.

TW 89 omgeploegd door Brouwers

TW 15 is toegankelijk van de binnenweg maar loopt dood.

3.7.2.1.3 Oostham

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van de kerk:

- TW 26 TW 141 zijn toegankelijk
- TW 46 is gedeeltelijk toegankelijk. Het kan wel interessant zijn om te kijken of de aansluiting met de Molenwijk hersteld kan worden.
- TW 47 is de parking van het CC Kristofelheem. Hier kan een visuele aanduiding nuttig zijn.
- TW 48 is een fietspad.
- TW 51 is bebouwd. Het is interessant om te controleren of deze weg niet hersteld kan worden.
- TW 55 en TW 56 lopen over het monumentenplein. Hier kan een visuele aanduiding nuttig zijn.
- TW 58 is door aangrenzende eigenaars ingenomen. Hiervoor is overleg nodig met deze personen.

3.7.2.2 Kerkhof

3.7.2.2.1 Genendijk

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van het kerkhof:

- TW 299 is in slechte staat maar wel toegankelijk.
- TW 80, TW 79 en TW 78 zijn toegankelijk
- TW 5 is toegankelijk maar voor een stuk onderbroken.

3.7.2.2.2 Oostham

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van het kerkhof:

- TW 58 is door aangrenzende eigenaars ingenomen. Hiervoor is overleg nodig met deze personen.

- TW 57a en TW 57b zijn toegankelijk.

Ook interessant is om een doorsteek te maken van de Doornenboomlaan naar het kerkhof.

3.7.2.3 Feestzaal / Cultureel centrum (CC)

3.7.2.3.1 Oostham

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van het CC:

- TW 26 TW 141 zijn toegankelijk
- TW 46 is gedeeltelijk toegankelijk. Het kan wel interessant zijn om te kijken of de aansluiting met de Molenwijk hersteld kan worden.
- TW 47 is de parking van het CC Kristofelheem. Hier kan een visuele aanduiding nuttig zijn.
- TW 48 is een fietspad.
- TW 51 is bebouwd. Het is interessant om te controleren of deze weg niet hersteld kan worden.
- TW 55 en TW 56 lopen over het monumentenplein. Hier kan een visuele aanduiding nuttig zijn.

3.7.2.3.2 Genebos

Al de trage wegen tussen het fietspad, de autostrade en het industrieterrein zijn interessant voor de bereikbaarheid van het CC.

TW 95 TW 91 toegankelijk

TW 90 loopt dood op Brouwers.

TW 89 omgeploegd door Brouwers

TW 15 is toegankelijk van de binnenweg maar loopt dood.

3.7.2.4 Gemeentehuis/Politie/Kinderopvang/Bibliotheek/Feestzaal/CC/Kerk/Kerkhof/ School in Kwaadmechelen

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van al deze locaties:

- TW 20 is gedeeltelijk toegankelijk. Het is interessant om de weg opnieuw volledig toegankelijk te maken.
- TW 154, TW 134, TW 136, TW 120, TW 116, TW 115 en TW 21 zijn toegankelijk
- TW 15 is toegankelijk van de binnenweg maar loopt dood.
- TW 138 en TW 137 zijn gedeeltelijk traceerbaar.
- TW 118 lijkt privaat te zijn.
- TW 119 is niet toegankelijk.
- TW 12c is niet meer terug te vinden op terrein. Het is toch interessant om dit verder te onderzoeken en deze weg opnieuw open te maken of een alternatief te zoeken.
- TW 17 bestaat niet meer.
- TW 122a en TW 122b lijken privaat te zijn.

Ook interessant kan zijn om een doorsteek te maken van de Wandelstraat naar het kerkhof. Op het BPA wordt dit een weg

3.7.2.5 School in Genendijk

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van de school:

TW 75a en TW 77 zijn toegankelijk.

3.7.2.6 Natuurgebied

Het natuurgebied De Rammelaars is slecht toegankelijk over trage wegen. Volgende 2 trage wegen gaan in de richting van het natuurgebied: TW 67 en TW 123. Zeker voor dit natuurgebied moet er een oplossing gezocht worden voor het trage verkeer.

Naar het natuurreservaat Gerheserheide lopen enkele toegankelijk trage wegen. Voorbeelden hiervan zijn: TW 258, TW 254 en TW 277.

3.7.2.7 Speelsterrein/Sporthal/Voetbalveld

3.7.2.7.1 Oostham

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van de sportaccommodatie:

- TW 290, TW 291, TW 182, TW 31, TW 37 en TW 26 zijn toegankelijk
- TW 40 is voor een stuk traceerbaar maar de rest niet meer. Er zal juist uitgezocht moeten worden hoe het er uit ziet en wat nog mogelijk is.
- TW 191 is deels overbouwd.

3.7.2.7.2 Geneberg

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van de sportaccommodatie:

- TW 240 is toegankelijk.
- TW 241 lijkt privaat te zijn of dit officieel ook zo is moet verder onderzocht worden.
- TW 141 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.
- TW 245 is voor een groot deel dichtgegroeid

3.7.2.7.3 Warande

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van de sportaccommodatie:

- TW 251 en TW 249 zijn toegankelijk
- TW 219b is dichtgegroeid.
- TW 218 is overbouwd.

3.7.2.7.4 Kwaadmechelen

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van de sportaccommodatie:

- TW 21 toegankelijk
- TW 138 en TW 137 zijn gedeeltelijk traceerbaar.
- TW 99 is een fietspad dat deel uit maakt van het fietsroutenetwerk.

3.7.2.7.5 Genebos

Volgende trage wegen zijn interessant voor de bereikbaarheid van de sportaccommodatie:

- TW 15 is toegankelijk van de binnenweg maar loopt dood.
- TW 89 omgeploegd door Brouwers.

3.7.3 Recreatieve verbindingen en wandel- en fietsroutes

Wanneer deze routes herbekeken worden is het belangrijk dat iedereen daarbij betrokken wordt. Zo is het interessant om de toeristische dienst, de dienst cultuur, de jeugddienst, de mobiliteitsdienst, de milieudienst en de dienst ruimtelijke ordening hierbij te betrekken. Dit om de multifunctionaliteit van het netwerk en de trage wegen op zich te garanderen

3.7.3.1 Wandelroutes

In het natuurgebied De Rammelaars lopen enkele trage wegen die gebruikt worden in de wandelroutes.

In het natuurgebied Gerheerserheide lopen eveneens trage wegen. Heel wat van die trage wegen worden gebruikt in de wandelroutes. Wanneer deze wandelroutes opnieuw gekeken worden zal ook de gemeente Leopoldsburg overlegt worden. De routes lopen namelijk ook over hun gemeente.

Ondanks het feit dat de trage wegen gebruikt worden in de wandelroutes is het toch aan te raden om deze routes opnieuw te bekijken samen met de trage wegenkaart. Ook kan er gekeken worden voor nieuwe wandelroutes in gebieden waar er nu nog geen zijn. Dit kan samen met het Regionaal landschap lage kempen.

3.7.3.2 Fietsroutes

3.7.3.2.1 Fietsroutenetwerk

Bovenlokaal wordt Ham door het fietsroutenetwerk Limburg doorkruist. Deze heeft hier ook aansluitingen op het fietsroutenetwerk van Antwerpen.

3.7.3.2.2 Drie provinciën fietsroute

Deze loopt voornamelijk over bestaande verharde wegen en zeer weinig over trage wegen. Hier zijn zeker mogelijkheden om deze route aan te passen. Dit moet gebeuren samen met de andere provincies/gemeenten.

3.7.3.2.3 Andere fietsroutes

Deze lopen vaak via hetzelfde traject als de drie provinciën route en dus ook over bestaande verharde wegen. Deze zou ik zeker eens opnieuw bekijken samen met de verschillende diensten.

3.7.3.2.4 Andere recreatieve routes en verbindingen

In het natuurgebied Gerheserheide is er ook een ruiterroute over trage wegen. Deze kan samen met de wandelroutes in dat gebied opnieuw bekeken worden.

Er zijn nog enkele andere natuurgebieden in Ham. Het is interessant om de wenselijkheid van wandelroutes in dit gebied te onderzoeken.

3.7.4 Dicht-bij-huis recreatie

Toegankelijk maken van zoveel mogelijk trage wegen. Een frisse neus ophalen, de hond uitlaten, met de kinderen of kleinkinderen een wandelingetje maken, ... zijn eveneens zeer belangrijk.

Voorbeelden van dergelijke trage wegen zijn:

- TW 43 en TW 44
- TW 56
- TW 108, TW 110, TW 111 en TW 112
- TW 132
- TW 172
- TW 183
- TW 189
- TW 299

3.7.5 Natuurverbinding en -ontwikkeling

3.7.5.1 Natuur

Trage wegen in, langs of naar natuurontwikkelingsgebieden kunnen een belangrijke rol spelen voor natuurontwikkeling. We denken hierbij aan de natuurwaarden langs de trage wegen in bermen, hagen en bomenrijen. In het dichtbebouwde Vlaanderen zijn de nog overblijvende natuurgebieden klein en sterk versnipperd. Trage wegen zorgen voor een ecologische verbinding tussen natuurgebieden, waardoor tal van planten en dieren zich kunnen verspreiden over een groter gebied. Daarnaast zijn trage wegen een specifiek biotoop voor verschillende planten en insecten.

Maaibeheer, onderhoud en inrichting van de weg moet hier rekening mee houden en eventueel de natuurwaarde versterken. Aandachtspunten voor inrichting inzake natuurtechniek - zie Vademecum Natuurtechniek.

Gebieden in Ham waar de natuurwaarde een sterk afwegingscriterium vormt:

- Gerheerserheide
- Wolputten
- Natuurreservaat Gerhoeven – De Rammelaars
- Kepkensberg

3.7.6 Cultureel erfgoed

Trage wegen hebben tenslotte een belangrijke cultuurhistorische waarde. Bijna alle trage wegen zijn historische verbindingen. De geschiedenis van sommige veld- of kerkwegels gaat terug tot in de Romeinse tijd. Trage wegen zijn getuigen van vroegere verbindingen naar en in dorpskernen. Dikwijls hangt er een verhaal over een oud gebruik of zelfs een legende aan vast. Als trage wegen verdwijnen, gaat dus ook een deel van ons “collectief geheugen” verloren.

4 Algemene visie op trage wegen

4.1 Doelstelling 1: Behoud, herstel en multifunctionele ontwikkeling van trage wegen

De gemeente streeft naar een stelselmatig herstelbeleid van trage wegen op basis van de adviesnota. De gemeente wil komen tot een fijnmazig kwalitatief trage-wegennetwerk dat zoveel mogelijk maatschappelijke functies vervult, waardoor je een versterking van het reeds bestaande trage-wegennet krijgt.

De gemeente streeft bij alle aspecten van het trage-wegenbeleid deze hoofddoelstelling na. Het belang van trage wegen wordt erkend. Trage wegen creëren voor de gemeente op vele vlakken een meerwaarde: ecologie, mobiliteit, cultuurhistorie, landschapsbeleving, publieke ruimte, recreatie...

4.1.1 Behoud

De gemeente streeft er naar om de trage wegen maximaal te behouden.

Afschaffingen of wijzigingen van trage wegen komen enkel voor in het kader van het algemeen belang en moeten een meerwaarde geven op langere termijn. Bij elke aanvraag tot afschaffing of verlegging zal de gemeente zowel de adviesnota raadplegen als een overleg plannen met de werkgroep (zie 4.4.3) trage wegen los van de bestaande procedures. Verder zal de gemeente bij het

vaststellen van elke inbreuk op het trage-wegennet optreden en zorgen voor een gedegen handhaving (zie 4.8).

4.1.2 Herstel

De gemeente streeft er naar jaarlijks minimum 2 afgesloten/ontoegankelijke trage wegen te herstellen.

Verdwenen of ingenomen trage wegen worden hersteld in functie van hun multifunctionele meerwaarde. Bij het herstel van een trage weg wordt steeds overlegd met de aangelanden/eigenaars en/of pachters. Het overleg is een constructief overleg, waarbij er getracht wordt een win-winsituatie te verkrijgen. Tijdens het overleg wordt de ligging op kaart voorgelegd en wordt er besproken wat kan en niet kan. Tevens wordt er rekening gehouden met de wensen en noden van de actieve en passieve gebruikers. Bij het herstellen doet de gemeente een onderzoek naar de noodzaak van aanplantingen op de wegberm, de verharding van de wegbedding en het plaatsen van een bank of picknickplaats.

De gemeente voorziet jaarlijks een budget van minimum 10.000 euro voor het herstel van de trage wegen.

4.1.3 Nieuwe verbindingen (missing links)

De gemeente gaat waar nodig nieuwe verbindingen, in functie van missing links, in het trage-wegennet en in het fiets- en voetgangersnetwerk ontwikkelen.

Bij het maken van verbindingen naar of tussen trage trekpleisters en tussen trage wegen kan het zijn dat er een schakel ontbreekt. Wanneer blijkt dat zo'n schakel ontbreekt worden volgende stappen ondernomen:

- De gemeente onderzoekt welke mogelijkheden er zijn om deze schakel in te vullen.
- De aangelanden worden ingelicht over de plannen en er komt een overleg. Dit overleg is steeds constructief en er wordt gestreefd naar een win-winsituatie.
- De gemeente sluit een overeenkomst met de eigenaars, over gebruik en/of huur, af. Indien nodig koopt de gemeente de grond aan. Voor de aankoop van grond voorziet de gemeente de nodige budgetten in de begroting onder artikel "aankoop gronden t.b.v. trage wegen". Voor de verloning bij de overeenkomsten zal gewerkt worden met de e-portemonnee.

4.2 Doelstelling 2: Een positief klimaat rond trage wegen

De gemeente streeft naar een maximaal bestuurlijk, administratief en maatschappelijk draagvlak voor haar trage wegen. De multifunctionele meerwaarde van trage wegen wordt in de verf gezet. De gemeente toont aan dat iedereen baat heeft bij een fijnmazig kwalitatief trage-wegennetwerk. Op die manier verwerft de gemeente voldoende steun om maatregelen te treffen ter uitvoering van het beleidsplan.

De gemeente streeft er naar de gebruikers en bewoners maximaal te betrekken bij het uitwerken en uitvoeren van lokale trage-wegeninitiatieven. De gemeente informeert, zorgt voor promotie van de trage wegen, educatie en sensibilisatie van de bevolking en coördineert inspraak en participatie.

4.2.1 Communicatie

De communicatie zal op volgende manieren gebeuren:

- De gemeente belicht regelmatig het onderwerp en zet op regelmatige basis een trage weg in de kijker in het infoblad en op haar website.
- De gemeente verdeelt onder haar inwoners een gebruiksvriendelijke publicatie over trage wegen.
- De gemeente maakt een trage-wegenkaart. Deze kaart is in een papierenversie verkrijgbaar op het gemeentehuis. De digitale versie wordt op de gemeentelijke website geplaatst. De kaart wordt geregeld aangepast.

4.2.2 Informatiemomenten

De gemeente organiseert op regelmatige basis voor al de inwoners van de gemeente een informatiemoment (open milieuraad, vertelavond) over trage wegen, eventueel met bezoek op terrein. Bij het herstellen van een weg of het aanleggen van een nieuwe weg organiseert de gemeente een informatiemoment voor de aangelanden en eigenaars.

De gemeente neemt jaarlijks deel aan de Dag van de Trage Weg. Tijdens dit moment worden de realisaties van het voorbije jaar in de kijker gezet.

4.2.3 Ondersteuning

De gemeente ondersteunt haar gemeentelijk middenveld bij de organisatie van acties en evenementen rond trage wegen en bij het participeren aan campagnes. Wanneer vanuit het middenveld geen acties naar voor komen organiseert de gemeente zelf jaarlijks een actie waarop ze haar inwoners uitnodigt.

4.3 Doelstelling 3: Informeren over trage wegen

Zowel bij de bevolking als op de administratieve diensten van de gemeente heerst er vaak onduidelijkheid over de aspecten die bij trage wegen komen kijken, wat leidt tot verwarring. Dit wil de gemeente voorkomen.

4.3.1 Opleiding rond trage wegen

In de gemeente is het beleidsdomein trage wegen verspreid over heel wat gemeentediensten waaronder mobiliteit, milieu, cultuur, sport, toerisme, ... De ambtenaren van deze diensten worden direct geconfronteerd met de complexiteit van de wetgeving, de kloof tussen de terreinsituatie en de wettelijke situatie op papier of met de uiterst moeilijke oefening om openstelling of aanleg van nieuwe trage wegen te argumenteren met de functies die ze vandaag kunnen vervullen. De gemeente voorziet daarom opleiding (vb. deelname aan studiedagen) voor een goede trage wegenwerking.

4.3.2 Informatie over de lokale trage wegen aan inwoners

De gemeente heeft vastgesteld dat veel inwoners de vaak verscholen of discrete wegjes niet weten liggen. Hierdoor gaat de meerwaarde van trage wegen verloren. Deze wordt namelijk pas benut wanneer de wegen ook effectief gebruikt worden. Bovendien is er geweten dat regelmatig gebruikte wegen zichzelf onderhouden.

Om de trage wegen meer (her)kenbaarheid te geven wordt er een wervende trage-wegenkaart uitgebracht en krijgen de trage wegen een naambord. Tevens zal de gemeente de huidige digitale trage-wegenkaart systematisch updaten. Deze digitale kaart wordt op de gemeentelijke website geplaatst zodat deze steeds bereikbaar is.

De juridische en theoretische begrippen rond trage wegen (bv. erfdienstbaarheden en het recht van doorgang, ecologische corridors, multifunctionaliteit) worden verduidelijkt in het gemeentelijk infoblad, op de gemeentelijke website en in de publicatie. Op die manier wil de gemeente meer duidelijkheid scheppen voor haar inwoners.

4.3.3 Informatie over de lokale trage wegen bij verkoop of ontwikkeling

Heel wat trage wegen worden afgesloten wanneer percelen verkocht of ontwikkeld worden. Bij verkoop voert de notaris een onderzoek naar stedenbouwkundige verordeningen en wordt de gemeente steeds aangeschreven. Bij de ontwikkeling van kavels treedt een promotor of een huisvestingsmaatschappij in overleg met de gemeente. In dergelijke situaties kan het voortbestaan van openbare paden of doorsteekjes gevrijwaard worden door een eenduidige communicatie over het belang van trage wegen.

Nu de gemeente de inventaris van de trage wegen digitaal heeft wordt deze standaard gebruikt bij de aanvragen van notarissen, promotoren, OCMW's of sociale huisvestingsmaatschappijen. Zowel de trage wegen die ingeschreven zijn in de Atlas der buurtwegen als de feitelijke buurtwegen worden vermeld.

Tevens gaat de gemeente projectontwikkelaars stimuleren nieuwe trage wegen te creëren. Wanneer de gemeente zelf projectontwikkelaar is zorgt zij er steeds voor dat er nieuwe trage wegen gecreëerd worden. Het uitzicht en de vorm van de trage weg wordt in overleg vastgelegd.

4.4 Doelstelling 4: Samenwerking en overleg rond trage wegen

De gemeente streeft naar een open en vlotte communicatie over en rond trage wegen. De gemeente wil op die manier het draagvlak vergroten en buurgemeenten stimuleren ook rond trage wegen te werken.

4.4.1 Tussen de gemeentediensten

Elke gemeentedienst is en wordt rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken bij de trage wegen werking. Er wordt van elke gemeentedienst dus ook verwacht dat ze hun schouders onder dit beleidsplan zetten.

De duurzaamheidsambtenaar zal instaan voor de coördinatie van de activiteiten rond trage wegen. Dit wil zeggen: zorgen dat iedereen zijn taken uitvoert, om zo de vooropgestelde doelstellingen te behalen. Wanneer nodig zal hij de betrokken diensten samenroepen, knelpunten registreren, geplande projecten opvolgen, nieuwe projecten starten, ... Verder zal er 2-jaarlijks een stand van zaken van de trage wegen besproken worden door de adviesraden (GECORO, MINA-raad, jeugdraad, seniorenraad, cultuurraad, verkeersraad, ...).

Het beleidsplan trage wegen wordt door de verschillende gemeentediensten gehanteerd als kader voor de ontwikkelingen inzake trage wegen, binnen hun eigen bevoegdheden (vb. stedenbouw, cultuur, jeugd, mobiliteit, natuur, sport, ...).

De gemeente waakt erover dat ze het beleid rond trage wegen in haar gemeentelijke projecten implementeert. Dit verhoogt de kwaliteit van de projecten.

4.4.2 Over de gemeentegrenzen heen

Vanuit de adviesnota (als bijlage toegevoegd) bleek dat de inwoners de trage wegen ook wilden gebruiken om naar de buurgemeenten te gaan. Hiervoor moet er overleg komen met de verschillende buurgemeenten. Enkele gemeenten zijn reeds bezig met de inventarisatie van de trage wegen of hebben deze achter de rug. Met deze gemeenten kan er dadelijk tot een productief overleg overgegaan worden. Met de andere gemeente wordt er eerst een verkennend overleg georganiseerd waarin er gekeken wordt naar de bereidheid van de gemeente om aan trage wegen te werken. Vervolgens kan ook daar overgegaan worden tot een productief overleg. Met al de gemeenten worden goede contacten onderhouden. Ook worden de regionale organisaties zoals Regionaal Landschap Lage Kempen betrokken bij de grensoverschrijdende trage wegen.

De gemeente informeert regelmatig bij de provinciale administratie bevoegd voor wegen (bv. in kader van het provinciaal reglement op de buurtwegen) en stemt zijn beleid af met het provinciale trage-wegenbeleid en gebiedsgerichte werking.

4.4.3 Met het gemeentelijk middenveld

De gemeente heeft oog voor vragen vanuit doelgroepen van de gebruikers van de trage wegen en sectororganisaties (bv. sportclubs, wandelclubs, Natuurpunt, landbouwers, ...). De gemeente houdt een lijst bij van al deze sectororganisaties en de betrokken actoren, zodat de gemeente deze groepen snel en eenvoudig kan inlichten bij bijvoorbeeld een wijziging van een trage weg in de omgeving van hun werkingsgebied of voor de organisatie van een activiteit met trage wegen als thema.

Wanneer er ad-hoc probleemsituaties zouden ontstaan, betreft de gemeente deze actoren in een vroeg stadium, om zo spoedig mogelijk tot een oplossing te komen.

Tevens gaat de gemeente eenduidig communiceren naar de bovengenoemde actoren over de rechten en plichten op trage wegen. Dit gebeurt aan de hand van informatiemomenten binnen de verschillende adviesraden waar deze actoren in vertegenwoordigd zijn en via informatiebrochures.

De gemeente waakt over het verdere bestaan van de werkgroep trage wegen, zodat er gezamenlijk overlegd en afgestemd kan worden.

4.5 Doelstelling 5: Inventariseren van de trage wegen

De gemeente houdt de inventaris van alle trage wegen 'up to date' en gebruikt deze als instrument in beleidsdomeinen zoals stedenbouw, mobiliteit, cultuur, recreatie, natuur en milieu. Deze beleidsdomeinen gebruiken de inventaris bij het opmaken van jeugdbeleidsplan, mobiliteitsplan, schoolbereikbaarheidskaarten, herziening wandel- en fietsroutes, opmaak ruiterroute, ruimtelijke uitvoeringsplannen, , bermbeheersplan, onderhoudsplan, subsidiereglement trage wegen, ... Tevens wordt de inventaris gebruikt bij uitvoerende werken zoals het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen, beoordelen van verkavelingsaanvragen, milieuvergunningen, ...

De actuele inventaris vult de Atlas der buurtwegen aan met andere trage wegen, zoals de feitelijke buurtwegen waarop door openbaar gebruik een recht van doorgang is ontstaan.

De inventaris wordt actueel gehouden door terreinbezoeken van gemeentepersoneel (gemeenschapswacht) of trage-wegegebruikers, de peters en peters van de trage wegen en losse meldingen door inwoners. De nieuw verkregen informatie wordt overzichtelijk bijgehouden. Dit gebeurt door het aanvullen van de datasheet (toestand, breedte van de weg, aandachtspunten,

eigenaars aanpalende percelen, datum van melding, ...) en het klasseren van de gemaakte foto's zodat de informatie snel en eenvoudig geraadpleegd kan worden. Al deze gegevens worden beheerd met behulp van EDL (een geografisch informatie systeem).

4.6 Doelstelling 6: Trage wegen onderhouden

Aangezien goed onderhouden trage wegen meer gebruikers trekken en veel gebruikte voetwegen minder onderhoud vergen gaat de gemeente in eerste instantie starten met het achterstallig onderhoud van de trage wegen. Op die manier worden ze beter zichtbaar en aangenamer om te gebruiken. Vervolgens zal er een onderhoudsplan opgemaakt worden. Dit gebeurt gefaseerd. Elke geherwaardeerde trage weg wordt vervolgens opgenomen in het onderhoudsplan. Verder zullen er jaarlijks minimum 5 nog toegankelijke trage wegen bij opgenomen worden in het onderhoudsplan. Zo ontstaat er na enkele jaren een onderhoudsplan voor het volledige grondgebied. Hierin wordt zowel het snoeien van hagen als het maaien van bermen of de wegbedding opgenomen. Ook het onderhoud van de (semi-)verharde wegbedding komt hierin te staan.

Om het onderhoud van de trage wegen te kunnen doen, voorziet de gemeente jaarlijks de nodige budgetten in de begroting.

De gemeente maakt een reglement trage wegen voor de e-portemonnee op. Dit geeft de mogelijkheid om aangelanden of eigenaars te stimuleren de trage weg te onderhouden. De gemeente maakt telkens een overeenkomst op met de aangelande of de eigenaar.

Voor het achterstallig onderhoud wordt de komende jaren samengewerkt met Regionaal Landschap Lage Kempen. Wanneer deze overeenkomst afloopt zal de gemeente de nodige bestekken uitschrijven om deze werken verder uit te voeren.

De gemeente organiseert jaarlijks een zwerfvuilmcampagne. Tijdens deze campagne worden het zwerfvuil en de sluikstorten op en langs trage wegen opgeruimd. Deze campagne wordt gecombineerd met informatieronden om zwerfvuil en sluikstorten tegen te gaan.

4.7 Doelstelling 7: Inrichting van de trage wegen

De gemeente zorgt bij de inrichting of herinrichting van een trage weg steeds voor een goed geëvalueerd inrichtingsvoorstel. Dit biedt de beste garantie op een duurzame aanleg of heraanleg. Het trage-wegennet wordt zo multifunctioneel mogelijk ontworpen. Aan de hand van een dynamisch programma van eisen wordt het ontwerp afgetoetst en bijgestuurd. Op die manier wordt een afgewogen voorstel van materiaalkeuze voor de bedding, maatregelen voor gebruikersbeperkingen, aanplantingen langs de weg, herkenbaarheid, ... bekomen.

Om dit bovenstaande te bereiken, gaat de gemeente de wensen en noden van alle gebruikersgroepen na en zoekt naar zoveel mogelijk synergie. Hiervoor wordt de werkgroep ingezet. De gemeente zorgt er voor de inrichting zo onderhoudsvriendelijk mogelijk is. Bij de (her)inrichting wordt er rekening gehouden met natuurwaarden en ecologische processen. Op plaatsen waar er problemen zijn met bodemerosie, past de gemeente de inrichting hierop aan.

Bij de inrichting van de trage weg wordt er eveneens rekening gehouden met het omringende landschap en met de cultuurhistorische gegevens. Tevens houdt ze rekening met mogelijke gebruikersconflicten. Wanneer nodig legt de gemeente gebruikersbeperkingen op. Deze beperkingen kunnen zowel fysiek (paaltje, klappoortje, ...) als via het politiereglement.

Evenals bij het onderhoud wordt ook bij de inrichting van de trage weg rekening gehouden met zwerfvuil en sluikestorten. Er zullen bijvoorbeeld geen vuilbakjes geplaatst worden naast de trage weg en er zal jaarlijks een zwerfvuilcampagne georganiseerd worden.

Tot slot zorgt de gemeente voor veilige en aangename trage wegen, met een informerende of educatieve waarde.

4.8 Doelstelling 8: Handhaving op de trage wegen

Los van de vele, tijdens de afgelopen decennia, verdwenen trage wegen, het “historisch passief”, worden nog steeds op wederrechtelijke wijze trage wegen omgeploegd, afgesloten of ingepalmd. Ook daar waar het openbaar gebruik niet in vraag gesteld wordt, is dat het geval. Om dergelijke misbruiken tegen te gaan, gaat de gemeente werk maken van een gedegen handhaving, inclusief controle en verbalisatie.

De gemeente gaat als volgt te werk:

- De gemeentediensten stellen de betrokken eigenaars of aangelanden in kennis via een officiële brief.
- Inbreuken worden door de lokale politie vastgesteld en desgewenst geverbaliseerd.
- Bij manifeste onwil of na het doorlopen van een redelijke termijn laat de gemeente zelf versperringen verwijderen.

Bij zeer weerspannige gevallen gaat de gemeente een advocaat aanstellen en een rechtszaak bij de vrederechter aanspannen.

4.9 Doelstelling 9: Optimalisatie verleggings- en afschaffingsprocedure

De gemeente toetst elk verzoek om buurtwegen af te schaffen of te wijzigen aan het gemeentelijk beleidsplan trage wegen en zijn bijlagen. Een verzoek dat niet overeenkomt met de vooropgestelde doelstellingen van dit plan wordt niet ingewilligd. De verleggings- of afschaffingsprocedure zal dus niet gestart worden.

Het openbaar onderzoek bij verleggings- of afschaffingsdossiers van buurtwegen bedraagt minimaal slechts 15 dagen en vereist geen aanplakking ter plaatse. Dit levert vaak weinig afgewogen voorstellen op tot verlegging of afschaffing van trage wegen. Daarom gaat de gemeente deze procedure optimaliseren.

De gemeenteraad verbetert de modaliteiten van het openbaar onderzoek bij dergelijke onderzoeken om zo betere voorstellen te doen. Volgende punten zullen toegevoegd en/of aangepast worden:

- De termijn voor openbaar onderzoek wordt verlengd tot bv. één maand.
- De aanplakking gebeurt op het gemeentehuis en aan elk kruispunt met het wegdeel in kwestie.
- Er wordt standaard advies gevraagd aan de lokale werkgroep trage wegen, MINA-raad, GECORO en verkeersraad. Aan andere adviesraden zoals seniorenraad en jeugd raad wordt enkel advies gevraagd wanneer ze er rechtstreeks bij betrokken zijn.
- Afschaffingen en verleggingen worden steeds gepubliceerd op de gemeentelijke website en in het infoblad.

4.10 Doelstelling 10: Doorstroming van het trage-wegenbeleid in andere beleidsdomeinen

De gemeente vertaalt het trage-wegenbeleidsplan door naar andere gemeentelijke plandocumenten. Wanneer een plandocument (mobiliteitsplan, RUP's, jeugdbeleidsplan, milieujaarprogramma, milieubeleidsplan, ruimtelijk structuurplan, bermbeheersplan, verkavelingen, ...) vernieuwd of aangepast wordt, wordt de visie van het beleidsplan trage wegen mee opgenomen in het plandocument. Aan deze documenten zijn dikwijls acties en budgetten gekoppeld en ze zijn een prima hefboom voor gemeentelijke beleidsmakers om trage wegen te valoriseren.

Hieronder enkele mogelijkheden:

- De gemeente bekijkt bij een sneltoets het gemeentelijk mobiliteitsplan eveneens vanuit de trage-wegenbril. Zo kan 'trage wegen' één van de thema's worden in het verbreden-verdiepen of vernieuwen van het mobiliteitsplan. Ze krijgt voor de bijsturing van het mobiliteitsplan subsidies van de Vlaamse overheid (module 1 - Mobiliteitsconvenant).
- De gemeente vermeldt bij het opmaken van Ruimtelijke Uitvoeringsplannen alle juridisch bestaande buurtwegen en openbare erfdienstbaarheden van doorgang.
- De gemeente maakt melding van assen voor traag verkeer binnen het GRS wanneer dit wordt bijgestuurd.
- De gemeente plant in het milieujaarprogramma en het milieubeleidsplan acties rond trage wegen (openstelling, landschapsherstel, doelgroepenprojecten, ...) en krijgt hiervoor op haar niveau of voor haar project desgevallend subsidies via de Samenwerkingsovereenkomst.
- De gemeente maakt werk van een jeugdbeleidsplan met een rol voor trage wegen.
- De gemeente integreert haar trage-wegenbeleid in alle andere verwante beleidsdomeinen (bv. erfgoed, monumenten en landschappen, bermbeheer).

5 Visie op de uitvoering van het trage-wegenbeleid

Om doordacht en efficiënt werk te maken van trage wegen, zet de gemeente haar overkoepelende aanpak uit. Deze bestaat uit een algemene planning en de aanpak voor het verwezenlijken van de doelstellingen. Dit komt tot uiting in een actieprogramma en daaraan gekoppeld een plan van aanpak.

5.1 Actieprogramma en plan van aanpak

In het actieprogramma staan de te ondernemen acties voor het komende jaar en vooruitzichten voor de toekomst. Er wordt vermeld door wie welke actie uitgevoerd zal worden, in hoeverre de bevolking erbij betrokken wordt, wanneer er een terugkoppeling gebeurt naar de werkgroep en de tijd die er voor nodig is.

In het plan van aanpak komt dan te staan hoe de acties gerealiseerd zullen worden en hoe de beoogde doelstellingen uit het beleidsplan trage wegen hierdoor behaald worden. Het gaat dus over de aanpak voor de interne screening en optimalisatie van de trage-wegenwerking van de gemeente, voor de handhaving, de participatie en externe communicatie, de actualisatie van de inventaris, de evaluatie en het onderhoud.

5.2 Prioriteiten

Prioriteiten worden in eerste instantie vastgelegd op basis van een integrale adviesnota die tot stand gekomen is door advies in te winnen van de verschillende gebruikersgroepen van trage wegen. In

tweede instantie kan er een verschuiving van de prioriteiten ontstaan wanneer een adviesraad (milieuraad, sportraad, GECORO, mobiliteitscommissie, ...) dit vraagt en er een grondig onderzoek aan voorafgegaan is.

Het bevestigen van prioritaire acties betekent enkel dat er een volgorde bepaald wordt waarin trage-wegenprojecten uitgevoerd zullen worden. Dit wil niet zeggen dat minder prioritaire projecten niet uitgevoerd worden. Het geeft het bestuur de mogelijkheid een aantal bakens uit te zetten, waarmee de administratie aan de slag kan. Bij het opstellen van de prioriteitenlijst werd er op gelet dat niet alleen de evidente of dringende zaken aan bod komen, maar ook de minder voor de hand liggende of complexere problematieken. Deze laatste zijn immers juist cruciaal voor een goed verder verloop.

5.3 Korte en middellange

Gelijktijdig met de opmaak van de prioriteiten lijst wordt er gewerkt aan enkele korte termijn-, middenlange termijn- en lange termijnmaatregelen. Deze worden indien mogelijk en nodig mee opgenomen in het actieprogramma. Zeker de korte termijnmaatregelen.

De gemeente legt een planning of volgorde vast voor het opmaken van de uitvoeringsplannen per weg. In de uitvoeringsplannen zal een stappenplan, de nodige werkuren en het nodige budget ter realisatie van de vastgelegde werken uitgewerkt worden. Ook wordt de huidige en de gewenste situatie omschreven. Hierbij wordt rekening gehouden met wat er in de adviesnota vermeld stond.