duiding

Hanne Van Herck - Trage Wegen

duiding

"Boer en recreant ontmoeten elkaar langs trage wegen"

24 OKTOBER 2011 – LAATST BIJGEWERKT OM 4 APRIL 2020 15:53

Lees meer over:
Interview

Met de ‘Dag van de trage weg’ vond op 22 en 23 oktober een actieweekend plaats dat mensen wil overtuigen van het belang van buurtwegen voor niet-gemotoriseerd verkeer. Trage Wegen vzw bundelt de krachten van lokale besturen, verenigingen en buurtbewoners om met deze campagne te ijveren voor het opnieuw toegankelijk maken van deze wegen. Communicatieverantwoordelijke Hanne Van Herck van de vzw vertelt waarom trage wegen belangrijk zijn. De Atlas der Buurtwegen dateert van 1840, maar de wegen die erin staan behoren nog altijd tot het openbaar domein. Toch hoeven boer en grondeigenaar de messen niet te slijpen, verzekert Van Herck, die overtuigd is van de pragmatische oplossingen die een netwerk van trage wegen kunnen verzoenen met een rendabele uitbating van landbouwpercelen.

Wat is het opzet van de Dag van de trage weg?

Hanne Van Herck: Samen met onze Waalse zusterorganisatie organiseren wij dit jaarlijks actieweekend omdat het netwerk van trage wegen nog altijd onder druk staat. Door wandel-, fiets- en sneukeltochten leert het brede publiek de trage wegen kennen en wordt het verdwijnen van die wegen op een positieve manier aan de kaak gesteld. Sommige gemeentebesturen tonen dat weekend hun realisaties, elders zijn het buurtcomités, milieu- en natuurraden of werkgroepen die wat organiseren. De Dag van de trage weg is een afspiegeling van hoe wij werken: met en voor gemeentebesturen enerzijds en samen met de lokale betrokkenen en gebruikers anderzijds. Trage Wegen vzw verzorgt de communicatie en coördinatie van het actieweekend. We bundelen de krachten, zeg maar.

tragewegen

Wat zijn trage wegen? Waarom zijn zij belangrijk?

Trage wegen zijn alle wegen die in hoofdzaak bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. De bestemming en het openbaar karakter zijn bepalend. Of de weg breed of

smal is, verhard of onverhard, in de stad of op het platteland, is irrelevant. Trage wegen kunnen erg uiteenlopende functies hebben. Sommige wegen zijn veilige verbindingen naar school of werk, andere ontsluiten natuurgebieden en laten toe dat dieren zich verplaatsen van het ene naar het andere gebied. Oude kerkwegen en smokkelpaden vertellen iets over het landschap en hebben erfgoedwaarde. Haspengouw kent nog Romeinse heirwegen. Trage wegen worden ook meer en meer gebruikt voor recreatie. Het vormen immers ideale vluchtwegen voor de wandelaar ,fietser of ruiter die wil ontsnappen aan het drukke autoverkeer. Ze zorgen voor een kwalitatieve leef- en woonomgeving. Ze vervullen ook nog altijd een economische functie want ze ontsluiten landbouwgebieden. Het economisch aspect wordt zeker niet vergeten want Trage Wegen vzw werkte bijvoorbeeld mee aan het voorbeeldenboek dat sluipverkeer helpt bannen van plattelandswegen om ze terug te geven aan hun oorspronkelijke gebruikers, de landbouwvoertuigen.

Wat doet de vzw Trage Wegen?



Trage Wegen vzw bestaat intussen tien jaar en groeide in die tijd van één naar acht medewerkers. Vanuit ons secretariaat in Gent helpen we verenigingen en vrijwilligers. Onze basisdienstverlening bestaat uit het informeren van iedereen die professioneel of als burger bezig is met trage wegen. Noem ons gerust een ‘kenniscentrum’ trage wegen. Daarnaast werken we als een ‘studiebureau’ dat op vraag van gemeenten trage wegen in kaart brengt en vervolgens een beleidsplan helpt opstellen. De expertise die wij opgebouwd hebben, zet de gemeenten op de juiste weg. We bekijken ook maatregelen en inrichtingen op het terrein. Tot slot ondersteunen we ook de werkgroepen en feitelijke verenigingen die overal in Vlaanderen opgericht zijn door bezorgde burgers en diverse gebruikers van trage wegen. Als koepel van die verenigingen vormen wij hun spreekbuis. Dat zijn wij uiteraard ook voor de oprichters van Trage Wegen vzw: De Scouts, Bond Beter Leefmilieu, Pasar, Natuurpunt, wandelfederaties en regionale landschappenen andere organisaties met een mooie staat van dienst.

Hoe talrijk zijn trage wegen in Vlaanderen?

Ruw geschat zijn er 12.000 km aan trage wegen in Vlaanderen. Maar de inventaris is helemaal niet actueel want veel oude buurtwegen zijn niet meer toegankelijk. Vroeger was het alleszins een heel coherent netwerk. Waar ingrijpende verstedelijking of ruilverkavelingen ‘oude stijl’ plaatsvonden, zijn veel wegen verdwenen, elders kunnen ze goed bewaard gebleven zijn. Alle trage wegen in hun oude staat herstellen, kan uiteraard niet, maar er worden vandaag wel kansen gemist. Naast het openstellen van bestaande wegen, komen er soms ook nieuwe wegen bij. In ruilverkavelingen ‘nieuwe

stijl' worden vaak wandelpaden aangelegd en is er ook aandacht voor kleine landschapselementen. Ook daarbuiten ontstaan buurtwegen als handige verbindingswegen, maar meestal doet de gemeente niet de moeite om die via een procedure bij de provincie officieel te laten erkennen. Netto verdwijnen er helaas nog meer trage wegen dan dat er bijkomen.

Bestaat er een inventaris van alle trage wegen?

Er is de Atlas der Buurtwegen, maar die dateert van 1840. In 170 jaar tijd verandert het landschap natuurlijk enorm. Een actuele inventaris bestaat dus niet. Dat is iets waar wij aan werken, hoewel het een permanente uitdaging zal zijn om zo'n inventaris up to date te houden. Samen met gemeentebesturen inventariseren we de trage wegen op hun grondgebied. Het doel is een inventaris die gebiedsdekkend is, maar met acht medewerkers is dat een werk van lange adem. Het vraagt immers veel terreinkennis waarvoor je moet samenwerken met inwoners en terreinbezoeken moet afleggen. Een inventaris zal de Atlas niet overbodig maken. Die laatste koesteren we immers voor zijn sterke juridische bescherming.

Kan het openstellen van trage wegen worden afgedwongen voor de rechter?



Gemeentebesturen zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud van de wegen op het openbaar domein. Ook de wegen die in de Atlas der Buurtwegen staan, maken wettelijk gezien deel uit van dat openbaar domein. Een aantal burgers stelden de voorbije 20 jaar vast dat gemeenten tekortschoten in hun verplichtingen. Het bekendste voorbeeld is de zaak van Marc Van Damme uit Holsbeek. Hij had zijn gemeentebestuur verschillende keren aangemaand en trok ten einde raad naar de vrederechter. De rechter gaf hem gelijk zodat Holsbeek startte met het herwaarderen van trage wegen en het herstellen van verbindingen met nieuwe wegen. Nu, vijftien jaar later, heeft Holsbeek één van de mooiste trage-wegen-netwerken en pakt de gemeente daar ook mee uit.

Zijn buurtwegen in natuurgebied even toegankelijk als in landbouwgebied?

Voor trage wegen kunnen gebruikersbeperkingen gelden. Het is dus mogelijk dat wegen in kwetsbare natuurgebieden alleen openstaan voor wandelaars omdat de natuurwaarde primeert op recreatie. In open gebieden kan de focus liggen op landbouwgebruik,op recreatie (als er op die plek een fiets- of wandelroute loopt) of op een combinatie van beide, zoals bij recreatief medegebruik. De inrichting van een trage weg moet afgestemd worden op de verschillende gebruikers die er thuishoren. Dat wordt altijd ter plekke bekeken en soms is het onvermijdelijk dat bepaalde categorieën gebruikers gefrustreerd raken omdat zij geweerd worden.

Is er een draagvlak voor het openstellen van trage wegen? Zijn grondeigenaars en landbouwers opgezet met jullie initiatief?



Een draagvlak is er alleszins. Meer en meer mensen gaan gebruik maken van die trage wegen. De vzw Trage Wegen is intussen 10 jaar actief en steeds meer gemeenten nemen de meerwaarde van deze infrastructuur ernstig. Landbouwers zijn lang niet altijd gekant tegen trage wegen. Bevreesd voor zwerfvuil zijn ze vaak op hun hoede, maar toch werken ze meestal goed mee aan het openstellen van wandel- en fietswegen omdat ze fier zijn op het platteland dat zij vorm geven en dat ook willen tonen. Wie aan hoeveverkoop of -toerisme doet, heeft zelfs persoonlijk voordeel bij de nabijheid van fiets- en wandelwegen. Meestal zijn het grondeigenaars die minder makkelijk meegaan in het verhaal. Buurtwegen zijn openbare wegen die over privé-domein lopen zodat de vrees voor overheidsbemoeienis ontstaat.

Vrezen landbouwers niet terecht voor overlast en zwerfvuil wanneer hun perceel grenst aan een trage weg?

Trage wegen vergroten de kans op problemen met zwerfvuil, maar dat is geen argument om de rijke functies van die wegen op te offeren. Zoals steeds kan het gedrag van enkele individuen veel verzieken. Zwerfvuil is een maatschappelijk probleem dat inherent lijkt aan menselijk gedrag en verder gaat dan trage wegen alleen. Wij pleiten al langer dan vandaag om naar Duits voorbeeld statiegeld te heffen op plastic flessen. Landelijke gemeenten moeten immers een zodanig uitgebreid wegennet onderhouden dat het zwerfvuilprobleem hen boven het hoofd groeit.

Kan een trage weg verplaatst worden wanneer hij een landbouwperceel doormidden snijdt?



Daar hebben wij alle begrip voor want wij beseffen dat landbouwers het vandaag moeilijk hebben om kleine percelen efficiënt uit te baten. Daarom leggen we de nadruk op het verbindend karakter van de weg of op de omgevingskwaliteit, en niet op het oorspronkelijke tracé zelf. Het landschap ziet er totaal anders uit dan ten tijde van de Atlas der Buurtwegen zodat een buurtweg perfect verlegd kan worden om de landbouwuitbating niet te belemmeren. Creatieve en constructieve oplossingen zijn meestal mogelijk. Zo is er een boer die elk jaar de buurtweg mee omploegt en vervolgens een mountainbikeclub uitnodigt om die vervolgens weer aan te rijden. Dat bewijst dat landbouwers best wel mee willen denken op voorwaarde dat het economisch rendabel blijft.

Met wandelaars, fietsers, ruiters, motorcrossers en quadrijders die trage wegen willen benutten, wordt het platteland ‘overspoeld’ door recreanten. Passeren zij elkaar met de glimlach?

We leven in een dichtbevolkt gebied en iedereen wil graag genieten van de troeven van het buitengebied. Het klopt dat een aantal regio’s enorm populair zijn voor verschillende vormen van routegebonden recreatie, zoals Haspengouw en de Westhoek. Dit heeft positieve gevolgen voor het toeristisch-economisch profiel van de regio, maar kan inderdaad bepaalde problemen veroorzaken. Bij het stroomlijnen van de verschillende verplaatsingsstromen is aandacht voor de draagkracht van de omgeving, zowel geografisch als sociaal, van essentieel belang. Maar de massale toeloop op trage wegen verbleekt nog steeds bij de mensenmassa in de winkelstraten van onze kernsteden of de files op onze snelwegen tijdens de spits. We moeten dit dus in perspectief plaatsen. De grote vraag naar trage wegen wijst uiteraard ook op de noodzaak van een fijnmazig en kwalitatief netwerk dat de gebruikers verspreid over gans Vlaanderen.

VILT vzw

Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact

M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/
screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws
screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our bluesky page: https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social

---

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |

Privacy policy
Copyright
Cookie Policy
Cookie instellingen aanpassen
Crafted by Brigada