

TRAGE WEGEN DIEST
OPERATIONELE
KEUZES &
AFWEGINGSKADER

OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw
Kasteellaan 349A
9000 Gent
www.tragewegen.be

Interleuven
Brouwersstraat 6
3000 Leuven
www.interleuven.be

IN OPDRACHT VAN:

Stad Diest
Grote Markt
3290 Diest
www.diest.be

MET STEUN VAN:

Provincie Vlaams-Brabant
www.vlaams-brabant.be



TRAGE
WEGEN



INTERLEUVEN
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

CONTACTPERSONEN:

Zowie Vangeel, Trage Wegen
zowie.vangeel@tragewegen.be
016 23 09 04
Emma De Proft, Interleuven
emma.de.proft@interleuven.be
016 28 42 78

OMSCHRIJVING:

Operationele keuzes & afwegingskader m.b.t. de uitbouw en versterking van het tragewegennetwerk en wijzigingen aan het netwerk.

DATUM:

28 april 2021



Inhoud

INTRO	3
1. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES	3
2. BESLISSINGEN NEMEN INZAKE (TRAGE) GEMEENTEWEGEN	7
2.1 Algemene doelstellingen en principes	7
2.2 Beleidskader	7
2.3 Actieplan	7
3. AFWEGINGSKADER	8
3.1 Maximaal behoud van trage wegen	8
3.2 Verdichting van het tragewegennetwerk	8
3.2.1 Herstel & herwaardering	8
3.2.2 Aanleg & ontwikkeling nieuwe wegtracés	11
3.3 Netwerkkwaliteiten	11
3.3.1 Samenhangend & fijnmazig	11
3.3.2 Multifunctioneel & belevingsvol	11
3.3.3 Verkeersveilig	13
3.3.4 Ontsloten	13
3.3.5 Grensoverschrijdend	14
3.3.6 Contextueel maar dynamisch	15





INTRO

In een eerste deel beschrijft deze nota de operationele keuzes in het tragewegenproject. Daarna volgt een inleidend deel over beslissingen nemen inzake (trage) gemeentewegen. In het derde deel volgt het afwegingskader.

1. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES

Operationele beleidskeuzes zijn strategieën om de visie m.b.t. de gewenste structuur van het tragewegennetwerk te realiseren / operationeel te maken. De visie wordt omschreven in de kompasnota.

Alle trage wegen uit de tragewegeninventaris werden 'gescoord' o.b.v. de wenslijnen, verzamelde noden & behoeften (deel van functionele / recreatieve route), het juridisch statuut en het actuele gebruik. Hoe hoger de score, hoe belangrijker het wegsegment. Op basis van de score zijn de trage wegen in categorieën ingedeeld die een idee geven naar prioriteit (hoog – medium – laag). Het puntensysteem en de daaruit voortgekomen categorieën zijn een leidraad m.b.t. de uitwerking van een actieplan incl. timing (zie verder).

In het actieplan ligt enerzijds de focus op maximale herwaardering van voormalige voet- en buurtwegen. De buurtwegen uit de Atlas der Buurtwegen van 1840 vormen immers nog steeds de (juridische) basis van het huidige wegennet en zijn een belangrijk onderdeel van het tragewegennetwerk.

Anderzijds ligt de focus ook op het (her)inschakelen van publiekrechtelijke erfdiensbaarheden van doorgang. Dit zijn paden en wegen, niet vermeld in de Atlas, die door langdurig openbaar gebruik een publiek statuut hebben verkregen.

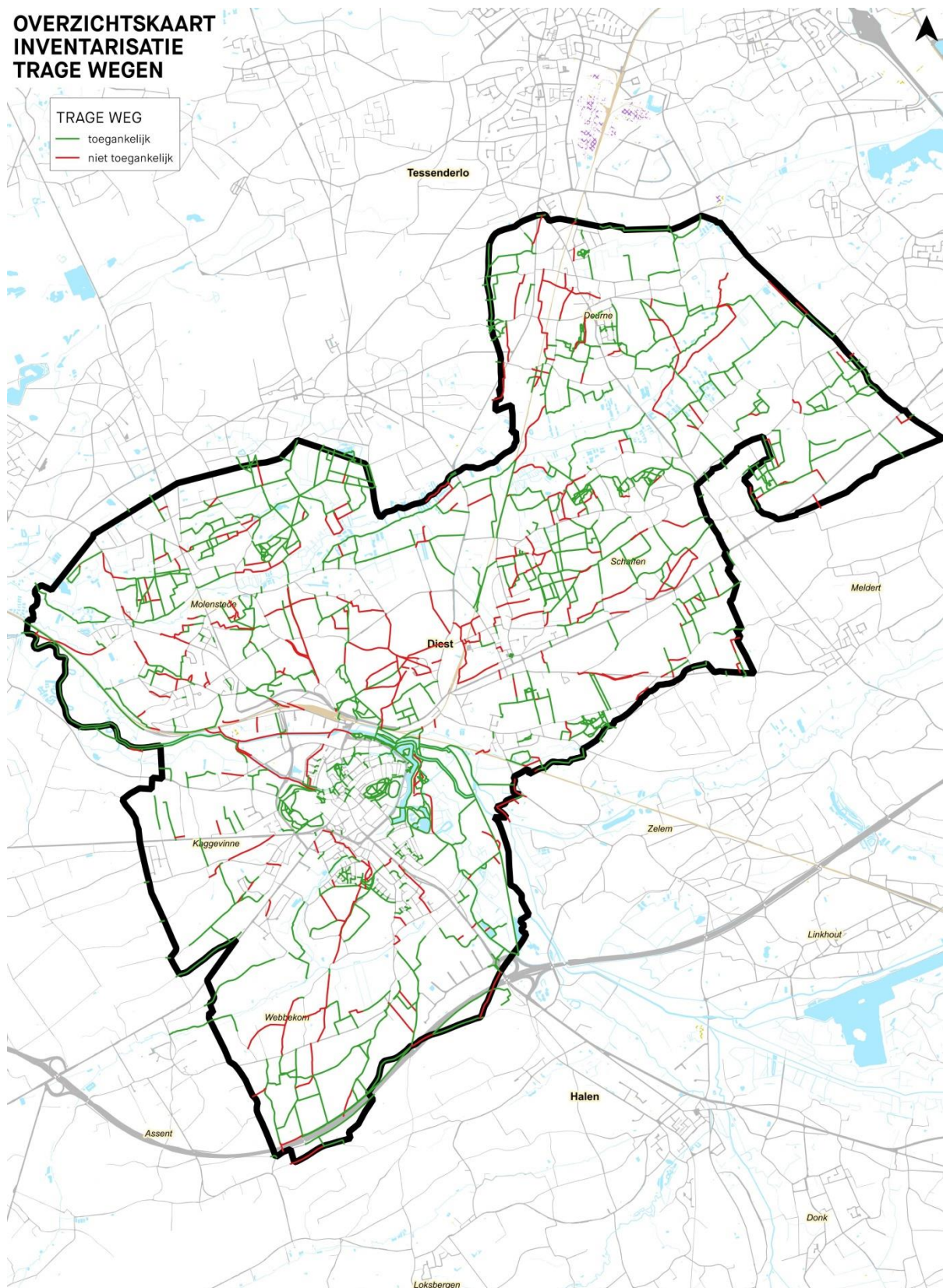
Op de volgende pagina's tonen we deze overzichtskaarten:

- toegankelijkheidskaart van de inventaris trage wegen;
- weergave van het resultaat puntensysteem en categorieën;
- kaart met visualisatie van alle voormalige buurtwegen.



OVERZICHTSKAART INVENTARISATIE TRAGE WEGEN

TRAGE WEG
— toegankelijk
— niet toegankelijk



Deze kaart werd opgemaakt i.h.k.v. het tragewegenproject en heeft geen juridische waarde.
Ze vormt een momentopname en is gebaseerd op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt.
Achtergrond: GRB © AIV

diest mijn stad

VLAAMS-BRABANT
Provincie van Vlaams-Brabant

TRAGE WEGEN

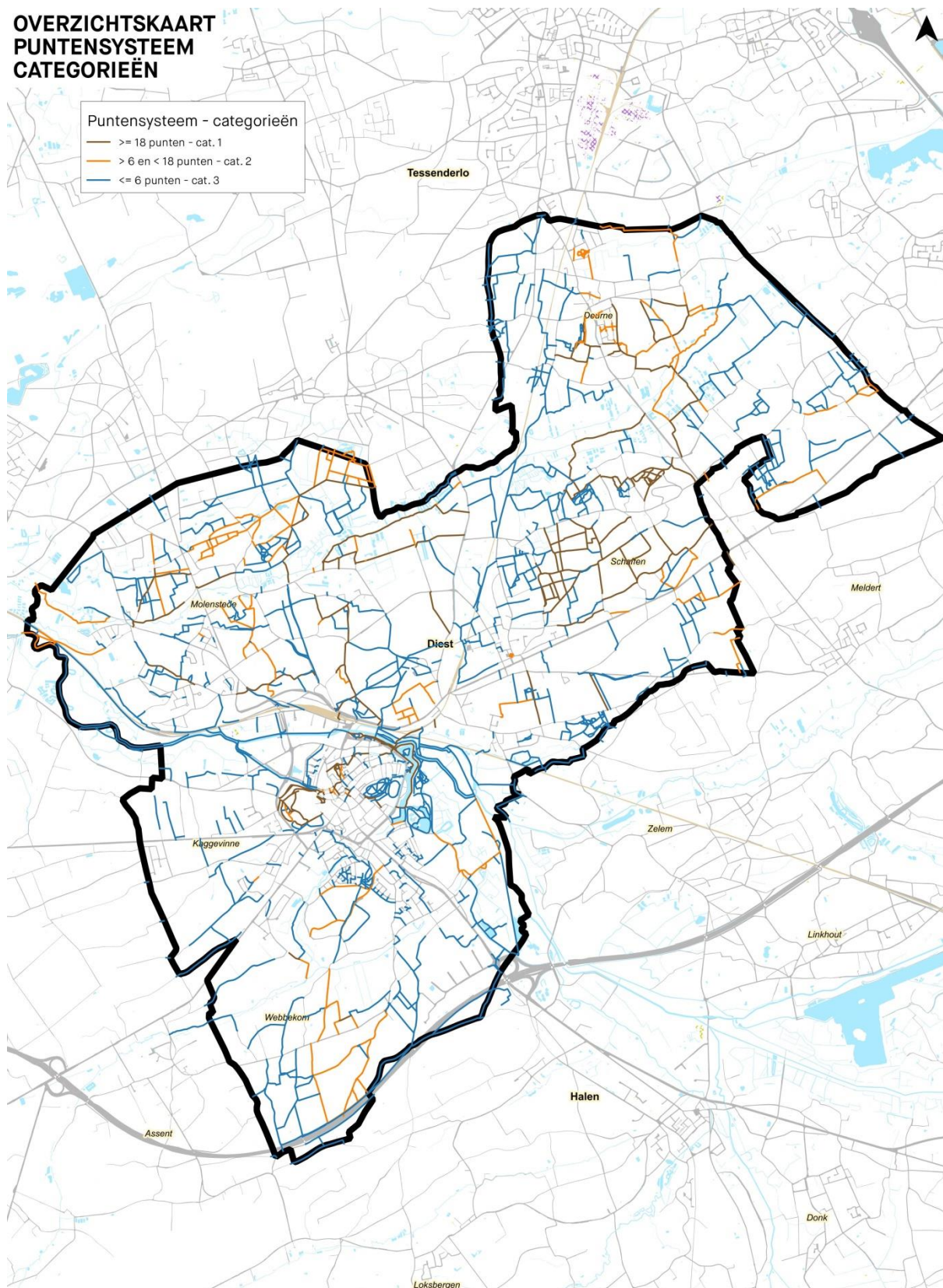
INTERLEUVEN
Interleuven Provincie van Leuven

0 1.000 m

OVERZICHTSKAART PUNTENSISTEEM CATEGORIEËN

Puntensysteem - categorieën

- ≥ 18 punten - cat. 1
- > 6 en < 18 punten - cat. 2
- ≤ 6 punten - cat. 3



Deze kaart werd opgemaakt i.h.k.v. het tragewegenproject en heeft geen juridische waarde.
Ze vormt een momentopname en is gebaseerd op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt.
Achtergrond: GRB © AIV

diest
mijn stad

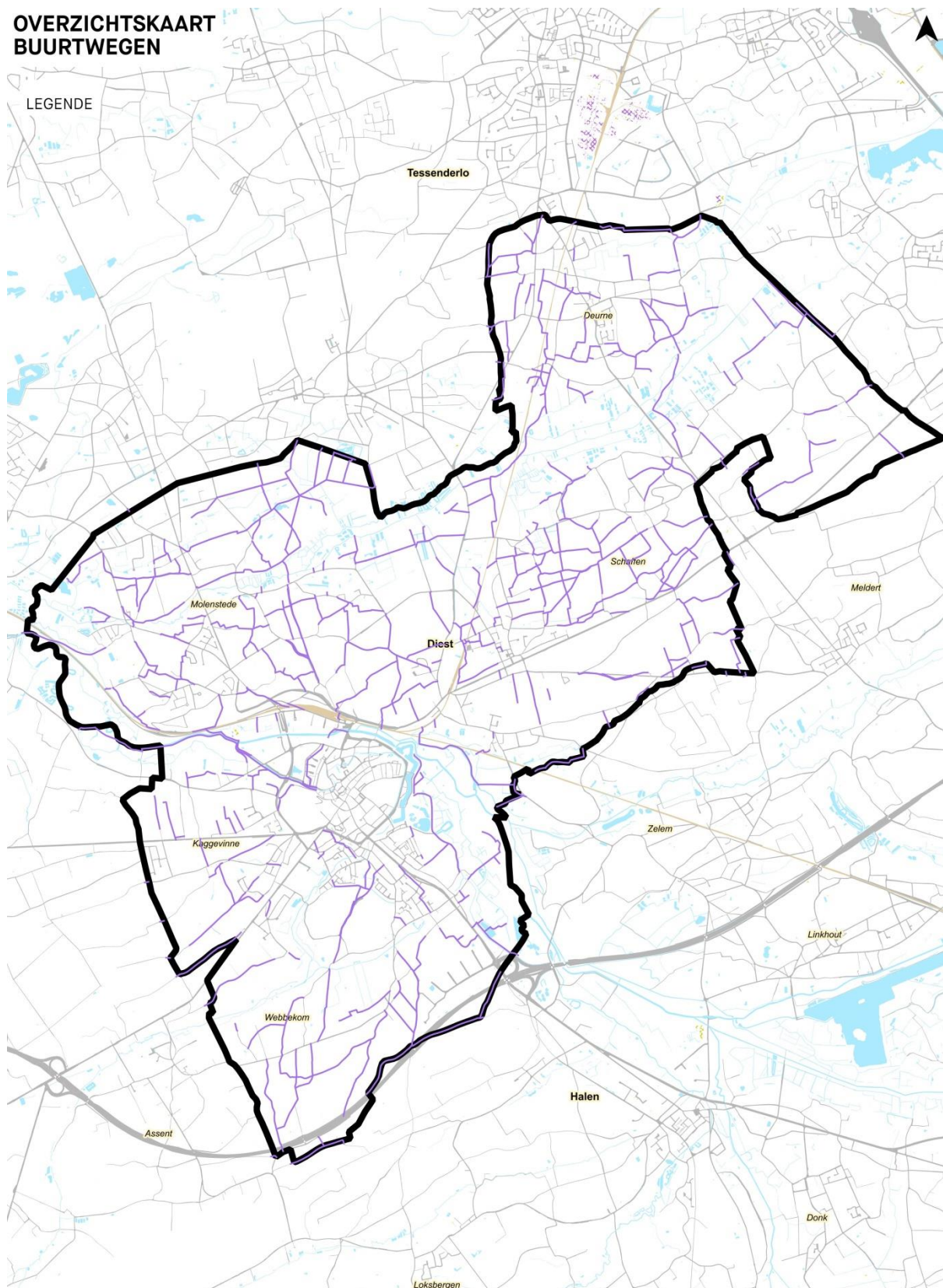
 **VLAAMS-
BRABANT**
Provincie van België

**TRAGE
WEGEN**  **INTERLEUVEN**
Intercommunale Samenwerking

0 1.000 m

OVERZICHTSKAART BUURTWEGEN

LEGENDE



Deze kaart werd opgemaakt i.h.k.v. het tragewegenproject en heeft geen juridische waarde.
Ze vormt een momentopname en is gebaseerd op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt.
Achtergrond: GRB © AIV

diest mijn stad

VLAAMS-BRABANT
Provincie van Vlaams-Brabant

TRAGE
WEGEN

INTERLEUVEN
Provincie van Interleuven

0 1.000 m



2. BESLISSINGEN NEMEN INZAKE (TRAGE) GEMEENTEWEGEN

Een integraal beleid rond trage wegen vereist doordachte en gefundeerde beslissingen m.b.t. het tragewegennetwerk. Hieronder volgen een aantal algemene doelstellingen en principes, samen met de koppeling met het beleidskader en actieplan.

2.1 Algemene doelstellingen en principes

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van wegen die deel uitmaken van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met de doelstellingen vermeld in artikel 3 van het Gemeentewegendecreet:

- 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;
- 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van wegen die deel uitmaken van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met de principes vermeld in artikel 4 van het Gemeentewegendecreet:

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
- 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
- 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrens-overschrijdend perspectief;
- 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

2.2 Beleidskader

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing – en bij uitbreiding over beheer, onderhoud en inrichting – van wegen die deel uitmaken van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met het globale beleidskader trage wegen dat bovengenoemde algemene doelstellingen en principes verfijnt, concretiseert en aanvult:

- de opgemaakte kompasnota: visie vanuit de stad + noden, behoeften, bezorgdheden en aandachtspunten die voortkwamen uit het publieke startmoment;
- de eerder vernoemde operationele keuzes;
- het afwegingskader.

2.3 Actieplan

Het actieplan dat het beleidskader verder operationaliseert, neemt de vorm aan van (GIS)tabellen + ondersteunend kaartmateriaal met concrete en generieke acties voor alle wegsegmenten uit de tragewegeninventaris incl. een timing. Het actieplan is een streefbeeld dat natuurlijk de logica uit het afwegingskader reflecteert en elke legislatuur zal worden geëvalueerd en zo nodig kan worden bijgestuurd.





3. AFWEGINGSKADER

Dit deel behandelt concrete reflexen en toetsstenen bij beslissingen m.b.t. de uitbouw / versterking van het tragewegennetwerk en toekomstige wijzigingen aan het netwerk.

3.1 Maximaal behoud van trage wegen

Om de trage wegen in de toekomst sterker in te zetten als netwerk voor voetgangers en fietsers moeten de bestaande / toegankelijke trage wegen in eerste instantie goed in stand gehouden en beheerd worden. Dit veronderstelt een efficiënt wegbeheerschap (garanderen van onderhoud, veiligheid e.d.), een gedegen handhavingsbeleid (bv. optreden tegen onrechtmatige inname of afsluiting van openbare doorgangen) en een secuur administratief protocol (bv. vrijwaren van trage verbindingen bij het afleveren van omgevingsvergunningen).



Schaluinstraat ter hoogte van brugje over de Demer

3.2 Verdichting van het tragewegennetwerk

Het tragewegennetwerk verdichten kan door herstel en herwaardering of door aanleg en ontwikkeling van nieuwe van wegen en paden.

3.2.1 Herstel & herwaardering

Het traag netwerk zal uitgebreid worden (in termen van aantal toegankelijke kilometers wegtracés). Heel wat in onbruik geraakte trage wegen kunnen vandaag opnieuw geactiveerd worden. In veel gevallen is de weg niet langer toegankelijk of zichtbaar op het terrein, maar is het openbaar recht van doorgang als dusdanig niet opgeheven. Door herstel of herwaardering krijgen deze 'vergeten' tracés of verbindingen een hedendaagse invulling.

De mogelijke aanpak of werkwijze m.b.t. afgesloten, ingenomen of slecht onderhouden / verwilderde trage wegen hangt vaak sterk samen met de lokale context zoals het actueel grondgebruik en eigendomssituaties. Meestal kan hier al een goed beeld van gevormd worden door een blik te werpen op de luchtfoto, het kadaster, historisch kaartmateriaal en / of door het screenen van info en eventuele knelpunten die tijdens de inventarisatie werden opgetekend. In bepaalde situaties kan bijkomend onderzoek nodig zijn om een weg al dan niet te herwaarderen / op te heffen (bv. terreinbezoek, overleg aangelanden / eigenaars).



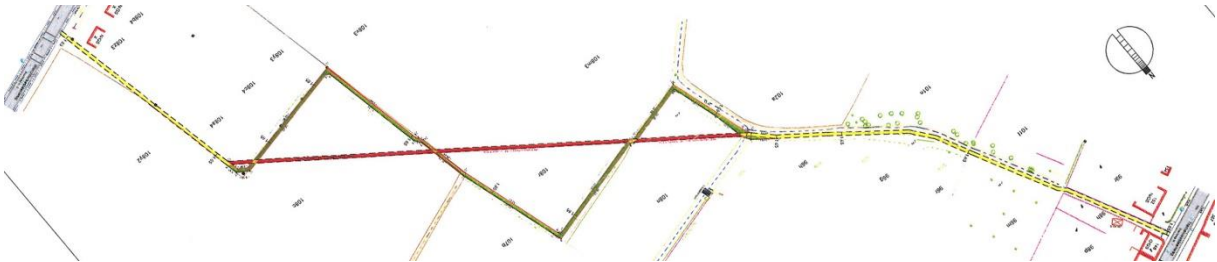


A. Wanneer de lokale situatie het toelaat, heeft herwaardering op de huidige / oorspronkelijke locatie de voorkeur. Zo kan het tracé van de weg grotendeels nog zichtbaar zijn en enkel een degelijke onderhoudsbeurt nodig hebben. Of volgt het traject de actuele perceelgrenzen zonder dat de weg drastisch ingenomen werd. Of misschien gaat het om een relatief eenvoudige eigendomssituatie (bv. de bedding is in eigendom van de stad zelf of van een beperkt aantal particulieren). We kunnen in deze gevallen spreken over 'quick wins': resultaten op het terrein zijn snel en haalbaar met beperkte inspanningen / middelen.



Situatie voor en na bij de realisatie van een quick win door uitvoering van een degelijke onderhoudsbeurt. (gemeente Voeren)

B. Wanneer de eerste optie niet haalbaar is, kan een verplaatsing van het tracé in overweging genomen worden. Er wordt bij een verplaatsing gestreefd naar een traject dat niet van eigenaar verandert (in vele gevallen is de bedding van een trage weg in eigendom van een of meer particulieren). Dat vermijdt complexiteit zoals bijkomende onderhandelingen of een gewichtiger dossier.



Bovenstaand voorbeeld toont een oplossing langs de perceelgrenzen voor een voetweg die voordien schuin door een aantal percelen liep. Tegelijk merken we wel op dat de omrijfactor een beetje vergroot. En afhankelijk van de beoogde gebruikersgroep kunnen (scherpe) hoeken een traject bemoeilijken bv. voor fietsers. (gemeente Begijnendijk)

C. In sommige gevallen is het omwille van de lokale situatie weinig realistisch – of zelfs niet wenselijk – om een trage weg te herstellen. Zo kunnen wegen al langere tijd ingenomen zijn door tuinen, doorsneden zijn door een spoorweg of zelfs overbouwd zijn terwijl er weinig tot geen mogelijkheden zijn tot verplaatsing. Of bepaalde trajecten kunnen ondertussen vervangen zijn door kwalitatieve alternatieven in de onmiddellijke omgeving. Ook een combinatie is uiteraard mogelijk. In dergelijke situaties kan gekozen worden om een weg niet te herstellen / op te heffen.





Voor wegen en paden waarvan de rooilijn niet beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen (de rooilijn is dan de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen) is het niet altijd eenvoudig om het statuut eenduidig vast te stellen. Specifiek m.b.t. herstel van publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang en / of erkenning van gemeentewegen op grond van dertigjarig publiek gebruik schuift dit kader volgende afwegingen naar voor.

Het gebruik van de weg voldoet aan volgende voorwaarden:

- Publiek / openbaar: Er wordt voldoende gebruik aangetoond door voetgangers en / of fietsers dus niet alleen de aangelanden en bv. enkele eigenaars van achterliggende percelen.
- Niet-dubbelzinnig: Het gebruik is / was van die aard dat er een wegbedding bestaat / bestond of in stand wordt / werd gehouden.
- Onafgebroken: De gebruiksdruk moet / moest voldoende hoog (geweest) zijn. Dit is een feitenkwestie: dus niet één keer per jaar passeren met 20 mensen van 1 wandelclub, maar voldoende passage.
- Langdurig: Al deze voorwaarden moeten gedurende 30 jaar vervuld (geweest) zijn.

Het publiek gebruik kan minstens worden vastgesteld door de aanwezigheid van de weg op historisch kaartmateriaal en luchtfoto's (tot op heden) en door getuigenverklaringen van inwoners en burgers die de weg de afgelopen 30 jaar hebben gebruikt. Andere 'bewijzen' die in aanmerking komen om het publiek gebruik aan te tonen:

- opname van de weg in voor het publiek toegankelijke parcours zoals mountainbike, wandel- en fietsnetwerken;
- fotomateriaal waaruit de voor het publiek toegankelijke staat van de weg blijkt;
- opname van de weg in administratieve documenten zoals plannen, vergunningen, aktes, opmeting in het GRB enz.;
- recent publiek gebruik kan worden vastgesteld door de aanwezigheid van publieke tracks van joggers en/of mountainbikers op de heatmap van bv. Strava of OpenStreetMap.



Screenshot Strava heatmap





3.2.2 Aanleg & ontwikkeling nieuwe wegtracés

Daarnaast kan het tragewegennetwerk ook uitgebreid worden door de ontwikkeling en aanleg van nieuwe wegtracés. Bij nieuwe projecten of bij aanpassingen van bestaande situaties is het belangrijk verkeersvrije of verkeersluwe wegen in het programma op te nemen. Op die manier kunnen belangrijke missing links gerealiseerd worden bv. ontbrekende schakel in een recreatieve route of een alternatief voor een druk kruispunt op een schoolroute. Tenslotte kan het traag netwerk aangevuld worden met diverse hybride of tijdelijke tracés die de bewegingsvrijheid van wandelaars en fietsers vergroten: olifantenpaadjes of spontaan ontstane sporen, restruimten die fungeren als passageruimten, infrastructuurbermen die ingezet worden als trage verbindingen, enz.

Nieuwe trage wegen realiseren kan o.a. op het moment dat zich bepaalde opportuniteiten voordoen: ruimtelijke ontwikkelingen zoals woonuitbreiding, een nieuwe verkaveling, reconversie van bestemmingen / terreinen, valoriseren van eigendommen van de stad, OCMW,... Een stedenbouwkundige last is een nuttig instrument om trage wegen te realiseren door voorwaarden te stellen bij vergunning. Een dergelijke stedenbouwkundige last kan opgelegd worden conform de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

3.3 Netwerkkwaliteiten

Bij beslissingen m.b.t. de uitbouw en versterking van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met een aantal belangrijke criteria voor de kwaliteit van het netwerk voor actieve weggebruikers.

3.3.1 Samenhangend & fijnmazig

Er wordt gestreefd naar een vergroting van de samenhang en fijnmazigheid van het tragewegennetwerk. Wijzigingen mogen niet leiden tot onderbroken trajecten, grotere maaswijdtes en onnodige omwegen, die voor voetgangers en fietsers zwaar doorwegen. Het streefdoel is een netwerk dat direct, dicht en verbonden is, zowel voor functioneel als recreatief gebruik. Samenhangend en fijnmazig houden dus in dat:

- een optimale bereikbaarheid van bestemmingen en voorzieningen gerealiseerd wordt te voet of met de fiets via een fijnmazig en samenhangend netwerk;
- bestemmingen nabij zijn;
- omwegfactoren minimaal zijn (streefwaarde: omrijfactor t.o.v. het kortste alternatief is minder dan 1,5);
- barrières weggewerkt zijn door bruggen, tunnels, passages onder of door gebouwen,...;
- er gezocht wordt naar afstemming met of aansluiting op bestaande netwerken en concepten zoals functionele netwerken voor fietsers of recreatieve wandelnetwerken.

3.3.2 Multifunctioneel & belevingsvol

Er wordt gestreefd naar een verhoging van de multifunctionaliteit en belevingskwaliteit van het tragewegennetwerk waarbij inrichting en het (beoogde) gebruik zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Wijzigingen mogen niet leiden tot verlies van mobiliteit of beleving voor de verschillende gebruikers – zowel functioneel als recreatief – of van verbonden maatschappelijke, ecologische diensten of cultuur-historische winsten (bv. door inrichting of ligging). Hieronder volgen een aantal voorbeelden.





Wijzigingen aan het tracé van een weg zijn soms nodig om de mobiliteit / multifunctionaliteit te verhogen bv. het verbreden van een wegbedding zodat verschillende gebruikers elkaar kunnen kruisen of het afstemmen van de breedte van een veldweg aan de dimensies van landbouwvoertuigen.

De berm van de weg is zeer belangrijk naar beleving toe. Wanneer de rooilijn te smal is, zal er weinig tot geen plaats zijn voor groen of een gracht. Wanneer de breedte beschikbaar is, is het aangewezen om naast ruimte voor de rijbaan zelf ook ruimte voor een aangename berm te voorzien. Op die manier kunnen trage wegen bv. als kwalitatieve verbindingen door verkavelingen of woonblokken maar ook als beleevingsvolle verblijfsfunctie ingericht worden.

Bij onverharde verbindingen die functioneel intensief gebruikt worden (bv. woon-werkverkeer of in een schooltraject) kan gekozen worden voor een opwaardering van de wegbedding met een halfverharding, inrichting met verlichting én vaak een grotere breedte.



Halfverhardingen in Park Cerckel en Park Jan Heylen

In bossen, natuurgebieden en holle wegen is verharding dan weer sterk af te raden omwille van de ecologische en / of historische waarde. Dergelijke wegen vereisen meestal ook een specifiek beheer en in vele gevallen volstaat voor de gebruiker een relatief smal pad.



Dassenaarde (bron: site Natuurpunt) Holle weg Mierenberg Wandeling

Trage wegen kunnen de dragers zijn in beleevingsvolle groenblauwe netwerken. Om dit netwerk te versterken, is de uitbouw en herstel van trage wegen langs waterlopen een belangrijke prioriteit.



beeld: jaagpad Demer



3.3.3 Verkeersveilig

Trage wegen zijn autovrij of autoluw en scoren dus goed op vlak van verkeersveiligheid. Maar het komt er op neer dat de rooilijnkeuze de richtlijnen inzake verkeersveiligheid volgt. Bij langere tracés voor voetgangers of fietsers wordt gestreefd naar een maximale invulling via trage wegen (trajecten in eigen bedding). Waar geen eigen bedding mogelijk is, wordt aangetakt op wegen waarbij het autoverkeer zoveel mogelijk gescheiden is van de trageweggebruiker bv. door bomenrijen of hagen. Verder wordt er gestreefd naar een minimaal aantal kruisingen en 'zwarte kruispunten' en naar een rooilijn die voldoende breed voorzien wordt. Binnen de bebouwde kom wordt naast trage wegen ook gebruik gemaakt van woonerven, doorlopende straten en fietsvoorrangswegen zoals fietsstraten. Specifiek voor fietsers is er extra aandacht voor veilige aansluitingen op andere wegen en worden scherpe hoeken vermeden. De vademecums voetgangers- en fietsvoorzieningen vanuit de Vlaamse overheid bieden een ondersteunend referentiekader voor de aanleg van verkeersveilige infrastructuur op maat van de zachte weggebruiker. Een prioriteit is het realiseren van veilige schoolomgevingen, dus bovenstaande geldt des te meer voor functionele schoolverbindingen.



Landbouwwegen, fietsstraten, woonerven en doorlopende straten hebben een autovrij of autoluw karakter en zijn veilig voor voetgangers en fietsers

3.3.4 Ontsloten

Een kwaliteitsvol tragewegennetwerk is fysiek toegankelijk maar ook zichtbaar op het terrein; het is uitnodigend voor al dan niet toevallige passanten.

Fysiek toegankelijk betekent meer dan geschikt voor voetgangers en fietsers. In meer stedelijke context, op specifieke domeinen zoals woonzorgcentra en ziekenhuizen of in schoolomgevingen is het aangewezen om trage wegen goed toegankelijk te maken of in te richten voor kinderwagens en rolstoelen.

Routeinformatie en bewegwijzering zorgen voor zichtbaarheid en leesbaarheid op het terrein zoals signalisatie recreatieve en thematische routes of infoborden onderweg. Dit is des te meer het geval wanneer de zichtbaarheid en ligging van de rooilijn adequaat wordt ingeplant bv. als deze de zichtlijnen volgt.



Naambordje buurtweg Molenstede



Signalisatie langeafstandsroutes

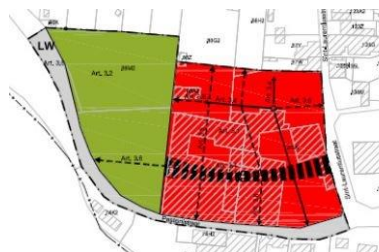


3.3.5 Grensoverschrijdend

Als geheel doorkruist het tragewegennetwerk grenzen (territoriaal, administratief), schaalniveaus (geografisch, functioneel), bestuursniveaus (multigovernance), eigendomsregimes (privaat/publiek) en sectorale doelstellingen of belangen. Het tragewegennetwerk is dus 'grensoverschrijdend' maar moet tezelfdertijd zorgen voor verbinding, integratie en coherentie. Hieronder volgen een aantal voorbeelden.

Wijzigingen aan het tragewegennetwerk worden zo nodig beoordeeld of uitgewerkt in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief bv. intergemeentelijke verbindingen die een bovenlokaal karakter kunnen hebben. Door samen te werken met buurgemeenten kunnen kansen opduiken die op het eerste zicht niet naar boven zouden komen.

De betekenis van het netwerk op verschillende schaalniveaus vergroot of blijft minstens bestaan. Wijzigingen moeten bijdragen aan de hiërarchische opbouw van het tragewegennetwerk en mogen niet leiden tot missing links.



Schaalniveau fietssnelweg versus doorsteek voorzien in een RUP (gemeente Begijnendijk)

Om het tragewegennetwerk te kunnen verbeteren, optimaal te beheren, onderhouden en inrichten, moet er een duidelijk overzicht zijn m.b.t. bepaalde eigendommen en het huidige beheer. Herstel en herwaardering kan bv. prioritair gebeuren daar waar trage wegen gelegen zijn op eigendom van de stad of het OCMW. M.b.t. beheer en onderhoud moet de vraag gesteld worden welke trage wegen nu al beheerd of onderhouden worden door de stad? Welke door de provincie, Natuurpunt of Agentschap voor Natuur en Bos? Welk specifiek beheer of onderhoud (bv. holle wegen) wordt uitbesteed of gebeurt misschien door particulieren? Deze oefening komt voor eens stuk een bod bij de opmaak van het actieplan. Pas wanneer dit in kaart is gebracht, kan er gekeken worden of het beheer en onderhoud geoptimaliseerd moet worden en wie beheer, inrichting en onderhoud van te herwaarderen – of eventueel nieuwe – trage wegen op zich zal nemen.



Dag van de Trage Weg 2016 en 2019 in Molenstede met Natuurpunt, Landelijk Gilde en Heemkring





Inwandeling van het 'laarzenpad' tussen de gemeente Hove en Lint op Dag van de Trage Weg 2015. De nieuwe verbinding kwam tot stand door een brede samenwerking: 2 gemeentebesturen, provincie Antwerpen (inhoudelijke ondersteuning en brugje over waterloop), Trage Wegen (inhoudelijke uitwerking), OCMW's (verkoop van gronden), Agentschap voor Natuur en Bos (afspraken beheer) en particulieren.

3.3.6 Contextueel maar dynamisch

Het tragewegennetwerk wordt zo goed mogelijk ontwikkeld in overeenstemming met de eigenheid van een locatie en binnen de draagkracht van de omgeving. Dit hangt sterk samen met de eerder benoemde multifunctionaliteit en belevingskwaliteit.

Maar het netwerk is niet statisch en kan evolueren doorheen de tijd (en dus ook de bijhorende rooilijnen). Het wordt best toekomstgericht ontwikkeld als antwoord op actuele uitdagingen en kan adaptief mee-evolueren met ruimtelijke mutaties, wijzigende noden, ecologische randvoorwaarden, nieuwe verplaatsingspatronen, enz. Bij de uitbouw, beheer en inrichting moet dus rekening gehouden worden met het 'levend' karakter van een tragewegennetwerk. Hieronder volgen een aantal voorbeelden.



Toegankelijkheidsborden Natuurpunt en Agentschap voor Natuur en Bos

Voor bepaalde trage wegen kunnen (periodiek) gebruikersbeperkingen ingesteld of verwacht worden o.a. omwille van kwetsbare natuur (bv. broedseizoen), beheerwerken, brandgevaar, richtlijnen bermdecreet (bermen mogen pas gemaaid worden vanaf 15 juni) of aard van de bedding (zoals natte zones op onverharde paden in de winter). Indien mogelijk wordt best

een alternatieve omleiding gezocht. Dit is bv. het geval in het Webbekoms Broek. Een afgestemd beheer, degelijke inrichting en signalisatie sluiten hier bij aan (bv. de nodige infoborden plaatsen of het voorzien van een knuppelpad in heel natte zones).

Soms kan het zijn dat een wegbedding doorheen de jaren op een organische manier verschoven is ten opzichte van de oorspronkelijke locatie. Dit hoeft geen probleem te zijn maar in sommige gevallen wordt de rooilijn best aangepast overeenkomstig de actuele gebruikstoestand om discussie in de toekomst te vermijden.



Info afgesloten wandelpad en opening brug in het Webbekoms Broek



Deze beelden tonen duidelijk het dynamische of levende karakter van een trage weg (gemeente Dilbeek)

Kasteellaan 349 A Tiensesteenweg 63
9000 Gent 3000 Leuven
09/331 59 20 016/23 09 04

www.tragewegen.be
info@tragewegen.be