

Voetwegen

erfgoed of ergernis?

BROCHURE BIJ DE STUDIEDAG OP 15 MAART 2003 IN GOOIK

breedbeeld
samenwerken rond cultureel erfgoed en landschap



PROVINCIE
VLAAMS • BRABANT



Geschiedenis van landbouw en Voeding
Met de steun van Cera Foundation, Boerenbond en de KULeuven

Voorwoord

Buurt- en voetwegen. Ooit waren het belangrijke verbindingswegen tussen kerk en school, hoeve en markt, gehucht en dorpskern. Vandaag zijn de ecologische en de cultuurhistorische waarde nog steeds van groot belang. Toch verdwijnen deze wegen in een heel snel tempo. Want heel vaak zijn de wegen geprivatiseerd, afgesloten of onbegaanbaar. Dat is niet altijd naar de zin van recreanten en andere actieve gebruikers van de wegen. Sommige wegen werden verlegd maar die tracéwijzigingen werden niet altijd aangebracht in de 'Atlas der Buurtwegen'. De Provincie begon met het digitaliseren en het actualiseren van deze atlassen. Dit omvangrijke werk zal ongeveer één jaar duren. Met Breedbeeld willen we zeker niet wachten op dit resultaat om de problematiek in deze materie verder uit te diepen. Zo willen we met de studiedag de discussie nog verder opentrekken. Elke spreker belicht vanuit zijn eigen achtergrond een bepaald facet. In deze brochure kunt u hun toelichting kort nalezen. Dankzij het kaartje achteraan kunt u later ook de wandeling nog eens hervatten. Wij hopen alvast dat u van de studiedag wat opstak.

Jean-Pol Olbrechts, gedeputeerde voor cultuur

Breedbeeld

Breedbeeld is een project van de dienst cultuur van de Provincie Vlaams-Brabant. Het heeft tot doel om negen **Pajotse gemeenten** (Bever, Galmaarden, Gooik, Halle, Herne, Lennik, Pepingen, Roosdaal en Sint-Pieters-Leeuw) te laten samenwerken rond **cultureel erfgoed en landschap**. Om dat te bereiken is het belangrijk om aan 'netwerking' te doen. Lokale en bovenlokale initiatieven krijgen een nieuwe dynamiek én een betere kwaliteit door intensiever samen te werken over de grenzen van de gemeenten en organisaties heen. Bovendien kunnen verenigingen op die manier informatie, ideeën én ervaringen uitwisselen.

Breedbeeld geeft het goede voorbeeld, want het project is een samenwerking tussen de provinciale dienst cultuur en het Centrum voor Agrarische Geschiedenis (CAG). Gedurende drie jaar zullen zij samenwerkingsverbanden opbouwen, linken leggen en projecten steunen. Het is echter niet de bedoeling dat Breedbeeld zelf met initiatieven op de proppen komt. De aanzet moet van de verenigingen zelf komen, waarbij Breedbeeld fungeert als hulpmotor of inspirator.

Naar een Vlaams netwerk van trage Wegen

Korte geschiedenis van ons wegennet

De Romeinse heirwegen vormden het eerste grote wegennetwerk, dat heel Europa doorkruiste. In de Middeleeuwen waren er vooral lokale verbindingen. De eerste steenwegen werden in de 18e eeuw aangelegd op bevel van keizerin Maria Theresia. In de 19de eeuw werd de basis van het huidige wegennet gelegd (wet van 10 maart 1838).

De wet van 10 april 1841 op de buurtwegen had de bedoeling te zorgen voor goede verbindingswegen, die van groot economisch belang waren in de jonge natie. De tracés van de buurtwegen (de wegen buiten de bebouwde kom) werden vastgelegd en de buurtwegen werden in kaart gebracht in de atlassen der buurtwegen. De gemeenten kregen de verantwoordelijkheid voor de berijdbaarheid van de wegen. Als gevolg van de wet verhoogde het aantal verharde buurtwegen van 3.040 km in 1840 tot 6.376 km in 1850.

Buurtwegen en gemeentewegen vormen samen de kleine wegen, de Gewestwegen, de provinciale wegen en de snelwegen vormen de hoofdwegen. Het wegennet maakte een expansie door na de tweede wereldoorlog.

Vandaag zijn er 1.700 km autowegen, 1.200 km expreswegen, 15.000 km hoofdwegen en 9.000 km kleine wegen in Vlaanderen.

De situatie van de buurtwegen in Vlaanderen

Op kaarten is een duidelijke evolutie van de wegensituatie in Vlaanderen te zien:

- kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden (Ferraris, ca. 1770): groot aantal kleine wegen die dwars door de akkerlanden lopen.
- kaart van Vandermaelen (1842): dicht netwerk van kleine wegen.
- eerste topografische kaart van het Militair Geografisch Instituut, het MGI (1862): aantal verharde wegen sinds 1842 sterk toegenomen, nog maar weinig tracés verdwenen.
- topografische kaart van het Nationaal Geografisch Instituut, het NGI (1964): enkele wegen bijgekomen.
- NGI-kaarten van 1974 en 1977: landelijke wegen bijna allemaal verhard, dichtheid verminderd, meeste diagonale paden verdwenen.
- NGI-kaarten van 1992: vele doodlopende paden en weggetjes die verbindingen tussen de grotere wegen mogelijk maakten.

De buurtwegen zijn volgens wettelijk bepaalde procedures (vastgelegd in de wet op de buurtwegen van 1841) vastgelegd in de atlassen van de buurtwegen voor elke gemeente in België. In deze atlassen is de situatie rond 1845 vastgelegd. Latere wijzigingen zijn op aparte plannen vermeld, maar niet in de atlassen opgenomen. Ook zogenaamde 'servitudewegen' (particuliere wegen) waarop een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang van toepassing was, zijn er niet altijd in opgenomen en daar bestaan ook vaak geen latere plannen van. De atlas van de buurtwegen is dus geen volledige bron.

Belgische situatie

- 4.1 km verharde weg per km² (Nederland: 3 km verharde weg per km²)
- 0.2 km onverharde weg per km² (0.4 km onverharde weg per km²)
- naar schatting 1/4 tot 1/3 van de wegen is verhard of verdwenen (Frankrijk: 1/5 van de kleine wegen zijn verdwenen sinds 1945)
- verdwenen holle wegen in Riemst: 212 op 353; in Gingelom: 147 op 283; in Voeren: 51 op 195; in Borgloon: 77 op 220

Oorzaken van de teloorgang

Als gevolg van de motorisering van het verkeer verloren veel buurtwegen, die vooral geschikt zijn voor ongemotoriseerd verkeer, hun functie. Ruilverkavelingen van jaren '60 en '70 versterkten deze tendens nog eens: er kwamen nieuwe tracés en vooral verharde wegen bij, terwijl secundaire verbindingen verdwenen. Het sociaal-culturele klimaat was niet erg bevorderlijk voor het instandhouden van kleine wegen. Ten slotte waren er juridische oorzaken voor het verdwijnen van buurtwegen: de wet van 1841 voorziet in verwerving door aangelanden na 30 jaar niet-gebruik van de weg.

Naar een nieuw concept van de buurtweg

Volgens de wet van 1841 zijn alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom buurtwegen, zowel verharde als onverharde. Een andere definitie luidt: buurtwegen zijn wegen voor niet-autoverkeer.

Een nieuwe definitie probeert de nieuwe functies van buurtwegen te omvatten: **buurtwegen zijn alle gemeente- en servituedwegen in het landelijk gebied, die uitsluitend of grotendeels gebruikt worden door niet-gemotoriseerd verkeer, en als dusdanig een rol (kunnen) spelen voor de mobiliteit, de zachte recreatie, de landbouw en de natuurontwikkeling.**

Met deze definitie komt men van buurtwegen naar 'trage' wegen: wegen met een toekomstige nieuwe mobiliteits- en recreatiefunctie. Het gaat dan om:

- eenmanswegels (*kerkwegels, veldwegels, voetwegels*): deze zijn bijna nooit verhard en hebben hun oorspronkelijke functie vaak verloren. Daarom worden ze sterk bedreigd.
- landbouwwegen (*landwegen, veldwegen*): deze zijn zo breed als een kar en niet verhard. Landbouwwegen die niet van direct nut voor de landbouwers zijn, verdwijnen.
- boswegels en -wegen: deze wegen zijn enigszins aangelegd, bijvoorbeeld met steenslag, in betere staat dan de landbouwwegen en weinig of niet bedreigd.
- ruilverkavelingswegen: bestaande of nieuwe wegen die in verband met ruilverkaveling verhard zijn. Deze wegen zijn geschikt voor fietsers en kunnen niet zomaar 'verdwijnen'.
- kleine verbindingswegen: oude aarden wegen, die verhard zijn met asfalt of beton en die soms door gemotoriseerd verkeer gebruikt worden.
- jaag- en dijkpaden: paden langs vaarten, tegenwoordig vaak verhard en afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, maar wel open voor fietsers.
- voormalige trein- en trambeddingen: deze oude beddingen zijn vaak waardevolle natuurverbindingen en worden vaak verhard voor recreatief gebruik.

Wegen voor landschap, natuur en milieu

Het is belangrijk een fijnmazig netwerk van onverharde wegen in Vlaanderen in stand te houden, om vele redenen. Er is het erfgoedaspect: holle wegen, kerkwegels, landwegen zijn door mensen in de loop der tijd in het landschap aangelegd en geven dat landschap zo een eigen gezicht. Deze verbindingen waren, en zijn nog steeds belangrijk voor de gemeenschap en verdienen daarom bescherming als cultuurhistorisch erfgoed, net als gebouwen.

Op onverharde wegen en paden is heel wat leven. Zo is de flora in bermen van onverharde wegen vaak uniek en zeer gevarieerd. Verharde wegen beïnvloeden de bodem soms negatief: ze brengen stoffen in de bodem die slecht zijn voor planten die juist een voedselarme of zure bodem nodig hebben. Verharding verstoort daarom flora en fauna.

Onverharde wegen vormen corridors tussen de versnipperde natuurgebieden in Vlaanderen, hoewel in het Vlaams Ecologisch Netwerk geen specifieke rol voor buurtwegen is vastgelegd.

Wegen voor de landbouw en zachte recreatie

De schaarse open ruimte is zeer versnipperd geraakt, omdat de gewestplannen elk stukje grond toekenden aan één van de gebruikers: landbouw, huisvesting, recreatie, industrie, infrastructuur, natuur. Daarom is een herinrichting van zowel het platteland als de stedelijke gebieden noodzakelijk, zodat de diverse functies er naast elkaar kunnen bestaan. Concreet betekent dit dat actieve recreatie ook moet kunnen in landbouw-, natuur- en woongebieden. Conflicten tussen de verschillende gebruikers van de open ruimte kunnen voorkomen worden door de introductie van het begrip 'recreatief medegebruik'. In deze visie zijn in een bepaald gebied wel verschillende functies toegelaten, maar krijgt dat gebied toch één *hoofdfunctie* (bijvoorbeeld de landbouw, de natuur). Andere gebruikers mogen het gebied *medegebruiken*, mits zij de hoofdfunctie niet hinderen. In deze visie houdt het beleid niet alleen rekening met de hoofdgebruiker, maar ook met de medegebruiker.

Aanbevelingen voor het behoud van het Vlaamse buurtwegennet

- Er is behoefte aan een toekomstgerichte definitie van het begrip *trage weg*.
- De Atlassen der Buurtwegen moeten gemoderniseerd en eenvormig gemaakt worden. Overbrenging op een duurzamere drager wordt in elk geval dringend.
- Er moet één centrale inventaris van wat in Vlaanderen nog rest aan trage wegen opgesteld worden. Vervolgens moet er een aangepast en toekomstgericht buurtwegenplan in elke gemeente gemaakt worden.
- Verfijning en modernisering van de wet van 1841. Trage wegen zouden een juridisch statuut op gewestelijk niveau moeten krijgen, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen de fysieke infrastructuur van wegen en paden, en de toeristische of mobiliteitsinfrastructuur die er gebruik van maakt (bewegwijzerde circuits, netwerken).
- Het begrip *trage weg* kan worden opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- Oprichting van een centrale instantie die het patrimonium aan trage wegen inventariseert, bestendigt en bruikbaar maakt met het oog op de groeiende behoefte aan recreatie en zachte mobiliteit.
- Het netwerkconcept versterkt de fysieke herkenbaarheid van de trage wegen. Door zijn uniformiteit (weginrichting, bewegwijzering, aankleding) en promotie kan het netwerk een sterke identiteit uitbouwen, wat het gebruik bevordert en de overlevingskansen van de ingeschakelde wegen verhoogt.
- Vastleggen van de bevoegdheden voor *fysieke infrastructuur* en *wandel- en fietsnetwerken*.
- Het beleid dient rekening te houden met de uiteenlopende vereisten voor de verschillende recreatievormen. Zo verkiezen wandelaars onverharde wegels, fietsers willen graag een vorm van verharding.
- Het concept 'recreatief medegebruik' zou in de ruimtelijke ordeningswetgeving en -planning opgenomen kunnen worden. Het zou in convenants tussen de overheid en de diverse gebruikersorganisaties een officiële bevestiging kunnen krijgen, op gewestelijk zowel als op regionaal en lokaal vlak.
- Bij het inrichten van oude en nieuwe trage wegen dient men te bepalen welke doelgroep waar wenselijk is, en met welke andere doelgroepen hij kan gecombineerd worden. De verharding van de weg, de breedte, de lengte, de bewegwijzering en de aankleding zullen verschillen naar gelang de beoogde doelgroep. De grootste duidelijkheid in het aangeven van wat kan en niet kan is daarbij wenselijk.
- Er is dringend behoefte aan een regeling van de toegankelijkheid van alle types van trage wegen en buurtwegen. Per type, en rekening houdend met het principe van het recreatief medegebruik, moet uitgemakt worden wie van welke weg gebruik mag maken en wie niet. Het gebruik van afsluitingsinfrastructuur (bijvoorbeeld draaimolentjes, fietssluisen) zou wettelijk geregeld en aangemoedigd moeten worden.
- Instellen van een uniforme subsidieregeling voor eigenaars die wegen en paden door hun natuurgebieden, bossen of weiden toelaten.

Paul Maes

Op pad in het landelijk gebied. Erkenning van nieuwe behoeften

Maatschappelijke veranderingen tekenen het landelijk gebied

De verstedelijking verhoogt de recreatieve aantrekkingskracht van het platteland. Door de opmars van de vrije tijd beschikken meer mensen over meer tijd en meer middelen voor recreatie. In het kader van onthaasting in de richting van groen, open ruimte en stilte, herontdekken mensen het landelijk gebied. De openluchtrecreatie neemt snel toe; dit fenomeen wordt ook een economisch gegeven. Goede ontsluiting van het platteland en de automobilititeit maken de meeste landelijke gebieden zeer bereikbaar. Tegelijkertijd wensen recreanten, vooral wandelaars, fietsers en ruiters een toegankelijk landelijk gebied.

Gevolg: de recreatieve functie van het platteland won het laatste decennium snel aan belang: het platteland zoekt naar een aangepast antwoord op de recreatievraag.

Tegenover de recreatievraag staan de mobiliteitseisen. Maatschappijtrends zoals individualisering en globalisering of schaal-vergroting zijn zichtbaar in het mobiliteits-gedrag. Veel mensen eisen snelle verplaatsingen op hiervoor aangepaste wegen, omdat 'alles onmiddellijk bereikbaar moet zijn'. Tegelijkertijd neemt de afstand tussen wonen en voorzieningen en wonen en vrije tijd toe. Steeds meer mensen willen wonen op het platteland. Het landelijk gebied wordt verkaveld, de verkeersinfrastructuur moet zich aanpassen.

Vaststelling: ook de auto beheerst het mobiliteitsgedrag in het landelijke gebieden. Traag verkeer (voetgangers en fietsers) krijgt minder aandacht.

Vaststellingen op het terrein

De recreatiedruk veroorzaakt overlast in bepaalde regio's. Bij piekmomenten veroorzaakt de recreatiestroom verkeersdruk, hinder en zelfs schade in de meest aan-trekkelijke regio's waardoor de woonkwaliteit van de landelijke bewoners dreigt af te nemen en de hoofdgebruikers van het landelijk gebied - bos, natuur en landbouw - moeilijkheden ervaren.

Vaststelling: landelijke regio's en hun bewoners hebben behoefte aan een doordachte begeleiding van het recreatieve proces.

De attitude van recreanten laat soms te wensen over. Bewoners en hoofdgebruikers signaleren onbegrip en een gebrek aan respect van sommige recreanten voor het eigendomsrecht en de privacy van de inwoners. Recreanten respecteren vaak niet het feit dat hoofdgebruikers aan het werk zijn. Dat onachtzaam gedrag heeft schade en hinder als resultaat.

Vaststelling: een sensibilisatie van de recreant via duidelijke informatie en kleinschalige infrastructuur is nodig.

De Atlas der Buurtwegen inventariseerde de meeste buurtwegen ruim 150 jaar geleden toen de verkeersstromen een totaal ander patroon volgden. Meer dan een eeuw geleden verplaatsten de mensen zich voor het woon-, werk- en dienstenverkeer op voetafstand: de wegeninfrastructuur was hierop afgestemd. Vele buurtwegen verdwenen omdat ze in onbruik raakten: men had ze niet meer nodig omdat het verplaatsingsgedrag wijzigde en een ander ruimtegebruik ontstond. De verkeersinfrastructuur werd aangepast aan het autoverkeer of het autoverkeer vond zijn weg naar - aan deze snelheid minder aangepaste - wegen (sluipverkeer).

Gevolg : recreanten stuiten op afgesloten, verdwenen en niet meer onderhouden wegen. Het lokaal traag verkeer zoekt naar veilige wegen.

Visie vanuit de invalshoek van de bewoners en hoofdgebruikers van het landelijk gebied

Recreatief medegebruik in goede banen leiden

De Vlaamse open ruimte is schaars en kan niet voldoen aan de vele behoeften. Ruimte bijmaken is geen optie. Het laten samen gaan van verschillende gebruiksvormen of functies in één gebied biedt wel een oplossing (multifunctionaliteit). Wanneer recreanten mee gebruik-maken van een gebied met een andere hoofdbestemming noemt men dit recreatief medegebruik. In landelijke gebieden zijn landbouw, natuur en bos de (ruimtelijke) hoofdfuncties. De term 'recreatief medegebruik' (gelanceerd door Nederlandse planologen) legt de verhouding vast tussen hoofdgebruiker en medegebruiker. De hoofdgebruiker geniet een zekere voorrang. Recreatief gebruik van landbouwzones, van bos- of natuurgebieden vraagt evenwel om een voorzichtige aanpak. Deze gebieden zijn kwetsbaar en op sommige ogenblikken zelf bijzonder kwetsbaar zoals tijdens de broed-periode, de oogsttijd, de kapperperiode. Deze kwetsbaarheid is zowel van ecologische als van economische aard. Maar ook het recreatief medegebruik van de woonomgeving van andere mensen, de bewoners van het landelijk gebied heeft voor- en nadelen. Deze kwetsbaarheid is van sociale aard. Daarom zijn randvoorwaarden en goede afspraken nodig om deze processen in goede banen te kunnen leiden.

Stellingen van de Landelijke Gilden

Het moet duidelijk zijn dat het recreatief medegebruik ondergeschikt is aan het hoofdgebruik. Het moet daarom mogelijk zijn in bepaalde periodes tijdelijk bepaalde tracés te verleggen of zelfs in alternatieven te voorzien indien de kwetsbaarheid van het gebied dit vereist.

De recreanten, zowel de georganiseerde als de niet-georganiseerde, moeten worden gesensibiliseerd en geïnformeerd. Klare informatie en een goede begeleiding van recreanten kunnen bijdragen tot een beter wederzijds begrip en kunnen schade of hinder voorkomen. De formule van overleg en dialoog biedt volgens ons een stukje van de oplossing.

We namen het initiatief om met grote, representatieve koepels van recreanten en van hoofdgebruikers een Ronde Tafel te organiseren. De Landelijke Gilden werken in dit kader ook aan een recreatieve code waarbij we met de recreanten een aantal afspraken maken.

Een goede planning moet overdruk in bepaalde regio's voorkomen. De provinciale ruimtelijke structuurplannen bieden hier een houvast.

Ruimte voor traag, functioneel verkeer: voor voetgangers en fietsers

Het drukkere recreatieve verkeer op het platteland doet de druk toenemen om de landelijke gebieden verder te ontsluiten voor openlucht recreatie. Vooral wandelaars en fietsers zijn vragende partij. Wandelclubs beroepen zich op historische tracés en staven hun rechten op basis van de Atlas der Buurtwegen.

De dorpsbewoners willen vooral veilige routes voor traag en functioneel verkeer in de eigen woonomgeving: ze wensen op een veilige manier te voet of met de fiets van en naar school, winkels of andere voorzieningen in het dorp te kunnen gaan. Zij hebben evengoed een recreatieve vraag. Rustig en veilig kunnen wandelen, fietsen en spelen in de eigen gemeente maakt deel uit van de kwaliteit van de woonomgeving.

De strijd tegen sluiptwegen en tegen de versnijding van dorpskernen is reeds aangebonden. Maar dit volstaat niet. Er dient zich een andere mobiliteitsvraag aan, namelijk het bevorderen van en dus ruimte geven aan het traag verkeer, fietsers en voetgangers.

Stelling van de Landelijke Gilden

De oude Atlas en de toepassing van de Wet van 1841 op de Buurtwegen zorgen vaak voor conflicten. De Landelijke Gilden pleiten bij actuele problemen voor overleg met de betrokkenen (gemeente, aangelanden) in plaats van de juridische en confronterende aanpak. Vanuit overleg kunnen betrokkenen zoeken naar evenwichtige oplossingen voor alle partijen. Zo kan bijvoorbeeld een niet geschrapte maar in onbruik geraakte buurtweg na overleg op een alternatief tracé worden verlegd.

De open ruimte is te schaars om ondoordacht nieuwe wegen en paden aan te leggen. Buurtwegen heropenen enkel wegens hun historische functie is evenmin een doordachte optie. Zij zijn ontoegankelijk geworden omdat ze geen verkeersfunctie meer hadden. Heropenen of herleggen van buurtwegen moet in een ruimer kader worden geplaatst. Het moet passen in een globale planning met oog voor de nieuwe behoeften.

Er moet dus werk worden gemaakt van een mobiliteitsplanning met aandacht voor de recreatieve vragen van buitenaf en de terechte lokale vragen naar ruimte voor traag, functioneel verkeer binnen de gemeente.

Het denkproces rond de gemeentelijke ruimtelijke planning dat in de meeste gemeenten nog volop loopt is de uitgelezen kans om ook de actuele mobiliteitsvraag te bestuderen en deze te koppelen zowel aan de recreatieve vraag als aan de behoefte aan een meer milieubewust en energievriendelijk mobiliteitsgedrag.

Het gemeentelijk infrastructurele netwerk is vastgelegd in de Atlas der Buurtwegen en bijlagen. De taken en de verantwoordelijkheid van het lokaal bestuur zijn gekend, het bestuur moet dit netwerk beheren en onderhouden. De gemeente moet nu het actuele feitelijke gebruik van de buurtwegen bestuderen. Deze studie moet de basis vormen voor processen van inspraak en overleg met de dorpsbewoners en de aangelanden en voor het herdenken van de verkeersinfrastructuur van de gemeente in het kader van een globaal plan.

Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om de inwoners te sensibiliseren voor verplaatsingen te voet of per fiets. Maatregelen en ingrepen moeten dit ondersteunen. (Een goede afstemming van de milieusamenwerkingsovereenkomst en van het mobiliteitsconvenant biedt mogelijkheden).

Caroline Audoor

Het Regionaal Landschap als bemiddelaar. Een voorbeeld uit de praktijk

Een regionaal landschap is een **samen-werkingsverband** dat door een provincie of op initiatief van minstens drie gemeenten wordt gestart. Regionale landschappen zijn actief in een streek met een hoge concentratie aan waardevolle natuurterreinen of landschapselementen. Wat regionale landschappen zo eigen maakt is de werking op de snijlijnen van natuurbeheer, natuurontwikkeling en natuurgericht toerisme. Vlaanderen telt in totaal negen regionale landschappen, waarvan het Regionaal Landschap Zenne, Zuun en Zoniën er één is.

Het Regionaal Landschap Zenne, Zuun en Zoniën

Het Regionaal Landschap brengt besturen en verenigingen bij elkaar om samen werk te maken van streekeigen natuur en landschap in Zuid-West Brabant. Het omvat de volgende gemeenten: Asse, Beersel, Bever, Dilbeek, Drogenbos, Galmaarden, Gooik, Halle, Herne, Hoeilaart, Lennik, Pepingen, Roosdaal, Sint-Pieters-Leeuw en Ternat.

Met projecten rond natuurbehoud en landschapszorg, kleine landschapselementen, het streekeigen karakter, natuurrecreatie en natuureducatie, en recreatief medegebruik wil het Regionaal Landschap aan een ruim publiek voorbeelden aanreiken van hoe men natuur en landschap kan beheren. Via de realisatie van tal van projecten biedt het Regionaal Landschap telkens opnieuw kansen aan sociale tewerkstelling. Voor de uitvoering van de werken wordt een beroep gedaan op sociaal-economiebedrijven.

Het Regionaal Landschap richt zich tot besturen, particulieren, scholen, verenigingen en landbouwers. Door partners samen te brengen, door te informeren, begeleiden, sensibiliseren en te bemiddelen, maar meer nog door specifieke acties op het terrein, draagt het Regionaal Landschap bij tot het behoud van onze streekeigenheid. De leden van het Regionaal Landschap zijn de provincie Vlaams-Brabant, de gemeentebesturen, plaatselijke afdelingen van Natuurpunt, Kanaaltochten Vlaams-Brabant, Milieu Organisatie Lennik, Opbouwwerk Pajottenland, Bedrijfs Gilde Boerenbond, Streekvereniging Zenne en Zoniën en Vakantiegenoegens. Als vzw werkt het Regionaal Landschap met subsidies van de gemeenten, de provincie Vlaams-Brabant, het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap. In het kader van specifieke projecten leveren ook de Koning Boudewijnstichting en Europese fondsen hun bijdrage.

Herwaardering van buurt- en voetwegen

Buurt- en voetwegen, hoewel voor vele wandelaars en fietsers ideale verbindingspunten in het landschap en een veilig alternatief, leiden vandaag een verdoken bestaan. Door verkeerde toepassingen van de nochtans duidelijke en ondubbelzinnige wet van 10 april 1841 “sur les chemins vicinaux”, door de verdeelde meningen in de rechtsleer, en door het moderniserende platteland en de toename van het gemotoriseerde verkeer, zijn de voetwegen in onbruik geraakt, officieel afgeschaft, verlegd, of ingepalmd door aanpalende eigenaars.

Buurt- en voetwegen beleven sinds korte tijd een revival. In het werkingsgebied van het Regionaal Landschap Zenne, Zuun en Zoniën zijn al heel wat initiatieven rond buurt- en voetwegen opgestart. Op verscheidene plaatsen zijn vrijwilligers gestart met een inventarisatie of worden oude inventarisaties weer in de schijnwerpers geplaatst. De provincie Vlaams-Brabant is bezig om de oude Atlas der Buurtwegen digitaal op kaart te brengen. Er lijkt een keerpunt te zijn gekomen en de hernieuwde aandacht lijkt onomkeerbaar. Maar ondanks alle inspanningen blijken alsmaar vaker een huis of een garage te staan waar normalerwijze een officiële voetweg zouden moeten liggen. Dat bleek toen medewerkers van het Regionaal Landschap er met oude kaarten op uittrokken om de stand van zaken na te gaan in de gemeente Herne.

Vanuit verschillende invalshoeken besteedt het Regionaal Landschap ruime aandacht aan buurt- en voetwegen als historisch erfgoed en on-derneemt daarbij de volgende stappen:

- de gemeenten aanzetten tot herwaardering van buurt- en voetwegen;
- op één lijn brengen van plaatselijke werkgroepen, bundelen van initiatieven;
- ontwikkelen en/of stimuleren van een eenvormige methodiek:
 - bij de inventarisatie
 - bij het zoeken van aangepaste verhardingen
 - bij de keuze van bewegwijzering
 - bij de aanpak van de juridische problematiek;
- ijveren voor een intergemeentelijk netwerk van buurt- en voetwegen.

In die zin oefent het Regionaal Landschap een **voorbeeldfunctie** uit. Via sensibilisering stimuleert het Regionaal Landschap andere actoren om het werk voort te zetten en rond deze buurt- en voetwegenproblematiek concrete acties te

ondernemen. Voorbeelden van activiteiten van het Regionaal Landschap zijn het ontwerpen van een fichesysteem voor inventarisatie en een inventaris te velde in de gemeente Herne.

Ontwikkeling van een objectief fichesysteem

In 2001 zijn medewerkers van het Regionaal Landschap gestart met een inventaris van de buurt- en voetwegen ten Zuidwesten van Brussel. Het was de bedoeling eerst de nog bestaande wegen te inventariseren, vertrekkend van de topografische kaart. Na de inventarisatie wordt het wettelijk statuut van de wegen nagegaan en wordt bekeken welke wegen op het terrein zijn verdwenen.

Om deze terreininformatie objectief te bekijken, te noteren en te verwerken, ontwierp het Regionaal Landschap een fiche (p. 12) waarop zorgvuldig steeds dezelfde informatie wordt genoteerd. Naast een korte identificatie van de voetweg, worden de kenmerken genoteerd zoals het profiel en voor welke mensen de voetweg geschikt is. In een derde deel van de fiche wordt de informatie i.v.m. de landschappelijke kwaliteit van de buurtweg genoteerd. Op het einde is er ruimte voor aanvullend commentaar. Deze gegevens worden gekoppeld aan een GIS-systeem. Nadien is het eenvoudig om kaarten te maken volgens de geïnventariseerde kenmerken, zoals kaarten met alle voetwegen die geschikt zijn voor mensen met een kinderwagen, of alle voetwegen met een steil lengteprofiel, of alle voetwegen in goede staat en met een mooi uitzicht.

Na eerste ervaringen met dit fichesysteem in Halle en Beersel, is hetzelfde systeem gebruikt voor de inventaris in Herne.

De inventarisatie in Herne

Op verzoek van de gemeente Herne is het Regionaal Landschap begonnen met de inventarisatie van alle officiële voetwegen en hun huidige toestand in Herne en met een haalbaarheidsonderzoek omtrent het hergebruik ervan, zowel functioneel als recreatief. In 2002 werd de **inventaris** - vertrekkend van de Atlas der Buurtwegen - zo goed als afgerond. Elke voetweg werd aan bepaalde kwaliteitscriteria onderworpen, aan de hand van het fichesysteem. Overlappingsen met reeds bestaande wandel- en fietsroutes werden in kaart gebracht.

Bij het opmaken van de inventaris viel een aantal zaken op:

- Een groot percentage van de in de atlas opgenomen buurt- en voetwegen bleek intussen verdwenen te zijn. Het overgrote deel werd, in breedte en lengte, stukje bij beetje ingepalmd door aangelanden, of mee omgeploegd.
- Van de voetwegen die zijn overgebleven, is een aanzienlijk aantal slecht onderhouden of overgroeid. Slecht onderhoud leidt tot het in onbruik raken van de voetweg en omgekeerd.
- Meermaals wordt de wet overtreden door de afsluiting van de gronden grenzend aan de voetweg. Prikkelraad plaatsen op de grens van de voetweg is een overtreding. De gemeente is verantwoordelijk bij ongevallen en heeft er dus alle belang bij deze overtreding zo snel mogelijk vast te stellen en consequent op te treden.
- Er zijn verschillen tussen de atlas en de realiteit: tussen de actuele lengte en breedte en de lengte en breedte aangegeven in de atlas. In de meeste gevallen blijkt de voetweg korter, smaller of breder te zijn geworden dan de atlas aangeeft.
- De atlas volstaat niet meer als enige bron voor het inventariseren van buurt- en voetwegen. Verdwenen of verplaatste voetwegen worden op afzonderlijke plannen bewaard, die lang niet altijd makkelijk te vinden zijn.

In 2003 wil het Regionaal Landschap, als bemiddelaar, een vergadering met de landbouwers van de gemeente Herne beleggen. Daarna bundelt het Regionaal Landschap alle informatie en stelt een concreet 'buurt- en voetwegenplan' voor aan de gemeente. Er zal ook geijverd worden voor het openstellen van enkele voetwegen op korte termijn. Op lange termijn streeft het Regionaal Landschap naar het ontwerp en de uitgave van een kaart met uniforme legende en randinformatie omtrent kwalitatieve routes. Het project loopt over meerdere jaren.

De gemeente Herne tekent in 2003 in op de samenwerkingsovereenkomst met de inter-gemeentelijke natuur- en landschapsteams (INL-teams). Dat impliceert dat de gemeente een beroep kan doen op de INL-teams van Econet om een aantal onderhouds- en verfraaiingswerken uit te voeren in de gemeente. Herne wil dit jaar focussen op de buurt- en voetwegen, en - bij wijze van test - een aantal dringende landschaps- en onderhoudswerken laten uitvoeren bij een selectie van voetwegen die deel uitmaken van reeds bestaande wandelroutes. Herne doet hiermee een positieve geste; het beste wapen om een voetweg open te houden, is hem onderhouden.

Leen Seynaeve & Tania Stadsbader

Enkele subsidie- en financieringsmogelijkheden

In het kader van plattelandontwikkeling

In het kader van het Vlaamse Programma voor Plattelandontwikkeling (PDPO) kan 25% Europese subsidie aangevraagd worden voor acties die passen in de uitbouw van kwaliteitsvolle fietsnetwerken, de herwaardering van het voetwegennetwerk en de herwaardering van het 'tragewegennet', zowel voor functioneel als voor recreatief gebruik. Deze subsidie kan gecombineerd worden met Vlaamse en provinciale steun. Het kan hier gaan over de aanleg (van bijvoorbeeld ontbrekende schakels), het herstel van in onbruik geraakte wegen, de inpassing van functionele elementen (bewegwijzering, haltes, ...), het verhogen van de belevingskwaliteit, het verhogen van de beeldkwaliteit, het in relatie brengen van de trajecten tot omliggende natuurgebieden, ... In het kader van PDPO kunnen ook andere acties van plattelandontwikkeling gesubsidieerd worden.

De volgende uiterste datum voor het indienen van projectvoorstellen is 1 juni 2003 (voor projecten die gerealiseerd worden tussen 16 oktober 2003 en 15 oktober 2004). De projectvoorstellen moeten ingediend worden bij het provinciebestuur, dienst Europese zaken. Het programma loopt tot 2006.

Info bij Els Abts: 016-26 74 11, els.abts@vl-brabant.be

In het kader van toerisme

Toerisme Vlaams-Brabant koos in overleg met Toerisme Vlaanderen voor 12 wandelgebieden in Vlaams-Brabant. Van de Breedbeeldregio valt Roosdaal in het wandelgebied Dendervallei. De overige gemeenten van het Breedbeeldgebied vallen in het wandelgebied Pajottenland. Het algemene uitgangspunt bij het wandelbeleid is dat onverharde wegen in principe onverhard moeten blijven.

Voor de wandelingen die door Toerisme Vlaams-Brabant worden geselecteerd in overleg met lokale partners ter uitvoering van het wandelbeleidsplan, worden alle kosten gedragen door Toerisme Vlaams-Brabant voor bewegwijzering en infopanelen (met 60% subsidie van Toerisme Vlaanderen), ontwerp en druk van een wandelgids, distributie en promotie. De gemeentebesturen en organisaties ontvangen daarbij 30% op de verkoop van de wandelgids. De provincie zorgt bovendien voor een controlesysteem met peters en meters en het onderhoud van de bewegwijzering. De lokale partners kunnen 60% subsidie aanvragen voor straatmeubilair langs erkende wandelingen bij Toerisme Vlaanderen.

Info bij Guido Jansen: 016-26 76 92, guido.jansen@vl-brabant.be

In het kader van de regionale landschappen

Het Regionaal Landschap Zenne, Zuun en Zoniën geeft vooral inhoudelijk advies omtrent voetwegen. De gemeenten kunnen bij hen ook ondersteuning krijgen voor de opmaak van onderhoudsplannen, (berm)beheersplannen en de uitbouw van educatieve wandelpaden. Voor projecten is er een financiële tegemoetkoming. Denk hierbij aan educatieve borden bij educatieve wandelpaden.

Info bij het Regionaal Landschap Zenne, Zuun en Zoniën: 02-452 60 45, info@rlzzz.be

In het kader van natuurbeheer

Indien de gemeente de samenwerkings-overeenkomst 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' met het Vlaamse Gewest ondertekent kunnen voor het herstel van voet-wegen subsidies aangevraagd worden. Deze subsidies bedragen 50% op basis van de bewezen kosten en 75% in de aandachts-gebieden met een minimale subsidie van 1.240 euro. Indien men op niveau twee intekent en een visie over natuur - landschap - groen - bos opstelt, wordt het uitvoeren van acties onder-steund met als subsidie 65% van de kostprijs of 85% van de kostprijs in aandachtsgebieden. Acties kunnen uitbesteed, via eigen personeel of door de mina-werkers gerealiseerd worden. De aanvraag moet samen met het milieujaarprogramma voor 1 april van het betrokken jaar worden ingediend.

In het kader van het provinciaal subsidie-reglement voor de ondersteuning van de uitvoering van het Gemeentelijk Natuurbeleid kunnen subsidies aangevraagd worden bij de provincie Vlaams-Brabant voor 'Opnieuw in gebruik nemen en herstellen (niet verhard) van voetwegen met ruimte voor berm en bewijs van nageleefd bermbeheersplan'. Het gaat om het eenmalig herstel van de voetwegen. De datum van indiening is voor 1 mei 2003 voor dit begrotingsjaar of voor 1 december van het voorgaande begrotingsjaar vanaf 2004. Het moet om een project gaan van minimaal 2.500 euro waarvan 50% wordt gesubsidieerd. Personeelskosten vallen hierbuiten. Voor mankracht kan wel een beroep worden gedaan op de Interge-meentelijke Natuur- en Landschapsploegen indien de gemeente op dit initiatief intekent.

Info bij Annemie Matheussen: 016-26 72 77, annemie.matheus@vl-brabant.be

Auteurs en sprekers

Anne Mie Draye is doctor in de rechten. Van 1979 tot 1987 was zij bij de Koning Boudewijnstichting verantwoordelijk voor de programma's ruimtelijke ordening en leefmilieu. Momenteel is zij hoogleraar aan het Limburgs Universitair Centrum en docente aan de Katholieke Universiteit Leuven. Daarnaast is zij o.a. lid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten & Landschappen en erevoorzitter van Monumentenwacht Vlaanderen.

Paul Maes is zelfstandig journalist gespecialiseerd in wandel- en fietsrecreatie. Hij is hoofdredacteur van 'Op Weg', een magazine voor wandelen en fietsen. Daarnaast schrijft hij artikelen voor verscheidene kranten en tijdschriften. Hij is auteur van:

- Langs Trage Wegen (Lannoo-Koning Boudewijnstichting)
- De Taalgrensroute (Roularta Books)
- De Schelderoute (Lannoo)
- De laatste Restjes Groen in West-Vlaanderen (Roularta Books)
- Wandelvakanties Dicht bij Huis (Lannoo)

Caroline Audoor is licentiate in de rechten. Van 1985 tot 1994 werkte zij als stafmedewerker 'wetgeving en politiek van de organisatiediensten' bij de boerenbond. Momenteel werkt zij als stafmedewerker voor de plattelandsthematieken bij de Landelijke Gilden. Sinds 1987 is ze lid van de Raad van bestuur van de Stichting Plattelandsbeleid.

Leen Seynaeve studeerde fysieke geografie aan de Katholieke Universiteit van Leuven. Daarnaast volgde ze de aanvullende opleiding 'antropologie' en 'cultuur en ontwikkeling'. Haar eerste werkervaring deed ze op in de GIS-sector. Maar vrij snel stapte ze over naar het Regionaal Landschap Zenne, Zuun & Zoniën, waar ze nu al twee jaar werkzaam is als landschapsanimator.

Tania Stadsbader is licentiate in de communicatiewetenschappen en herborist. Zes jaar lang werkte ze in de wereld van de media: VTM, VRT en Mediasis. Ze startte een biologische natuurvoedingszaak in Halle op. Sinds juli 2002 versterkt ze als communicatiemedewerker het team van het Regionaal Landschap Zenne, Zuun & Zoniën.

Guido Jansen is bestuurssecretaris recreatief toerisme bij Toerisme Vlaams-Brabant en deed bij de provincie een ruime ervaring op in de sectoren cultuur, recreatie en toerisme. Hij is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en erkenning van recreatieve wandel-, fiets- en ruiterroutes en voor investeringsdossiers, o.a. voor toeristische bewegwijzering.

Karel Lhermitte is van opleiding geograaf. Tussen 1990 en 1994 was hij onderzoeker aan de Stichting Plattelandsbeleid. Daarna was hij werkzaam als stafmedewerker bij de Landelijke Gilden en als ruimtelijk planner bij de provincie Vlaams-Brabant. Momenteel is hij opnieuw actief bij de Stichting Plattelandsbeleid. Tevens is hij beleidsmedewerker bij de studiedienst Boerenbond en coördinator van de Plattelandsacademie.

Jean-Paul De Loecker studeerde aan de Vrije Universiteit van Brussel Germaanse filologie. Sinds 1976 doceert hij aan het Technisch Instituut van Aalst Engels en Nederlands. Hij is eveneens bibliothecaris van de Plaatselijke Openbare Bibliotheek van Gooik. Bovendien is hij voorzitter van de Gooikse Heemkundige Kring, lid van de culturele raad van Gooik, lid van de stuurgroep voor het gemeentelijk beleidsplan en lid van het Davidsfonds.

Els Van der Hoeven is afgestudeerd als industrieel ingenieur elektromechanica. Zij doceert momenteel fysica, chemie, mechanica, elektriciteit en technisch tekenen aan het Technische Instituut van Aalst. In haar vrije tijd is zij actief in de Heemkundige Kring van Gooik.

Informatie over het juridisch en beleidsmatig kader van de buurtwegen vindt u in "ONZE BUURTWEGEN JURIDISCH BEKEKEN, EEN BROCHURE VOOR GEMEENTEBESTUREN EN GEBRUIKERS". Deze brochure werd geschreven door Anne Mie Draye in opdracht van de Koning Boudewijnstichting.

U vindt de tekst ook op www.kbs-frb.be/code/page.cfm?id_page=153&id=179

COLOFON

Deze brochure is een publicatie van de Provincie Vlaams-Brabant in samenwerking met het Centrum voor Agrarische Geschiedenis

redactie: Iris Steen, Dominique Stels en Ann Degeest / **lay-out:** Hadewijch Degryse / **illustraties:** Provincie Vlaams-Brabant en Regionaal Landschap Zenne, Zuun en Zoniën /

v.u. Jos Tollet, provinciegriffier a.i.

