

TRAGE WEGEN BELEIDSVISIE

SEPTEMBER 2016

VOORWOORD

De trage wegen in en rond het centrum, maar zeker ook deze op het platteland krijgen vanaf heden de volle aandacht van de gemeente. Er is vanuit de bevolking immers veel vraag naar een degelijk uitgebouwd 'trage-wegennetwerk'. Dit is niet verwonderlijk. Daar er op deze wegen in principe geen gemotoriseerd verkeer toegelaten is, zijn het de enige wegen waar het nog stil en veilig is voor de zwakke weggebruiker. Daarom worden de nog bestaande trage wegen vaak gebruikt door fietsende schoolkinderen en jongeren. Een netwerk van trage wegen zal ook het autogebruik over korte afstanden verminderen, het autoverkeer in het centrum doen afnemen en de daarmee gepaard gaande parkeermoeilijkheden oplossen.

Maar ook de recreant heeft de trage wegen herontdekt als toeristisch- recreatief element. Dit zijn de mountainbikers, paardrijders, stappers of gewoon de recreatieve wandelaars, waarbij de beleving meer gericht is op natuur en landschap.

Daarom wenst de gemeente, in functie van de veiligheid van de zwakke weggebruiker, maar ook in functie van hun waarde voor de open ruimte, het netwerk van trage wegen in eer te herstellen. Dit door het opwaarderen van het huidig net, maar ook door het opnieuw openstellen van in onbruik geraakte verbindingen. Ook alle nieuwe mogelijkheden tot aanleggen van nieuwe trage verbindingen zullen worden benut.

Het is belangrijk te weten dat elk gemeentebestuur nu de plicht heeft, maar ook in het verleden om de 'sentiers' en 'chemins' niet 'vanzelf' te laten verdwijnen. Hierover bestaan een aantal recente arresten. Dit is nog een reden te meer om het trage-wegen vraagstuk versneld aan te pakken.

Het spreekt voor zich dat de economische realiteit zal gerespecteerd worden. Indien het herstellen van het oorspronkelijk tracé economisch hinderend zou zijn, kan ervan afgeweken worden door bijvoorbeeld het tracé te verleggen naar de perceelsgrenzen. Wij hopen op de medewerking van de betrokkenen om alternatieven aan te reiken. Zonder deze medewerking zal het bestuur genoodzaakt zijn om het oorspronkelijk traject toch te volgen.

ALGEMEEN

De visie voor het beleidsplan bestaat erin, rekening houdend met de landbouw-economische aspecten, de oorspronkelijke verbindingen uit de atlas der buurtwegen waar mogelijk te herstellen, waar deze een bijdrage bieden aan een functioneel-recreatief netwerk voor fietsers en voetgangers.

Hierbij wordt rekening gehouden met alle aspecten die trage wegen interessant maken:

- mobiliteit (zoals de realisatie van vlotte en veilige verbindingen voor fietsers en voetgangers naar scholen, bushaltes, winkels, woonbuurten, buurgemeenten, speelplekken, jeugdlokalen, enz.).
- het ontsluiten van trage wegen voor wandelaars en fietsers, zodat Ingelmunster een betekenis krijgt als recreatief gebied.
- de uitbouw van een ecologisch netwerk waar de wegbermen voldoende breed zijn en op een verantwoorde wijze worden beheerd.

- de cultuurhistorische waarde in die gevallen waar de trage wegen mee tot het geheugen van een gebied behoren.

PRAKTISCHE KRACHTLIJNEN

Om deze zaken in de praktijk om te zetten worden een aantal principes vooropgesteld:

- **Respect voor landbouwstructuren:**
De structuur van de landbouwpercelen is in veel gevallen verschillend van deze uit de periode van de opmaak van de atlas der buurtwegen. Wanneer het wenselijk is om een verbinding tussen twee punten te herstellen wordt er de voorkeur aan gegeven niet dwars door landbouwpercelen te passeren, maar in samenspraak met de eigenaar/gebruiker er toe te komen dit op een verantwoorde manier (bv. langs de perceelsgrenzen) te doen.
- **Functioneel, recreatief, ecologisch en historisch:**
Bij de uitbouw van het netwerk wordt rekening gehouden met functionele en recreatieve aspecten. Als we de zaak louter vanuit mobiliteit bekijken is het wenselijk om deze verbindingen te verharderen. Rekening houdend met het recreatieve en ecologische aspect is dit niet altijd aangewezen. Bepaalde recreatieve gebruikers zijn juist vragende partij voor onverharde wegen. Wanneer de trage wegen ook door de landbouwers (tractoren en andere landbouwmachines) gebruikt worden als toegang tot hun perceel moet de inrichting hier ook rekening mee houden. Het is de bedoeling om bij de inrichting van de trage wegen deze verschillende vragen met elkaar te verzoenen. Hiervoor zijn gecombineerde oplossingen mogelijk (bv. onverhard met in het midden een strook betonstapstenen). Naast de aspecten van verharding zijn ook andere elementen van inrichting zoals naambordjes die verwijzen naar de eventuele oude naam van de buurtweg of zitbanken op welgekozen locaties aangewezen.
- **Privaat versus openbaar**
De meeste trage wegen (sentiers) zijn op private eigendom gelegen. Maar er rust een openbaar karakter op deze wegen. Volgens de wet op de buurtwegen is de gemeente verantwoordelijke voor het onderhoud. De doelstelling van dit tragewegenproject bestaat erin te komen tot een netwerk van wegen die op een verantwoorde manier zijn ingericht en worden onderhouden. De gemeente is bereid om in overleg met de eigenaar de weg aan te kopen zodat deze volledig in het openbaar domein kan komen.
- **Waardevermeerdering**
De wetgeving inzake buurtwegen bepaalt dat ingeval van een afschaffing of verplaatsing van een buurtweg de eigenaar door wiens eigendom de buurtweg loopt een meerwaarde moet betalen aan het gemeentebestuur. Hier kan echter gemotiveerd van afgeweken worden. De omlegging van een buurtweg naar de perceelsgrenzen van een landbouwperceel en/of de kosteloze grondafstand kan in dit geval zeker als voldoende motivatie beschouwd worden vermits dit een win-win situatie is voor beide partijen. De eigenaar moet geen meerwaarde betalen en de winst voor de gemeente bestaat erin dat zij een beter netwerk kan uitbouwen en een algemeen onderhoudsplan voor alle trage wegen kan uitwerken.

AANPAK VIA 4 SPOREN

Om het uiteindelijke doel, een netwerk van trage wegen, te bereiken wordt gewerkt op 4 sporen. Het spreekt voor zich dat niet alles in één keer kan uitgevoerd worden. De verschillende sporen zullen ook niet noodzakelijk in de rangorde als hieronder beschreven, uitgevoerd worden. De doelstelling bestaat er echter in dat wanneer gewerkt wordt rond trage wegen, dit kan gekaderd worden binnen een ruimer geheel.

SPOOR 1 – BEHOUD EN HERWAARDERING VAN BESTAANDE, FYSISCH AANWEZIGE, VERBINDINGEN

De trage wegen die op de inventaris aangeduid staan als fysisch aanwezig, opgenomen in de atlas, zullen systematisch heringericht worden. Er zal geopteerd worden voor een aantal mogelijke oplossingen qua verharding, afhankelijk van de functie van de weg. Het is wel de bedoeling dat er een eenvormigheid is naar inrichting zodat dit de herkenbaarheid van het trage wegen netwerk ten goede komt.

SPOOR 2 – ONDERZOEK NAAR TE HERSTELLEN VERBINDINGEN – HEROPENEN VERBINDINGEN

Voor de trage wegen die opgenomen zijn in de atlas, maar fysisch niet meer aanwezig zijn werd een analyse gemaakt op basis van de bovenstaande principes. Als resultaat van dit onderzoek werden een aantal verbindingen geselecteerd waarvan het wenselijk is deze te heropenen. Met de betrokken eigenaars en gebruikers zal een overleg georganiseerd worden om na te gaan op welke wijze de verbinding kan hersteld worden.

SPOOR 3 – AFSCHAFFEN VAN FYSISCH NIET MEER AANWEZIGE VERBINDINGEN DIE GEEN MEERWAARDE OF FUNCTIE HEBBEN.

Voor de wegen uit de atlas die fysisch niet meer aanwezig zijn en die buiten de selectie vallen van de te herstellen verbindingen, dit omwille van hun beperkte functionele of recreatieve meerwaarde, is er geen bezwaar tegen de afschaffing.

SPOOR 4 – OPTIMALISEREN VAN HET NETWERK DOOR AANVULLING MET POTENTIËLE VERBINDINGEN DIE NIET IN DE ATLAS OPGENOMEN ZIJN.

Tijdens de inventarisatiefase werden bij het terreinonderzoek naast de trage wegen uit de atlas ook andere verbindingen gekarteerd die wel een potentieel hebben binnen een gemeentelijk trage wegen netwerk. Met de eigenaars van deze wegen zal overleg georganiseerd worden om indien mogelijk het openbaar karakter van deze wegen of verbindingen te verzekeren.

CONSULTATIE EN DRAAGVLAKVORMING

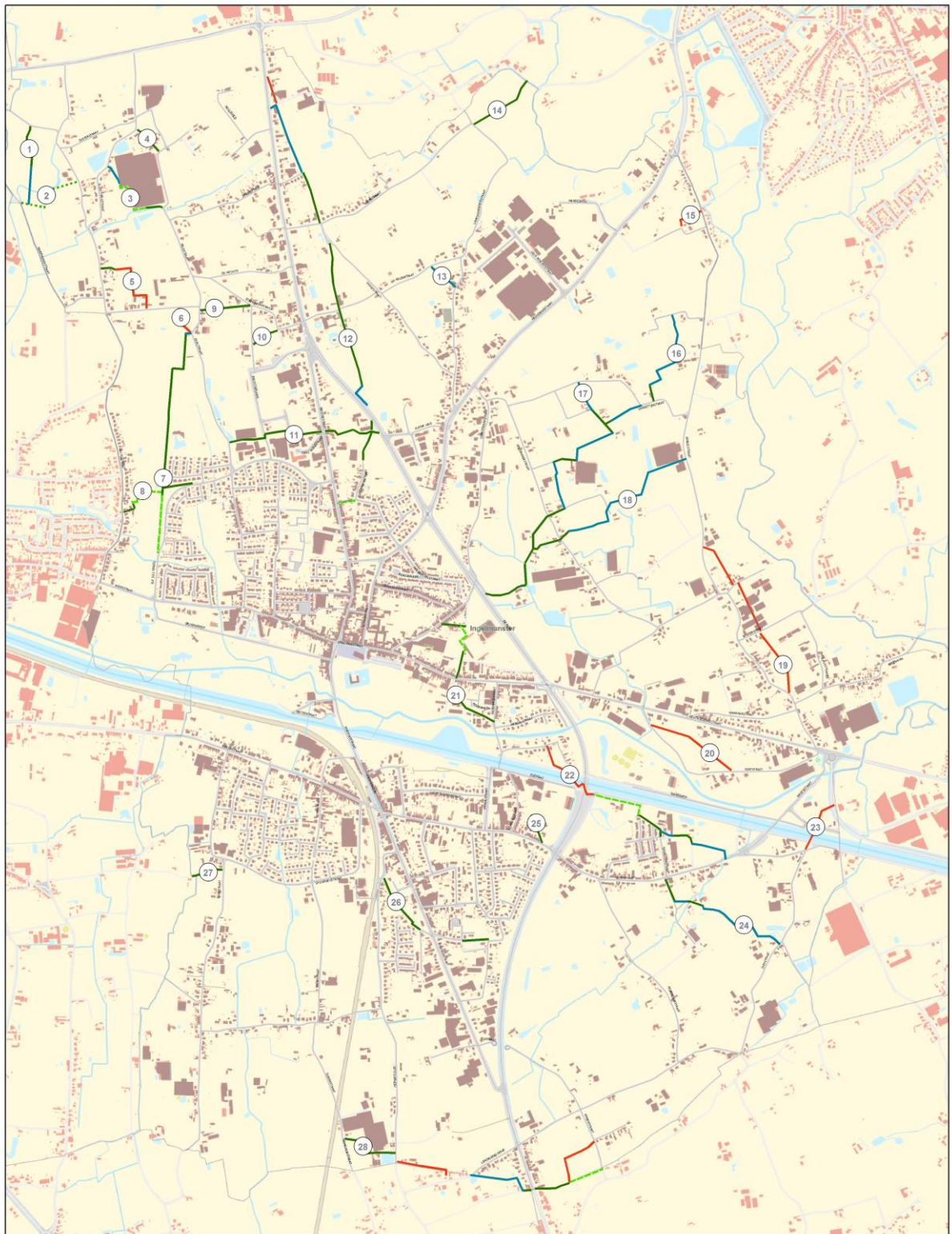
In opdracht van het college van burgemeester en schepenen werd een voorstel van beleidsvisie uitgewerkt.

Het voorstel van beleidsvisie alsook de bijhorende kaarten werden voorgelegd aan diverse adviesraden en betrokken organisaties om op die manier bijkomende input te krijgen over wat voor de diverse betrokkenen mogelijke aandachtspunten zijn.

Onderstaande betrokkenen werden bevraagd op basis van het voorstel van beleidsvisie, kaarten en invul fiches met gerichte vragen.

Heemkundige Kring Den Hert	Toerisme Leiestreek
Vzw Trage Wegen Ingelmunster	Gemeentelijke lagere school 'De Wingerd'
Sportraad	Gemeentelijke BLO School 'De Zon'
Jeugdraad	Gemeenschapsschool 'De Regenboog'
Seniorenraad	Gesubsidieerde Vrije Basisschool OLV
Cultuurraad	Gesubsidieerde Vrije Basisschool Centrum
Milieuraad	Gesubsidieerde Vrije Basisschool St. Jozef
GECORO	Prizma Middenschool Ingelmunster
Werkgroep toegankelijkheid	AVI
Lokaal overleg kinderopvang	Mandelfietsers
Landelijke Gilde	Okra
Fietsersbond	Okra Sport
BLOSO	WTC Vriendenkring
WSV De Brigandtrotters vzw	Fietsende Dames
Aviflorastappers Ingelmunster	Ruitersclub
Wielierclub De Patrickvrienden	Projectvereniging BIE
Wielierclub "Soenens-Germond"	

Na deze consultatieronde werden de ontvangen adviezen door het college van burgemeester en schepenen beoordeeld en werd de beleidsvisie beperkt bijgestuurd. De uiteindelijke visie en kaarten worden tenslotte ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.



VISIE TRAGE WEGEN 2016 DEFINITIEF PLAN

- bestaand te behouden
- verlegd te behouden
- ... aan te leggen
- opnieuw open te stellen
- af te schaffen

OVERZICHTSKAART

