

# Trage Wegen

## Inleiding

Veldwegen, kerkpaden of doorsteekjes: allemaal wegen die dienst kunnen doen als 'trage' wegen. Trage Wegen is de nieuwe verzamelnaam voor landelijke wegen die uitsluitend of grotendeels gebruikt worden door niet gemotoriseerd verkeer en rol spelen in landbouw, zachte recreatie en plaatselijke mobiliteit. Bijkomend element is dat het moet gaan over wegen met een openbaar karakter en waarover bijgevolg de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk is voor de vrije doorgang op deze wegen en voor het onderhoud ervan.

### 1. Meerwaarde van trage wegen

- Veilige verbindingen voor zachte weggebruikers. Trage wegen kunnen, zeker voor korte afstanden, een alternatieve en verkeersveilige route bieden voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Heel wat trage wegen maken een verbinding tussen en naar dorpskernen.
- Trage wegen zijn ook van belang voor natuurontwikkeling en -beleving. 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.
- Trage wegen hebben een belangrijke cultuurhistorische waarde. Bijna alle trage wegen zijn historische verbindingen.
- Trage wegen kunnen worden gebruikt als wandel-, fiets- of ruiterspad (recreatie) Zo zijn ze zijn ideaal om het wandel- en fietstoerisme te stimuleren in de gemeente.

### 2. Over welke wegen gaat het ?

Men onderscheidt 4 categorieën openbare trage wegen :

- A. Voet- en Buurtwegen (opgenomen in de Atlas der Buurtwegen)
- B. Gemeentewegen in eigendom van de overheid
- C. Publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang (openbaar gebruik > 30 jaar) → feitelijke buurtwegen
- D. Openbaar gebruikte trage wegen (openbaar gebruik < 30 jaar)

#### A) Buurtwegen

De situatie is –althans op papier- het meest duidelijk voor de buurtwegen. Buurtwegen zijn alle openbare wegen die op basis van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen in die tijd door de gemeenten in de Atlas der Buurtwegen werden opgenomen.

Elke gemeente moest 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**'. Daarin staan zowel de buurtwegen in eigendom van de gemeente als de openbare wegen met een private bedding. Voor deze laatste wegen beoogde de atlas het bestendigen van een bestaande **publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang** die evengoed een openbaar gebruik kende.

De atlassen werden in heel wat gevallen slechts beperkt bijgewerkt de afgelopen decennia, maar zijn nog steeds rechtsgeldig. Een vermelding van een weg in de atlas impliceert het recht van doorgang voor de gemeenschap en verplicht de gemeente de weg te onderhouden.

Men onderscheidt twee soorten : '*chemin*' (buurtweg ca. 3 meter breed) en '*sentier*' (voetweg ca. 1 meter breed).

De Wet op de buurtwegen bevat ook een strikte procedure m.b.t. aanleggen, verleggen of afschaffen van een buurtweg (beschermend juridisch statuut met beslissingsbevoegdheid bij de provincie) en is vandaag nog steeds van toepassing. Enkel in bepaalde specifieke gevallen werd deze wetgeving aangepast (bosdecreet, ruilverkaveling, industrieterreinen).

## B) Gemeentewegen

Over deze wegen is er nooit discussie. Ze zijn aangelegd door de gemeente op hun eigendom vb. voetwegen in verkavelingen .

## C) Feitelijke Buurtwegen (meer dan 30 jaar)

Als een voetweg 30 jaar lang zonder enige belemmering wordt gebruikt door het publiek dan is deze feitelijk een openbare weg geworden (gewoonterecht, verkrijgende verjaring Burgerlijk Wetboek artikel 2229) en de gemeente verkrijgt een **publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang**. Dit recht van doorgang ontstaat stilzwijgend : er is geen enkele administratieve handeling nodig. Indien deze openbare wegen niet in de Atlas werden ingeschreven wordt er over '**feitelijke buurtwegen**' gesproken, en er is weinig dat ze onderscheidt van de officiële buurtwegen: de gemeente is eveneens wegbeheerder en moet bijgevolg instaan voor het onderhoud ervan. Helaas zijn veel gemeenten hiervan niet op de hoogte en als dergelijke wegen worden afgesloten of ingepalmd, wordt er gearzeld deze publieke rechten te verdedigen

## D) Openbaar gebruikte wegen (nog geen 30 jaar)

Van zodra een particulier eigenaar het publiek gebruik toelaat of gedooft, ontstaat er een **recht van openbaar doorgang** met als gevolg dat de weg wordt opgenomen in het openbaar wegnnet, met alle juridische gevolgen van dien voor aangelanden en gebruikers. Het verschil met buurtwegen en feitelijke buurtwegen (publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang): het recht van openbare doorgang verdwijnt van zodra het publiek gebruik wegvalt (zonder toedoen van de eigenaar).

Na 30 jaar openbaar gebruik is er geen sprake meer van louter gedogen of toelaten en ontstaat automatisch een **publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang** (zie pt.c)

Noot : wel belangrijk dat men goed voor ogen houdt dat men in deze context steeds spreekt over het **openbaar gebruik** van de weg. Het privaat karakter van de grond is niet doorslaggevend om te bepalen of een weg openbaar of privaat is. Een weg/pad is openbaar van zodra deze open staat voor het publiek (iedereen), ongeacht of deze weg toebehoort een particulier. De bedding zelf kan perfect private eigendom zijn maar het gebruik openbaar. Het belemmeren, afsluiten of inpalmen van een openbare weg is in strijd met het recht van doorgang (= rechtspraak).

## 3. Situatie vandaag

Buurtwegen hadden vroeger een grote economische en sociale betekenis: zij werden gebruikt om landbouw- en nijverheidsproducten te verplaatsen, en om de communicatie tussen soms afgelegen wonende burgers mogelijk te maken. In het begin van de 19e eeuw waren het heel eenvoudige wegen, modderig in de winter, mul in de zomer. Zij waren drie kwart van het jaar vrij moeilijk te gebruiken.

Thans is er gelukkig terug vrij veel aandacht voor de kleinere landelijke wegen: hun cultuurhistorische en ecologische betekenis wordt onderkend en gevaloriseerd. Zij krijgen nu een volwaardige plaats in het kader van recreatie, toerisme en veiliger mobiliteit.

Hier ligt een heel belangrijke taak voor de gemeenten die vanuit hun eigen bevoegdheden een trage-wegenbeleid kunnen voeren dat erop gericht is dit kostbare en nuttige landschappelijke erfgoed aan te wenden voor een natuur- en milieuvriendelijke mobiliteit, recreatief en toeristisch gebruik.

Nuttige links :

Vzw Erfgoed Hoogstraten : <http://www.erfgoedhoogstraten.be>

Vzw Trage Wegen : <http://www.tragewegen.be/>