



# Over trage wegen

*buurtwegen voetwegen kerkwegels veldwegen landwegen trage wegen  
jaagpaden oude treinbeddingen holle wegen bospaden landelijke wegen  
dijkpaden wandelpaden aardewegen eenmanswegen servitudewegen oude  
trambedding voetwegels loswegen karrensporen zandwegen boswegen  
molenwegen smokkelwegen kruiwegen kerkwegen bedevaartwegen  
ruilverkavelingswegen*



Uitgave: november 2008

Samenstelling: Marleen Van der Velden, Bert Meulemans, Koen Van den Broeck

Wenst u meer informatie?

Mail naar [info@landelijkegilden.be](mailto:info@landelijkegilden.be) of bel 016 28 60 30 (Koen Van den Broeck)

|          |                                                                          |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                                                   | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>Wat zijn trage wegen? .....</b>                                       | <b>6</b>  |
| 2.1      | <i>Functies van trage wegen .....</i>                                    | 6         |
| 2.2      | <i>Waarden van trage wegen .....</i>                                     | 7         |
| 2.3      | <i>Specifiek: de buurtweg .....</i>                                      | 8         |
| <b>3</b> | <b>Trage wegen en wetgeving .....</b>                                    | <b>9</b>  |
| 3.1      | <i>Ontsluitende en verbindende wegen .....</i>                           | 9         |
| 3.2      | <i>Openbare en private wegen .....</i>                                   | 9         |
| 3.3      | <i>Wet op de buurtwegen .....</i>                                        | 10        |
| 3.4      | <i>Trage wegen die niet in de Atlas zijn opgenomen .....</i>             | 14        |
| 3.5      | <i>Onderhoud en kosten .....</i>                                         | 15        |
| 3.6      | <i>Ordehandhaving .....</i>                                              | 15        |
| 3.7      | <i>Actualiseren van de buurtwegenwet .....</i>                           | 16        |
| <b>4</b> | <b>Trage wegen in de praktijk .....</b>                                  | <b>17</b> |
| 4.1      | <i>Trage wegen als beleidsthema .....</i>                                | 17        |
| 4.2      | <i>Diverse meningen over trage wegen .....</i>                           | 20        |
| 4.3      | <i>Een eigen plattelandvisie .....</i>                                   | 22        |
| 4.4      | <i>Overwegingen bij het gebruik en de inrichting van trage wegen ...</i> | 25        |
| 4.5      | <i>De aanbevolen aanpak van trage wegen .....</i>                        | 30        |
| <b>5</b> | <b>Infohoek met interessante websites .....</b>                          | <b>35</b> |
| <b>6</b> | <b>Bijlagen .....</b>                                                    | <b>36</b> |
| 6.1      | <i>Verbodsborden .....</i>                                               | 36        |
| 6.2      | <i>Gebodsborden .....</i>                                                | 37        |
| 6.3      | <i>Wegwijzers .....</i>                                                  | 37        |
| 6.4      | <i>Aanwijzingsborden .....</i>                                           | 38        |
| <b>7</b> | <b>Infobrochure: Te gast op het platteland .....</b>                     | <b>39</b> |

# 1 Inleiding

Onze taal heeft heel wat woorden om landelijke wegen te benoemen. Ze verwijzen naar de activiteiten die er in het verleden plaatsvonden (zoals smokkelwegen). Deze wegen zijn veilig voor fietsers en voetgangers, ze leiden langs rustige plekjes in de natuur, langs de velden en akkers, ze brengen voorbijgangers in contact met de bewoners. Kortom, het zijn interessante wegen om te wandelen of te fietsen: sloom slingerend door het landschap of net de kortste weg tussen twee punten. Ontegensprekelijk dragen deze wegen bij tot de recreatieve aantrekkingskracht van het platteland. Steeds meer (stads)mensen willen onthaasten en zoeken groen, open ruimte en stilte. Ze herontdekken het landelijk gebied langsheen de trage wegen. Zo kan het Vlaamse platteland zijn troeven ten volle uitspelen.

Een concreet gevolg daarvan is dat het gebruik van die trage landelijke wegen stijgt. Er is behoefte aan de aanleg van nieuwe wandel- en fietspaden. Maar onze open ruimte is te schaars om ondoordacht nieuwe wegen en paden aan te leggen. De vraag neemt toe naar de ontsluiting of heropening van in onbruik geraakte paden. Oude vervallen tracés heropenen enkel omwille van hun historische functie is geen doordachte optie. Zij zijn vaak ontoegankelijk geworden omdat ze geen verkeersfunctie meer hebben. Het heropenen of herleggen van landelijke wegen moet in een ruim kader worden geplaatst. Het moet passen in een globale planning met oog voor de nieuwe noden van vandaag.

Soms zijn recreanten te talrijk, te enthousiast, te nonchalant, te veeleisend. De verstandhouding met de bewoners, natuurbeschermers en landbouwers verloopt daardoor stroef. Dan dreigen er conflicten. Het platteland moet dan ook op zoek naar een aangepast antwoord op die recreatievraag. Wandelaars, fietsers en ruiters wensen een toegankelijk landelijk gebied. Landbouwers willen er ongestoord werken. Bewoners willen respect voor hun privacy. Natuurbeschermers verlangen dat de rust in de natuurgebieden wordt gerespecteerd. Al die zinvolle verlangens verdienen een correct antwoord.

Er is beweging in het veld. Diverse gemeenten zijn gestart met het inventariseren van hun trage wegen: welke zijn nog in gebruik? Hoe staat het met het onderhoud? Soms nemen individuele burgers of actiegroepen zelf het initiatief. Vaak groeit er lokaal (al of niet in opdracht van de gemeente) een vorm van samenwerking met Trage Wegen vzw.

Boerenbond en Landelijke Gilden staan voor een overlegmodel, gebaseerd op wederzijds begrip en respect. We willen actief participeren in de discussie binnen gemeenten. Maatschappelijke veranderingen tekenen het landelijk gebied. Zo is het immers altijd al geweest.

## 2 Wat zijn trage wegen?

De wegen die ontstonden ten behoeve van het verkeer in de 19<sup>de</sup> eeuw waren functioneel en doelgericht. Men was op weg naar school, de kerk, het veld of een buurdorp. Heel wat omschrijvingen voor die wegen (kerkwegels, veldwegen, landwegen en voetwegen) verwijzen dan ook naar het ontstaan of de historische functie van de weg.

In deze brochure gebruiken we de benaming ‘trage wegen’ als verzamelnaam voor alle kleine en lokale wegen die in publiek gebruik zijn, wat ook hun functie of bestemming is. Het kan gaan om verharde of niet-verharde, openbare of private wegen. Als we praten over ‘buurtwegen’, verwijzen we naar de specifieke categorie van de buurtwegen uit de Atlas der buurtwegen.

### 2.1 Functies van trage wegen

Meer dan honderd jaar geleden verplaatsten de mensen zich voor het woon-, werk- en dienstenverkeer te voet, al of niet met kruiwagen of stootkar, te paard of met paard en kar. De wegeninfrastructuur was hierop afgestemd. Ondertussen is het gebruik sterk geëvolueerd en kunnen we een drietal functies van wegen onderscheiden.

*Verkeerskundige functie.* Voor de lokale mobiliteit zijn trage wegen een veilig alternatief voor zwakke weggebruikers op weg naar de school, de sportclub, de winkel. Een netwerk van voetwegen en trage wegen kan een trendbreuk teweegbrengen in de verkeersgewoonten. Als het alternatief aantrekkelijk genoeg is, laat men hiervoor misschien de auto liever thuis. Verkeersveiligheid en goed onderhoud zijn dan belangrijke aandachtspunten, zeker in de dorpskern.

*Agrarische functie.* Ook de boer moet naar zijn werk kunnen rijden. Veldwegen zijn vaak de enige toegang tot achterliggende percelen. Bij het samenvoegen van kleine percelen verdwijnt deze functie. Hier zal de behoefte aan een nieuwe functie bepalen of de weg verdwijnt of blijft, zij het misschien langs een ander tracé.

*Recreatieve functie.* Recreatie dicht bij huis zit in de lift. Trage wegen zijn ideaal voor wandelaars en fietsers om op een rustige manier te onthaasten en te genieten van natuur en landschap. Het gebruik van trage wegen breidt de recreatiemogelijkheden op het platteland sterk uit. Maar ook ruiters, motorcrossers, quads willen van die kleine wegen gebruik maken.

Het samengaan van verschillende functies is een potentiële bron van conflicten. Door de toenemende verkeersdrukte gebruiken steeds meer automobilisten wegen die er eigenlijk niet voor aangepast zijn. Het lokaal traag verkeer zoekt rustiger en vooral veiliger wegen op. Diverse soorten gebruikers willen trage wegen een nieuwe,

liefst éézijdige functie geven. Verschillende vormen van recreatie zijn immers niet per definitie verenigbaar. Wandelaars komen soms in conflict met wielertoeristen, terreinfietsen, ruiters of quads. Ze zoeken op hun beurt naar kleinere, moeilijker berijdbare paden, maar botsen op afgesloten, verdwenen of niet meer onderhouden wegen.

- ☑ *De inrichting van trage wegen moet goed doordacht worden in functie van de beoogde doelgroepen. Het is eigenlijk wel mogelijk om slimme combinaties te maken in de praktijk. Typische landelijke veldwegen vergen immers een andere benadering dan veilige korte fietsverbindingen in de dorpskern. De verschillen in de verharding van de weg, de breedte, de bewegwijzering en de algemene aankleding bepalen wie gebruik kan maken van de weg. Het is in ieders belang dat voor elke trage weg duidelijk aangegeven wordt wat kan en wat niet kan.*

## 2.2 Waarden van trage wegen

Het opeisen van het gebruiksrecht van trage wegen gaat gepaard met het (over)beklemtone van één of enkele waarden die men aan trage wegen toekent.

*Landschappelijke waarde.* Trage wegen laten ons kennismaken met het landschap achter de huizen. Ze brengen structuur in het landschap. Ze leiden ons naar herkenningpunten.

*Mobiliteitswaarde.* Het functionele gebruik van trage wegen is van essentieel belang: wegen dienen om zich te verplaatsen. In een aantal gevallen zijn ze zelfs van economisch belang. Voor landbouwers kunnen trage wegen onmisbaar zijn voor de bereikbaarheid van percelen. Maar ook voor toeristische activiteiten hebben trage wegen een meerwaarde.

*CULTUURHISTORISCHE WAARDE.* Trage wegen zijn door mensen aangelegde verbindingen tussen plekken die voor de gemeenschap belangrijk waren of zijn: school, kerk, dorp, gehucht, akker, bedevaartplaats. Deze wegen behoren tot ons cultureel historisch erfgoed, iets dat bijzonder weinig bescherming geniet. Soms is de oorspronkelijke functie verdwenen. Dan zullen andere (nieuwe) functies bepalen of deze weg al dan niet aan herwaardering toe is.

*Ecologische waarde.* Trage wegen in landelijke gebieden spelen een rol in het bewaren van groencorridors. Als verbindingselement (tussen natuurgebieden) bevorderen ze de verspreiding en ontwikkeling van fauna en flora.

- ☑ *Bepleit steeds het multifunctioneel gebruik van trage wegen, waarbij het mobiliteitsaspect doorslaggevend is en rekening gehouden wordt met de ruimtelijke hoofdfunctie van het gebied waarin de weg gelegen is. Erkenning van dit principe zal bij het overleg tussen de gebruikers leiden tot wederzijds begrip en meer creativiteit in het vinden van oplossingen voor de problemen die zich zouden voordoen.*

## 2.3 Specifiek: de buurtweg

Niet alle trage wegen zijn buurtwegen in strikte zin. De benaming buurtweg verwijst zeer specifiek naar de wegen die opgenomen zijn in de Atlas der buurtwegen (1845), naar de wegen die sindsdien zijn erkend en aangelegd en ten slotte naar de wegen die door de gemeenten intussen zijn verkregen door verjaring. Buurtwegen behoren tot het openbaar domein zolang ze dienen tot het openbaar gebruik.

Ze hebben een beschermd juridisch statuut dat is vastgelegd in de wet van 10 april 1841. Hoewel deze regelgeving intussen sterk verouderd is, is ze nog steeds van toepassing. Als kleine verbindingswegen zijn de buurtwegen een onderdeel van het gemeentelijke, openbaar wegennet. De gemeente heeft de plicht deze te onderhouden en enkel zij kan reglementerend optreden. Het kunnen intussen brede verharde wegen geworden zijn, of smalle onverharde (vergeten) paadjes.



## 3 Trage wegen en wetgeving

Trage wegen zijn niet als zodanig opgenomen in een specifieke wetgeving. Maar op sommige soorten van trage wegen zijn wel juridische regels van toepassing.

### 3.1 Ontsluitende en verbindende wegen

Wegen hebben twee functies: ze ontsluiten en ze verbinden.

De hoofdverbindingswegen zijn sinds een Koninklijk Besluit van 1816 opgenomen in een lijst. Daar is sprake van grote wegen die steden verbinden en die door het Vlaamse Gewest of de provincie worden beheerd. De wegen die niet op die lijst komen, zijn kleine verbindende wegen. De gemeenten moeten ze aanleggen, beheren en onderhouden. Al deze wegen hebben een openbare bestemming waar het publiek vrij gebruik van kan maken.

In de praktijk maakt een gemeente nog een onderscheid tussen verharde gemeentelijke wegen ('straten' genoemd) en kleinere, vaak onverharde trage wegen. In Vlaanderen ligt méér dan 120.000 km gemeentelijke wegen. Voor veel gemeenten is het budget voor de gemeentelijke wegen een zware financiële last.

### 3.2 Private en openbare wegen

Wegen zijn zeker niet altijd eigendom van de overheid. Heel wat wegen zijn aangelegd door een particulier op zijn eigendom en voor eigen gebruik. Andere wegen kennen meerdere eigenaars, bijvoorbeeld los- of exploitatiewegen. Dit zijn allemaal *private wegen* die strikt genomen niet publiek toegankelijk zijn, tenzij:

- de weg opgenomen is in de Atlas der buurtwegen. In dat geval mag de wegbedding openbaar gebruikt worden. De ondergrond van de weg blijft echter in privaat bezit; of
- de eigenaar (stilzwijgend) toestemt in een publiek gebruik.

Daarnaast zijn er wegen die behoren tot het *openbaar domein*. Enkel de overheid is bevoegd voor deze wegen. Iedereen mag vrij en ongemotiveerd gebruik maken van deze wegen. Het gemeen recht bepaalt dat deze wegen niet in de handel kunnen worden gebracht, niet verkocht, weggeschonken of verkregen kunnen worden via verjaring op vraag van een aangelande<sup>1</sup>. De gemeente is verplicht om het openbaar domein in goede staat te onderhouden.

---

<sup>1</sup> Een aangelande is de eigenaar of gebruiker van een grond die grenst aan een landelijke weg.

- ☒ *Het pleit voor een goed bestuur dat het duidelijk aangegeven is of een weg openbaar gebruikt kan worden of niet.*

### 3.3 Wet op de buurtwegen

Het speciale statuut van buurtwegen is het gevolg van een oude wet: de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen. Deze wet verplichtte de gemeenten om rooilijn<sup>2</sup>- en afpalingsplannen<sup>3</sup> te maken van de wegen van gemeentelijk belang. In die tijd (België is 11 jaar oud) was het belangrijk om het openbaar domein duidelijk af te bakenen om mogelijke betwistingen te voorkomen. Tot dan werd het verkeerskundig gebruik van het wegnnet geregeld door een ongeschreven gewoonterecht.

De toepassing van de buurtwegenwet maakt geen onderscheid tussen buurtwegen op publieke bedding en buurtwegen op private bedding. De buurtwegenwet was voor die tijd zeer volledig, op één punt na. Zelfs toen al bleek het moeilijk een duidelijke definitie op te stellen van wat een buurtweg precies moet zijn. Dit is een hiaat die tot op de dag van vandaag kan leiden tot pijnlijke interpretatieverschillen tussen burgers en overheid.

#### 3.3.1 Atlas der buurtwegen

De Wet op de buurtwegen voorzag in het opmaken van een inventaris van de buurtwegen. Deze taak werd opgedragen aan de gemeenten. Op enkele jaren tijd (1841-1845) hebben de gemeenten die taak uitgevoerd en de plannen zijn opgenomen in een Atlas der buurtwegen. Die is nu nog altijd geldig.

Elke gemeente heeft deze atlas op de technische dienst. Een afschrift wordt bewaard op het provinciehuis. Het is een openbaar document dat iedereen mag inkijken. De buurtwegen die hierin ingeschreven zijn, dragen allemaal een nummer. Sommigen hebben zelfs een naam. Deze oude atlassen zijn ondertussen ook gedigitaliseerd<sup>4</sup>. Dit is, gezien de slechte toestand waarin vele van de plannen zich bevinden, een goede zaak.

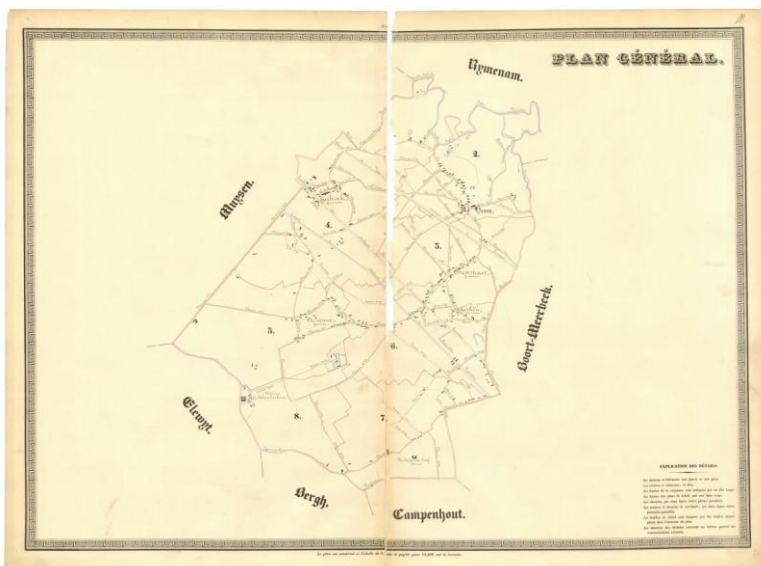
---

<sup>2</sup> Een rooilijnplan legt met een lijn de grens vast tussen het openbaar domein en de private eigendommen. Tussen twee rooilijnen bevindt zich de wegzate, dit is de breedte van de weg voor de wegverharding én de ruimte voorzien voor de aanleg van nutsleidingen, voetpaden, grachten e.a.

<sup>3</sup> Een afpalingsplan wordt opgesteld door een landmeterexpert en legt de exacte perceelsgrenzen vast.

<sup>4</sup> Het omzetten van de papieren documenten naar een versie die digitaal bewaard wordt. Deze bewerking laat toe om aanvullingen en correcties eenvoudiger te combineren met de bestaande toestand. De provincies hebben hierin het initiatief genomen. De digitale atlassen zijn via het internet vrij te raadplegen, behalve in de provincie Vlaams-Brabant. Voor meer informatie verwijzen we naar het infohoekje achteraan deze brochure.

De Atlas der buurtwegen bestaat uit een algemeen plan per deelgemeente op schaal 1/10.000, de bijhorende verklarende tabellen én bijlagen. Deze bijlagen informeren over de recente wijzigingen (toevoeging of afschaffing) aan buurtwegen, opgetekend in kaarten en tabellen.



Met de opmaak van de Atlas der buurtwegen wilde de wetgever in 1841 een ondubbelzinnige inventaris opmaken van de bestaande kleine wegen met een openbaar karakter. De buurtwegen die in de Atlas zijn opgenomen, zijn voor iedereen toegankelijk. Wie de eigenaar is van de bedding van de weg (particulier of gemeente), speelt hierbij geen rol. De Atlas maakt een onderscheid in buurtwegen (chemins) en voetwegen (sentiers). De voetwegen zijn smalle buurtwegen, soms maar 1 meter breed. Buurtwegen hebben doorgaans een breedte tussen 3 en 6 meter. Informatie over de inrichting van de weg is opgenomen in bijhorende tabellen (breedte, verharding, eigenaar van de wegbedding).

Sinds 1841 is er uiteraard veel gewijzigd. Ons verplaatsingsgedrag wijzigde grondig, net als het gebruik van de open ruimte. Veel wegen uit de Atlas zijn ondertussen gewone straten geworden en zijn vlot toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Andere zijn in onbruik geraakt of afgeschaft. Nieuwe trage wegen zijn ontstaan. Al die wijzigingen zijn niet noodzakelijk opgetekend in de Atlas. Soms zijn afzonderlijke

kaarten gemaakt. Dit gebeurde meestal naar aanleiding van infrastructuurwerken (de aanleg van spoorwegen, autostrades of nieuwe woonwijken). Voor die nieuwe wegen moest de gemeente wel de grond verwerven (via vrijwillige grondafstand of onteigening). De buurtwegen die na 1841 afgeschaft zijn, staan ook op aparte kaarten getekend. Dat maakt dat de Atlas der buurtwegen lang niet meer de enige volledige bron van informatie is.

Wie vandaag aan het wandelen of fietsen is, weet meestal niet of hij zich op een buurtweg uit de Atlas bevindt of niet. Soms kan hij zelfs niet zien of het gaat om een openbare of private weg. Topografische kaarten geven hierover ook geen uitsluitsel.

### 3.3.2 Een buurtweg is privé of openbaar domein

De aanduiding van een buurtweg in de Atlas had in 1845 niet automatisch tot gevolg dat alle wegen eigendom werden van de gemeente (artikel 10, Buurtwegenwet).

Op de wegen in private eigendom werd een ‘publiekrechtelijk doorgangsrecht’ ingesteld. De privé-eigenaar blijft daarbij eigenaar van de ondergrond en de gemeente bevestigt een openbaar recht van doorgang op de wegbedding. Er geldt met andere woorden een publiek gebruik alsof het openbaar domein is. In de Atlas zijn private buurtwegen weergegeven met een dubbele stippellijn.

De buurtwegen die behoren tot het openbaar domein zijn in de Atlas aangeduid met een dubbele volle lijn.

### 3.3.3 Een buurtweg kent openbaar gebruik

De buurtwegen uit de Atlas dienen voor openbaar gebruik en als ze behoren tot het openbaar domein kunnen ze niet ontvreemd, verkocht of weggeschonken worden. In het artikel 12 van de Buurtwegenwet staat bovendien dat ‘buurtwegen door geen verjaring kunnen verkregen worden zolang zij dienen tot het openbaar gebruik’. Pas in 1994 wordt in de rechtspraak door het Hof van Cassatie uitgelegd wat dit betekent. Zolang een buurtweg, zij het slechts sporadisch of occasioneel, door het publiek gebruikt wordt, is er sprake van openbaar gebruik in de zin van art. 12. Met andere woorden, ook een weinig gebruikte buurtweg blijft tot het openbaar domein behoren.

### 3.3.4 Het statuut van een buurtweg wijzigen

De wettelijke basis voor wijzigingen in het gebruik van buurtwegen uit de Atlas is opgenomen in hoofdstuk 3 van de buurtwegenwet. Het *verbreden, rechtekken, verleggen, aanleggen of afschaffen* van deze buurtwegen is mogelijk.

Het is vaak de particulier die aan de gemeente de vraag stelt tot *afschaffing of verplaatsing* van een buurtweg. Soms neemt de gemeente zelf het initiatief of wordt

daartoe verplicht door de provincie. De gemeenteraad houdt een openbaar onderzoek, beoordeelt het nut van de wijziging en legt het dossier voor aan de provincie. De Bestendige Deputatie beslist terzake door het gemeentevoorstel al dan niet goed te keuren. Het is mogelijk om bij de Vlaamse regering beroep aan te tekenen. Dat kan zowel gebeuren door de gemeente als door een belanghebbende derde. De aanleg of verplaatsing van een buurtweg moet conform zijn met de rooilijnplannen. Bij de afschaffing van een buurtweg kunnen de aangelanden zich doen machtigen om terug te beschikken over de volle eigendom van de vrijgekomen grond, mits betaling van de eigendoms waarde of meerwaarde ingeval zij al eigenaar van de ondergrond zijn.

Als een buurtweg volledig in onbruik is geraakt, kan de aangelande de procedure tot ‘*verkrijgende verjaring*’ invoeren om het openbaar gebruik van de weg af te schaffen. Deze procedure wordt ingeleid bij het vredege recht. Verkrijgende verjaring is enkel mogelijk wanneer de aangelande kan aantonen dat de weg gedurende 30 jaar onafgebroken en volledig in onbruik is geraakt én dat de weg door hem integraal als private eigendom zonder uitzondering is gebruikt. De bewijslast ligt bij de particulier en is vaak moeilijk aan te tonen want er moeten ook materiële bewijzen geleverd worden. Bij vermoedens van een occasioneel gebruik of als er onderhoudswerken gebeurden door de gemeente wordt vaak gesteld dat de weg niet volledig in onbruik is waardoor het verzoek tot verjaring verval t.

Een private buurtweg uit de Atlas kan overheidseigendom worden door ‘*verkrijgende verjaring na 10 of 20 jaar*<sup>5</sup>’, door aankoop of door onteigening. Dit is bijvoorbeeld nodig wanneer de gemeente eigendomsdaden wil stellen waarmee de eigenaar niet akkoord kan gaan, zoals de weg verhard en het leggen van ondergrondse kabels. Deze werken mag de gemeente immers niet uitvoeren zonder toestemming van de eigenaar van de ondergrond.

Een *ruilverkavelingplan* kan buurtwegen opheffen of instellen. Via een notariële akte kunnen ook particuliere wegen hierbij betrokken worden. Voorlopig geldt dat niet voor RUP’s<sup>6</sup>, BPA’s<sup>7</sup> of verkavelingplannen, zij kunnen het statuut van buurtwegen niet wijzigen. Al kan een gemeente in een verkavelingplan wel beslissen om nieuwe trage wegen aan te leggen.

---

<sup>5</sup> De termijn waarna de gemeente door *verkrijgende verjaring* eigenaar wordt van een bedding bedraagt 10 jaar indien de eigenaar woont in hetzelfde rechtsgebied van het Hof van Beroep (vredege recht) waarin ook de weg gelegen is. Ligt de weg in een ander rechtsgebied dan de woonplaats van de eigenaar, dan geldt de termijn van 20 jaar. De termijn wordt gerekend vanaf de inschrijving van de weg in de Atlas der buurtwegen.

<sup>6</sup> RUP of Ruimtelijk UitvoeringsPlan, dit is een concreet bestemmingsplan voor de realisatie van de visie opgenomen in het ruimtelijk structuurplan.

<sup>7</sup> BPA of Bijzonder Plan van Aanleg, dit is een detailplan voor een gebied ter verfijning van de bestemming uit het gewestplan.

Wanneer een gemeente een weg *ten onrechte in de Atlas* heeft opgenomen en de weg is het statuut van buurtweg ontnomen na een juridische betwisting, dan kan de gemeente het doorgangsrecht dat ze niet heeft alsnog verkrijgen door verjaring na 10 of 20 jaar.

### 3.4 Trage wegen die niet in de Atlas zijn opgenomen

Niet alle wegen zijn opgenomen in de Atlas der buurtwegen. Er zijn ook private wegen. Soms worden deze uitsluitend gebruikt door één eigenaar, soms door meerdere. Voor het gebruik van een private weg kan een contractuele afspraak gemaakt zijn tussen de eigenaar en een bepaalde gebruiker, meestal de eigenaar van een achterliggend perceel. Zo ontstaat een *‘conventionele privaatrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang’*. Soms vordert een gebruiker bij de vrederechter een recht van uitweg op basis van bepalingen in het Burgerlijk Wetboek. In dat geval ontstaat een *‘private weg met een wettelijke erfdiensbaarheid’*, toegekend door de rechter.

Wanneer private wegen die niet in de Atlas opgetekend zijn, toch door derden gebruikt worden, leidt dit na 30 jaar tot een *‘publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang’*<sup>8</sup>. Als hierop geen inschrijving in de Atlas der buurtwegen volgt, speelt alleen de feitelijkeheid. Het publiek kan aldus na 30 jaar vredig, continu en ongestoord gebruik een doorgangsrecht verkrijgen. Dit zal door diegenen die zich op dit recht beroepen, moeten bewezen worden. Enkel een zichtbare en continue erfdiensbaarheid kan ontstaan door deze dertigjarige verkrijgende verjaring. Het is duidelijk dat een zichtbaar afsluiten van de weg, zelfs occasioneel, volstaat om deze vorm van verjaring te stuiten. Een bordje plaatsen kan daarbij al volstaan.

Naast bovenvermelde wegen zijn er nog soorten trage wegen die onder een andere wetgeving vallen. De toegankelijkheid van wandelwegen in bossen wordt geregeld door het bosdecreet; in natuurgebieden geldt het natuurdecreet. Het statuut van de wegen op oude tram- of treinbeddingen moet je afleiden uit hun bestemming op het gewestplan, het is de eigenaar die de toegankelijkheid bepaalt. Dijkpaden zijn in beheer door polders en wateringen.

☒ *Boerenbond en Landelijke Gilden roepen de gemeenten op om op korte*

---

<sup>8</sup> Wanneer een doorgang gedurende 30 jaar, in de termen van artikel 2229 uit het Burgerlijk Wetboek, “voortdurend en onafgebroken, ongestoord, openbaar en niet dubbelzinnig” werd gebruikt door eenieder voor openbaar verkeer, en dit gebruik gebeurde met de bedoeling de overgang als dusdanig te gebruiken en niet berust op een eenvoudig gedogen van de eigenaar van het perceel waarover de doorgang werd geschapen, verkrijgt de gemeente ten behoeve van de bevolking een publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang.

*termijn de wettelijke situatie (vastgelegd in de Atlas) in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie. Daarbij moeten drie situaties beoordeeld worden: wegen uit de Atlas zonder een actuele functie, nieuwe of bestaande particuliere wegen waaraan de gemeente een actuele functie wil toekennen en de wegen die in de Atlas zijn opgenomen én actueel in gebruik zijn. Wegen zonder een actuele functie moeten afgeschaft worden.*

### 3.5 Onderhoud en kosten

De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van een weg met openbaar karakter ligt bij de gemeente die ook de kosten voor de verbeteringswerken draagt. Dit betekent dat de gemeente de wegen en paden in staat van goede bruikbaarheid moet houden. Een goed onderhouden weg nodigt uit tot gebruik. Daarom is onderhoud, naast het gebruik zelf, een argument om verjaring ten voordele van de aangelanden tegen te gaan.

Veranderingen aan de weg (zoals verbreding, asfaltering, verdere uitrusting) kan de gemeente niet uitvoeren zonder het akkoord van de aangelanden, want dit is aanspraak maken op hun eigendom. Buurtwegen die eigendom zijn van de gemeente kunnen natuurlijk wel zonder discussie verhard worden. Er is echter steeds een bouwvergunning nodig.

### 3.6 Ordehandhaving

De gemeentelijke politieverordeningen zijn van toepassing op alle wegen die dienen voor openbaar gebruik, dus ook op de buurtwegen (met inbegrip van de grachten). Dit ongeacht de eigenaar of de wijze van gebruiksrecht of erfdienstbaarheid. Het is de gemeenteraad die de gemeentelijke politieverordeningen maakt. Daartoe behoren onder meer maatregelen in verband met de verlichting, reiniging, geluidsoverlast, afsluiting van wegen. Kortom, alle aangelegenheden die de veiligheid van het verkeer beïnvloeden. De burgemeester is bevoegd voor de uitvoering hiervan.

Overtredingen zoals achterlaten van voorwerpen, plaatsen van hindernissen, beschadiging of toe-eigening worden bestraft volgens de tarieven van het Veldwetboek<sup>9</sup>. Voor sommige overtredingen geldt een verjaringstermijn van 6 maanden.

---

<sup>9</sup> Veldwetboek, de wet van 7 oktober 1886

### 3.7 Actualiseren van de buurtwegenwet

Al enkele jaren is er parlementaire interesse om de verouderde regelgeving rond de buurtwegen te actualiseren. Diverse wetsvoorstellen zijn ingediend, tot nu toe leidde dit nog niet tot een aanpassing van de wetgeving.



## 4 Trage wegen in de praktijk

Bij het tot stand komen van de wetgeving op buurtwegen in de 19<sup>de</sup> eeuw was er van een aantal hedendaagse functies geen sprake. Vandaag zijn trage wegen ‘herontdekt’ door het toenemend belang van lokale toeristische activiteiten en door de aandacht voor landschapsbeheer. In sommige gemeenten worden land- en tuinbouwers aangezocht om actieve partner te worden in het duurzaam onderhoud van trage wegen.

### 4.1 Trage wegen als beleidsthema

Trage wegen kunnen vanuit verschillende invalshoeken op de agenda van het beleid komen. Er zijn al wat gemeenten die werk maken van hun trage wegen. De kapstokken voor een gemeentebestuur zijn te vinden in:

- de buurtwegenwet (zie hoger);
- het gemeentelijk mobiliteitsplan;
- het ruimtelijk beleid (structuurplan – BPA – RUP);
- het toerisme;
- de landschapsbeleving.

#### 4.1.1 In het gemeentelijk mobiliteitsplan

Sinds 1996 werkt de Vlaamse regering contracten uit met resultaatsverbintenissen voor besturen en lokale aanbieders van vervoer. De bedoeling is het beleid te richten op *duurzame mobiliteit*. De meeste gemeenten hebben zich hiervoor ingeschreven. Een moederconvenant regelt de doelstellingen en de basisvoorwaarden. Bijkomende modules ondersteunen specifieke taken van het lokaal bestuur zoals de verbetering van de wegeninfrastructuur. Fietspaden langs gewestwegen of de herinrichting van een doortocht zijn daarvan voorbeelden. Voor trage wegen is er geen aparte module voorzien, hoewel een mogelijke actie via module 15 haalbaar is. In deze module ‘*flankerende maatregelen*’ is sprake van stimulering van duurzaam verplaatsingsgedrag. Indien de lokale overheid een actie (met nadruk op niet-infrastructurele maatregelen) zou opzetten ter promotie van het gebruik van trage wegen door voetgangers en fietsers voor de dagdagelijkse verplaatsingen, zou ze hiervoor 33% subsidie krijgen.

Op 1 maart 2008 hadden 174 gemeenten een mobiliteitsplan dat vijf jaar is of ouder. 44% daarvan heeft haar mobiliteitsplan ondertussen afgetoetst aan de actualiteit met de zogenaamde sneltoets of is al bezig met een herziening. 111 gemeenten

hebben een goedgekeurd beleidsplan dat minder dan vijf jaar oud is en dus nog geldig. Een volledig overzicht kan gevonden worden op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) (zoeken op trefwoord - sneltoets).

#### 4.1.2 In de samenwerkingsovereenkomst ‘milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling’

Sinds 2002 vervangt de samenwerkingsovereenkomst het milieuconvenant. Hierin zit een aandachtspunt (of cluster) *mobiliteit* waarbij gekeken wordt of binnen het mobiliteitsplan geen milieuwinst kan geboekt worden. Er kunnen acties of projecten uitgewerkt worden. Bij de voorbeelden voor gemeenten wordt een actie waarbij ‘jaagpaden, buurtwegen en oude spoorwegbeddingen’ veranderen in wandel- en fietspaden subsidieerbaar genoemd.

De gemeente moet deze actie opnemen in haar milieujaarprogramma. Als project kan een samenhangend geheel van acties worden voorgesteld. Dit project moet eveneens kaderen in de Module 15 van het mobiliteitsconvenant. Het lijkt dus niet onhaalbaar om het netwerk van trage wegen in beeld te nemen en daarmee ‘iets’ te doen. Bijvoorbeeld een digitale atlas voor het trage verkeer in de gemeente opmaken nadat voor elke weg is beslist wat de beste oplossing is.

#### 4.1.3 In het ruimtelijk beleid

De indeling van grote en kleine wegen uit de 19<sup>de</sup> eeuw is aan herziening toe. In de *structuurplannen* is de basis gelegd voor een wegingeling volgens de bereikbaarheid van bepaalde plaatsen en/of de leefbaarheid voor de bewoners. Er zijn vijf categorieën: hoofdwegen, primaire wegen I en II, secundaire en lokale wegen.

De hoofdfunctie van lokale wegen is ontsluiten. Lokale wegen worden opgenomen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen waar het ontwikkelen van een visie en het nemen van maatregelen om de gemeente leefbaar en bereikbaar te houden (ook met collectief vervoer en langzaam verkeer) centraal staan. Naast wegen voor gemotoriseerd verkeer, moet er ook aandacht zijn voor de wegen voor traag verkeer (voetgangers, fietsers) en voor wegen met een speciale functie (dieren, tractoren).

Ook al wordt het begrip ‘buurtweg’ of ‘trage weg’ niet vermeld in het Structuurplan Vlaanderen<sup>10</sup>, de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is een gelegenheid om het trage wegen-netwerk van de gemeente te bestuderen en hierover een duidelijke visie te ontwikkelen. Dit kan uitmonden in een gemeentelijk trage wegenplan.

In de huidige ruimtelijke plannen is er weinig aandacht voor het verkeer op trage

---

<sup>10</sup> *Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een visietekst over de inrichting en bestemming van de gronden in Vlaanderen. Het dateert van 1996.*

wegen. Vaak gaat er bij het afleveren van verkavelingsvergunningen te weinig aandacht naar de aanleg of inrichting van veilige en korte wegverbindingen. Daar ligt een taak voor de leden van de GECORO. De GECORO's kunnen de gemeentelijke plannen mee sturen van in het begin van het planproces. Zij kunnen erover waken dat aspecten uit het mobiliteitsbeleid opgenomen worden in de ruimtelijke planning. De GECORO kan hierover op eigen initiatief een advies of een beleidssuggestie formuleren.

- ☑ *Op basis van de Atlas der buurtwegen en een actuele inventarisatie ter plaatse wordt een lijst opgesteld van de wegen, hun huidige gebruik, hun toekomstige functie en hun belang voor recreatie en functioneel verkeer. Afhankelijk van de nieuwe behoeften moet men per weg nakijken welke aanpassingen mogelijk zijn: heraanleggen, afschaffen, verleggen of vernieuwen.*
- ☑ *Buurtwegen die niet meer zinvol gebruikt kunnen worden, dienen geschrapt te worden na overleg met de eigenaars. Particuliere wegen die in publiek gebruik zijn en die niet in de Atlas zijn opgenomen dient de gemeente te officialiseren via een rooilijnplan en in gemeentelijke eigendom te nemen door aankoop in der minne of door onteigening. Wegen die nog steeds in gebruik zijn, dienen geoptimaliseerd en gemoderniseerd te worden i.f.v. het huidige gebruik.*

#### 4.1.4 Nieuwe dimensies

De vraag naar het heropenen van oude buurtwegen of het instellen van nieuwe buurtwegen duikt regelmatig op vanuit de opbouw van nieuwe lokale of bovenlokale routenetwerken (GR-wandelroutes, fietsknooppunten).

Op het terrein vinden soms ook wilde acties plaats van mensen of groepen die oude, vergeten wegen opnieuw (willen) inwandelen. Soms leidt dit tot gerechtelijke procedures van burgers tegen eigenaars en/of de gemeente.

Bij concrete problemen rond de toepassing van de Wet van 1841 en de Atlas der buurtwegen zijn overleg en dialoog te verkiezen boven het uitvechten van juridische conflicten voor rechtbanken en hoven. Actualisatie van de Atlas der buurtwegen kan duidelijkheid brengen voor sommige situaties.

- ☑ *Achteraan zit een uitneembare brochure die gezamenlijk opgesteld is door Boerenbond, Landelijke Gilden en Trage wegen vzw. Ze roept bewoners of bezoekers van het platteland op om eenvoudige afspraken na te leven.*

## 4.2 Diverse meningen over trage wegen

Iedereen die gebruik maakt van een trage weg heeft zo zijn redenen en zijn eisen voor de inrichting of aanpassing van die weg. Verschillende wensen en uitgangspunten maken al eens dat er conflicten optreden tussen diverse soorten van gebruikers of aangelanden.

Elke gebruiker/betrokkene heeft een eigen kijk op trage wegen en ziet zowel positieve als negatieve elementen bij het gebruik ervan. De leefbaarheid van de woonomgeving voor de bewoners die er wonen, werken en zich ontspannen moet steeds het uitgangspunt blijven voor de inrichting of het gebruik. Een goede reglementering die consequent wordt toegepast en uitgevoerd, voorkomt conflicten tussen al die meningen.

Als aanloop naar de formulering van onze eigen plattelandsvisie, zetten we de verschillende invalshoeken kort samen. Iedere doelgroep ziet wel positieve en negatieve kanten aan trage wegen.



**Tabel 1: beoordeling van het gebruik van trage wegen**

|                  | Positieve elementen                                                                                                                                                                                                       | Negatieve elementen                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bewoner          | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Toegang tot eigendom</li> <li>— Zachte recreatie vlakbij</li> <li>— Veilige route voor voetgangers en fietsers</li> </ul>                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Last van zwerfvuil, vandalisme</li> <li>— Schending van privacy</li> <li>— Gebrekkig onderhoud</li> <li>— Te druk verkeer, onveiligheid</li> </ul>                                                                              |
| Natuurbeschermer | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Element van natuurverbinding</li> <li>— Natuur dicht bij huis</li> <li>— Migratie natuurwaarden</li> <li>— Natuureducatie</li> </ul>                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Verstoring fauna en flora</li> <li>— Zwerfvuil</li> <li>— Lawaaihinder</li> </ul>                                                                                                                                               |
| Landbouwer       | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Toegang tot veld</li> <li>— Als troef te benutten in eigen aanbod</li> </ul>                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Schade aan gewassen, diefstal</li> <li>— Last van zwerfvuil</li> <li>— Verstoren van dieren</li> <li>— Gevaar tijdens oogst</li> <li>— Onvriendelijke recreanten</li> </ul>                                                     |
| Recreant         | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Verkeersveilige route naar aantrekkingspunt</li> <li>— Rust en recreatie</li> <li>— Natuurbeleving en ontdekking van het platteland</li> <li>— Goed onderhouden wegen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Wegverharding</li> <li>— Weg is te stoffig, te nat, overwoekerd met onkruid</li> <li>— Te drukke weg</li> <li>— Gemengd verkeer op smalle paden (ruiters, voetgangers, fietsers, bromfietsers, ...) leidt tot gevaar</li> </ul> |
| Lokale overheid  | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Toeristisch recreatief netwerk</li> <li>— Onderdeel van natuurontwikkeling en –verbinding</li> <li>— Element in landschapsverbetering</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>— De financiële zorg voor het onderhoud</li> <li>— Conflictsituaties oplossen</li> <li>— Zwerfvuil opruimen</li> </ul>                                                                                                            |

## 4.3 Een eigen plattelandsvisie

Door de jaren heen ontwikkelden Landelijke Gilden en Boerenbond een visie op trage wegen. Ze is geïnspireerd door de analyse van allerlei praktijksituaties en gesprekken met betrokken partijen. Vanuit deze uitgangspunten willen wij actief mee participeren aan de discussies. In dit hoofdstuk omschrijven we de algemene principes van onze visie om in het volgende hoofdstuk concrete praktijkvoorbeelden toe te lichten.

### 4.3.1 Projectmatige aanpak

Onze voorkeur gaat uit naar een projectmatige aanpak per dorp, gehucht of deelgebied. Een globale benadering over het gehele grondgebied leidt immers tot onnodige complexiteit bij de praktische uitwerking en vermindert de slaagkansen.

### 4.3.2 Ruime definitie

Het netwerk van lokale trage wegen omvat méér dan de officiële buurtwegen die in de Atlas zijn opgenomen. We pleiten voor een globale aanpak van het lokale, zachte weggebruik. De aanpassing van de Atlas aan de realiteit op het terrein vormt wel het uitgangspunt.

### 4.3.3 Verkeersveiligheid staat voorop

Wegen die dorpen, gehuchten of woonwijken verbinden, moeten voorzien worden van volwaardige fiets- en voetpaden. Dit is een beleidsprioriteit. De aanwezigheid van verschillende gebruikers is ook goed voor de sociale controle op het openbaar domein. Trage wegen kunnen enkel ingeschakeld worden als veilige fiets- en wandelwegen binnen de dorpskernen en woonwijken:

- in de schoolomgeving en op de schoolroutes;
- om gevaarlijke en zwarte punten te vermijden;
- indien het onmogelijk is om een volwaardig fietspad langs een drukke (gewest)weg aan te leggen.

### 4.3.4 Respect voor de hoofdfunctie

Waar de verkeersveiligheid niet prioritair is, mogen trage wegen de normale ontwikkeling van de hoofdfunctie in een gebied niet in de weg staan. De aanwezigheid en de inrichting van een trage weg mag het normale gebruik van de

open ruimte dus niet in gevaar brengen. Boeren moeten kunnen boeren, natuur moet zich verder kunnen ontwikkelen. Indien nodig moet een trage weg verplaatst worden:

- bij voorkeur naar de grenzen van het openruimte gebied;
- naar belangrijke lijnelementen in het landschap (bijv. spoorweg, rivier); of
- naar de perceelsgrenzen.

#### 4.3.5 Feitelijke situaties bevestigen

De wettelijke situatie van eigendom en beheer van de trage wegen moet in overeenstemming gebracht worden met de feitelijke situatie. Een goed overleg met alle betrokkenen is noodzakelijk. Buurtbewoners, eigenaars, landbouworganisaties, toeristische en recreatieve verenigingen e.a. zijn belangrijke gesprekspartners.

- ☒ *We pleiten voor een fundamenteel respect voor de eigendomstitel! Sluikse verwerving van de wegbedding door het stellen van beheersdaden is ontoelaatbaar. Gemeenten moeten hun verantwoordelijkheid opnemen en de volledige weg in volle eigendom nemen. Deze duidelijkheid moet er zijn rond alle belangrijke publieke wegen (of ze nu in de Atlas zijn opgenomen of niet).*

Principeel dient het publiek gebruik van trage wegen samen te vallen met publieke eigendom. De gemeente moet dus op lange termijn streven naar de volle eigendom van alle openbare trage wegen én actief instaan voor het modern onderhoud ervan.

Buurtwegen zonder actuele functie moeten afgeschaft worden na overleg met de eigenaars, zeker wanneer dit door spontaan onbruik gebeurde. Het doelbewust afsluiten door eigenaars kan in geen geval.

Wat moet er gebeuren met de buurtwegen uit de Atlas die nog steeds in gebruik zijn? Er kan gekozen worden voor:

- Het optimaliseren van het tracé door het verplaatsen van de weg;
- Het optimaliseren van de inrichting (zie enkele voorbeelden in het volgend hoofdstuk); of
- Het verwerven van de buurtwegen op langere termijn door de gemeente die vanaf dan instaat voor het onderhoud.

Wat moet gebeuren met een trage weg die niet in de Atlas is opgenomen, maar toch door het publiek gebruikt wordt?

- De gemeente respecteert de bestaande situatie; ofwel
- De gemeente laat de publieke functie primeren en start een procedure om de weg te officialiseren en dus op te tillen tot het niveau van een buurtweg uit de Atlas (inclusief de opmaak van een rooilijnplan en de procedure tot onteigening/aankoop). Uiteraard dient dit te gebeuren in overleg met de eigenaar.

#### 4.3.6 Inrichting en differentiatie

Er bestaat een grote verscheidenheid in functies en gebruik van trage wegen. Het is belangrijk dat de signalisatie, de breedte, de inrichting en het onderhoud van de weg hieraan aangepast zijn. In landbouwgebied is het belangrijk dat de moderne landbouwvoertuigen de weg zonder problemen kunnen berijden. Indien nodig moet de weg gemoderniseerd worden.

De inrichting van trage wegen moet optimaal aangepast zijn aan het actuele of geplande gebruik. Een toekomstgericht trage wegennetwerk dient sterker gedifferentieerd te worden:

- naar het gebruik (landbouwer, voetganger, fietser, mountainbiker, bromfietser, ruiter, menner, quads e.a.);
- naar de functie die de buurtweg vervult als functioneel-verbindende weg of als weg met een eerder recreatief karakter; en
- naar de plaats van de buurtweg in het wegennetwerk. Maakt de weg deel uit van een bovenlokaal netwerk (zoals Grote Routepaden of fietsknooppunten), van een lokaal netwerk, of is het een relatief losstaande weg?

Het gebruik en de plaats in een netwerk dienen consequent te worden doorgetrokken naar de signalisatie, de breedte, de inrichting en het onderhoud van de weg. Indien nodig moeten er moderniseringswerken uitgevoerd worden. De breedte van de weg dient rekening te houden met specifieke eisen voor fietsers (zie fietsvademecum) en voor landbouwvoertuigen. Voor de inrichting en het onderhoud kan onderscheid gemaakt worden tussen het basisoniveau (het maaien, het vullen van putten en het herstellen van de bestaande bedding), het leggen van een halfverharding (zoals dolomiet) of een volverharding (asfalt of beton, klinkers of tegels).

## 4.4 Overwegingen bij het gebruik en de inrichting van trage wegen

Omdat de situaties ter plaatse niet in een algemeen geldend toetsingsmodel te gieten zijn, stellen we een set voor van criteria om de lokale situatie te beoordelen. Ze zijn verbonden met het ruimtelijk gebruik van de omgeving én met de mobiliteitsfunctie die de buurtweg vervult.



### 4.4.1 Wordt de voetweg wel of niet gebruikt?

Of een buurtweg al of niet in openbaar gebruik is, is niet eenvoudig vast te stellen. Zolang er echter zichtbare ‘sporen in het landschap’ zijn of de gemeente beheersdaden stelt (zoals jaarlijks maaien), is de weg in gebruik. Indien er nog sporen zijn, is het in praktijk bijzonder moeilijk om een buurtweg af te schaffen.

Is een weg verdwenen door spontaan onbruik, dan is het principieel wenselijk hem af te schaffen. Indien dit het gevolg is van het afsluiten van de weg door de eigenaar, zal de situatie van geval tot geval geëvalueerd moeten worden.

Indien het huidige of toekomstig gebruik negatief weegt op de normale activiteit van de aangelanden, moet een verplaatsing van het tracé overwogen worden. Een verplaatsing wordt aanvaard mits het ‘openbaar nut’ aantoonbaar is, zoals een korter traject, een betere aansluiting op andere buurtwegen of een betere

verkeersveiligheid. Om deze maatschappelijke meerwaarde aan te duiden, is het noodzakelijk om ruimer te kijken dan de buurtweg zelf.

#### 4.4.2 Is het een doodlopende weg?

Doodlopende wegen die niet in gebruik zijn, moeten zeker afgeschaft worden. Zijn zij wél in gebruik dan fungeren zij misschien als uitweg voor ingesloten percelen. Bij meerdere eigenaars dient de vraag gesteld of afschaffen wenselijk is. Is er slechts één eigenaar betrokken dan lijkt afschaffen de meest wenselijke optie en zou dit zeker mogelijk moeten zijn.

Niet-doodlopende wegen hebben steeds een zekere verbindende functie en zijn daarom minder gemakkelijk afschafbaar. Indien zij in onbruik zijn, is afschaffen wenselijk, maar in de praktijk is dat enkel mogelijk mits voldoende argumentatie. Ook wegen met een verbindende functie die in gebruik zijn, moeten kunnen worden verplaatst of afgeschaft indien er in de omgeving een alternatief is dat veiliger, korter en autovrij is. We herhalen dat het belemmeren van de doorgang, op zich een onvoldoend argument is voor de afschaffing.

Een bijzonder geval van een doodlopende weg, is een voet- of buurtweg die bebouwd is. Indien het gebouw werd opgericht vóór de wet op de stedenbouw of later met een vergunning, wordt een afschaffing van het deel van de voetweg dat bebouwd werd, meestal aanvaard. Soms wordt een verplaatsing binnen het perceel opgelegd.

#### 4.4.3 Ligt de buurtweg in landbouwgebied?

Binnen het agrarisch gebied dient het ruimtegebruik geoptimaliseerd door een modernisering van het trage wegennet in functie van de schaalvergroting van een toekomstgerichte land- en tuinbouw. De actuele landbouw maakt daarom een aanpassing van de trage wegen absoluut noodzakelijk.

De *optimalisatie* van het ruimtegebruik dient te gebeuren door buurtwegen te verplaatsen:

- bij voorkeur naar de rand van het landbouwgebied;
- indien dit onmogelijk blijkt, naar grote lijnelementen binnen het agrarisch gebied, zoals spoorwegen, houtkanten, beken (in de 5-meter-zone die fungeert als erfdienstbaarheid voor het ruimen);
- naar de randen van percelen die gezamenlijk beheerd worden; of
- in laatste instantie, naar de kadastrale perceelsranden.

Specifiek voor landbouwgebieden wijzen we op de procedure van de

ruilverkavelingen. Met dit instrument kan het agrarisch gebied worden ingericht door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM). Hoewel dit instrument niet specifiek bedoeld is om buurtwegen te veranderen, kan een ruilverkavelingprocedure inwerken op erfdienstbaarheden, buurtwegen opheffen en eventueel nieuwe wegen instellen. Bij natuur- en landinrichtingsprojecten is dat niet mogelijk. Indien men binnen deze projecten toch een voet- of buurtweg wil afschaffen of verleggen, is men aangewezen op de normale procedure.

#### *4.4.3.1 Multifunctionaliteit in landbouwgebied*

Aan het trage wegnnet in functie van de ontsluiting voor landbouw worden specifieke vereisten gesteld. Dit komt neer op een aangepaste inplanting zonder hinder voor land- of tuinbouwuitbatingen. Op wegen waarlangs landbouwverkeer passeert, moet rekening gehouden worden met:

- de grote afmetingen van landbouwvoertuigen;
- het obstakelvrij houden van deze wegen;
- het doordacht en zuinig omgaan met beperkende infrastructuur (zoals smalle doorgangen, landbouwsassen en kantel- of draaipootjes) en met de plaatsing van verkeerstekens.

Hierbij past een belangrijke waarschuwing. Vanuit natuurhoek worden trage wegen vaak aanzien als (potentiële) natuurverbindingselementen, vooral in natuurgebieden. Het verbreden van de wegbermen is echter een ongeoorloofde ruimte-inname (feitelijk of planologisch). Het systeem van de vrijwillige beheersovereenkomsten biedt immers voldoende mogelijkheden voor de ontwikkeling van natuurwaarden in landbouwgebieden; zo zijn er o.a. goede afspraken mogelijk in het kader van:

- het perceelsrandenbeheer (5 à 10 m langs houtkanten, waterlopen of holle wegen; geen bemesting en bestrijdingsmiddelen en maaien na 15 juni);
- de aanleg en het onderhoud van kleine landschapselementen.

Voor het recreatief medegebruik is het bijzonder wenselijk dat een gemeente het onderhoud en de inrichting per buurtweg vastlegt in een beleids- en onderhoudsplan.

**Tabel 2: maten en gewichten van landbouwvoertuigen**

|               | Tractor |        | Landbouwmachine <sup>11</sup> |        |
|---------------|---------|--------|-------------------------------|--------|
|               | Klein   | Groot  | Min.                          | Max.   |
| Breedte       | 2,5 m   | 2,7 m  | 3,0 m                         | 4,0 m  |
| Lengte        | 5,0 m   | 5,0 m  | 6,5 m                         | 15,0 m |
| Hoogte        | 3,0 m   | 3,1 m  | 3,7 m                         | 4,0 m  |
| Gewicht (max) | 11 ton  | 14 ton | 10 ton                        | 24 ton |

#### 4.4.3.2 *Spanningsveld met andere gebruikers*

Vanuit de landbouw willen we verder een aantal knelpunten naar voor schuiven waar men bij de inrichting en het onderhoud van trage wegen moet mee rekening houden:

- de aansprakelijkheid bij het dwarsen van een weide met dieren;
- de aansprakelijkheid bij landbouwvoertuigen en -materialen die zich op de openbare weg bevinden (bijv. een fietser botst tegen een aardappelcontainer);
- het begrip voor het seizoensgebonden karakter van de landbouw, bijv. het opruimen van modder op de weg;
- een actief beleid rond het voorkomen en opruimen van sluikstorten en zwerfvuil, zij kunnen schade veroorzaken in een machine of aan de teelten;
- het actief bestrijden van vandalisme en diefstal;
- indien de voedselveiligheid en de hygiëne onder druk komen te staan, moet het mogelijk zijn buurtwegen te verleggen rond de hoeven en het erf.

#### 4.4.4 *Ligt de buurtweg in woongebied?*

In andere gebieden dan het landbouwgebied spelen andere criteria mee bij de afweging.

In woongebied dient het beleid zich te richten op het realiseren van korte en veilige verbindingen van en naar voorzieningen en woonwijken, op het vermijden van gevaarlijke punten en drukke verkeerswegen en op het realiseren van veilige

<sup>11</sup> Zoals maïshakselaar, aardappelrooier, bietenrooier, pikdorser

schoolroutes. Hierbij dient actief gezocht naar nieuwe verbindingen en bij nieuwe verkavelingen moeten systematisch nieuwe fiets- en voetgangersdoorsteken en -verbindingen worden gerealiseerd. De kortere afstand, een volwaardige breedte en een volle verharding moet het gebruik van deze alternatieve routes aanmoedigen. Een bijzonder punt van aandacht betreft het respecteren van de privacy van de bewoners langs een traject. Dit kan gebeuren door een doordachte inplanting en door aangepaste beplanting.

#### 4.4.5 Ligt de buurtweg in natuurgebied?

In natuurgebied weegt uiteraard het beschermen van waardevolle fauna en flora sterk door. In deze gebieden dient het openbaar karakter van de buurtweg behouden te blijven.

Volgens de Landelijke Gilden en Boerenbond dient de verkeersfunctie eveneens te primeren boven de ruimtelijke omgeving; in die zin moet het mogelijk zijn om ook in natuurgebied trage wegen te verharden indien dit vanuit verkeersoogpunt wenselijk of noodzakelijk is. Volle verhardingen worden immers moeilijk vergund.

#### 4.4.6 Wordt de weg functioneel of recreatief gebruikt?

In het agrarisch gebied is de verkeersafwikkeling doorslaggevend. Er dient een onderscheid gemaakt te worden volgens het verbindende karakter van de trage weg enerzijds en het recreatief karakter anderzijds. Concreet zal een buurtweg meestal in zekere mate beide aspecten in zich dragen. Maar als we het meest essentiële karakter willen typeren, komt een drieledige indeling naar voor. Aan elk wegtype zijn een aantal beleidsconsequenties te verbinden rond het behouden of verplaatsen van de weg.

##### 4.4.6.1 *Verbindend prioritaire wegen*

Verbindend prioritaire trage wegen zijn wegen die een kortere, comfortabele en veilige verbinding vormen binnen een woonkern of woonwijk. Ze leiden naar voorzieningen (een sporthal, een cultuurzaal), ze fungeren als schoolroute of vormen een alternatief voor gevaarlijke punten of drukke wegen. Deze wegen kunnen nog andere functies hebben (ontsluiting of recreatie) maar het verbindend karakter primeert. Het herwaarderen van bestaande en het officialiseren van nieuwe prioritair verbindende trage wegen die de verkeersveiligheid ten goede komen, is beleidsmatig na te streven. De Landelijke Gilden en Boerenbond vragen hierbij rekening te houden met de ontsluiting van landbouwgebieden en deze herwaardering dus niet uitsluitend in termen van de fietsers en de voetgangers te bekijken.

#### 4.4.6.2 *Alternatief verbindende wegen*

Bij alternatief verbindende of deels recreatieve wegen bestaat er een korter, een even comfortabel of een comfortabeler en een even veilig of veiliger alternatief traject. Voor deze wegen is het verbindend aspect minder prioritair en zijn het recreatieve en ontsluitende karakter eerder kenmerkend. Voor deze wegen bepleiten de Landelijke Gilden en Boerenbond een evenwicht tussen mobiliteit en ruimte-ontwikkeling door het verplaatsen van het tracé naar lijnelementen of randen. Deze algemene beleidsoptie geldt zowel voor landbouw- als voor natuurgebieden.

#### 4.4.6.3 *Hoofdzakelijk recreatieve en ontsluitende wegen*

Bij hoofdzakelijk recreatieve en ontsluitende wegen is de verbindende functie ondergeschikt. Deze wegen worden hoofdzakelijk gebruikt om percelen te ontsluiten en/of worden vooral opgezocht in functie van ontspanning en recreatie. Voor deze wegen moet de ruimtelijke ontwikkeling (landbouw of natuur) primeren en moet deze gemaximaliseerd worden door het verplaatsen van voet- en buurtwegen naar lijnelementen en/of de randen van het gebied.

- ☒ *Het is aangewezen dat de gemeente de inrichting, de verharding, de breedte en het onderhoud van de weg vastlegt in een beleids- en onderhoudsplan, rekening houdend met de typering van de weg,*

### 4.5 De aanbevolen aanpak van trage wegen

De Landelijke Gilden en Boerenbond willen zich mee inzetten in projecten die de optimalisering van het ruimtegebruik door trage wegen en de verbetering van de inrichting ervan beogen. Deze brochure biedt je alvast heel wat tips over de wijze waarop hieraan binnen de wettelijke mogelijkheden kan gewerkt worden.

Onder specifieke voorwaarden is het inschakelen van trage wegen in verkeersveilige fiets- en voetgangersnetwerken te ondersteunen. Voor recreatieve netwerken dient een evenwicht gezocht tussen recreatie, mobiliteit en landbouw (zie hoger). Minstens even belangrijk is de garantie op maatschappelijke inspraak en voldoende draagvlak.

Voor de actualisering van de Atlas moet structureel overleg plaats vinden met de betrokken actoren op het terrein (landbouworganisaties, toeristische en recreatieve verenigingen, buurtbewoners, eigenaars). Het is aangewezen om de grote principes voor de aanpassing van de trage wegen vast te leggen in het structuurplan en verder te detailleren in het mobiliteitsplan (bijv. bij het vastleggen van recreatieve en

functionele routes).

Voor de praktische uitwerking kan de gemeente een aparte werkgroep oprichten. Een echte nieuwe adviesraad is echt overbodig. De adviesbevoegdheid dient uitgeoefend te worden door bestaande adviesraden, m.n. de GECORO en de gemeentelijke mobiliteitscommissie (GMC). Vanuit ruimtelijk orderingsstandpunt is de GECORO het best geplaatst door zijn gemengde samenstelling (specialisten en maatschappelijke geledingen). Vanuit mobiliteitsoogpunt is de gemeentelijke mobiliteitscommissie (GMC) de aangewezen adviesraad. Hij kent eveneens een gemengde samenstelling.

De verankering in het structuur- en mobiliteitsplan betekent niet noodzakelijk dat er één eindbeslissing over één groot plan op de gemeenteraad moet zijn. Dit kan immers erg vertragend werken, zodat er finaal niets gebeurt. Wel is het aangewezen om het globale afwegingskader in een startnota op de gemeenteraad vast te leggen. Minstens even belangrijk is de globale visievorming per dorp of gehucht. Want een projectmatige aanpak per deelgebied verdient de voorkeur op een aanpak voor de gehele gemeente.

#### 4.5.1 Actualiseren van de buurtatlas

Officiële wijzigingen aan de buurtatlas zijn steeds voorwerp van een aparte beslissing en worden ingetekend op afzonderlijke kaarten. Er zijn diverse mogelijkheden.

Als er van de weg geen sporen in het landschap meer te herkennen zijn of als de publieke functie is achterhaald, dan is *afschaffen* aangewezen. Zeker indien de weg niet kan dienen als een verbindende of ontsluitende weg. Belangrijk is wel dat er een garantie geboden wordt voor de toegang van de aangelanden. Indien de aangelanden ook eigenaar zijn, kunnen zij de weg verwerven mits betaling van de meerwaarde.

Het afschaffen of *verleggen* van een buurtweg verloopt via een aparte procedure: de particulier of de gemeente neemt het initiatief, de gemeente organiseert het openbaar onderzoek, waarna de gemeenteraad een advies uitbrengt en de bestendige deputatie uiteindelijk beslist. Tegen deze beslissing is beroep mogelijk bij de Vlaamse regering. Vanuit de Vlaamse overheid kregen de provincies strikte onderrichtingen om enkel af te schaffen wanneer de buurtweg volledig verdwenen is. Verleggen van buurtwegen gaat doorgaans gemakkelijker, zeker indien het algemeen belang kan worden aangetoond.

In de praktijk zijn tal van buurtwegen in onbruik geraakt. De gemeente heeft een onderhoudsplicht. Wanneer zij die verzuimt en de weg volledig in onbruik raakt, kunnen de aangelanden zich beroepen op de *30-jarige verjaring*. De moeilijke bewijslast ligt hier bij de particulier; hij moet bewijzen dat gedurende 30 jaar niemand de buurtweg gebruikt heeft. Bij conflicten is de vrederechter bevoegd. In de

praktijk worden enkel 'harde' bewijzen door de rechtbank aanvaard, zoals een gebouw dat meer dan 30 jaar geleden gebouwd werd op de weg. Het omploegen van een buurtweg in een akker wordt echter niet aanvaard.

Omgekeerd kan een gemeente eventuele particuliere wegen die algemeen publiekelijk gebruikt worden, *inschrijven* in de Atlas der buurtwegen. De bewijslast ligt dan bij de gemeente; zij moet bewijzen dat het gebruik voortdurend, onafgebroken, ongestoord openbaar en niet-dubbelzinnig is.

#### 4.5.2 Inrichtingsprincipes voor buurtwegen

Het is aangewezen dat de gemeente de inrichting van trage wegen vastlegt in een beleidsplan. Hierbij kan best vertrokken worden van de typering van de weg (verbindend prioritair, alternatief verbindend of hoofdzakelijk recreatief en ontsluitend) en van de gebruikers van de weg (fietzers en/of voetgangers en landbouwers). Vervolgens wordt concreet per weg het type verharding, de breedte en het onderhoud in het beleidsplan vastgelegd.

Hierna werken we enkele situaties uit die als inspiratiebron en leidraad te gebruiken zijn. Uiteraard is iedere situatie uniek en geven onze voorbeelden slechts een indicatief houvast. Voor de inrichting zijn elementen uit het fietsvadamecum gecombineerd met de eisen vanuit moderne landbouwvoertuigen.



#### *4.5.2.1 De buurtweg is een alternatief voor een drukke en gevaarlijke gewestweg of lokale weg*

De buurtweg kan de veiligheid van de voetgangers en fietsers verhogen en het verkeer van landbouwvoertuigen op drukke wegen minimaliseren.

- De weg wordt ingericht als een trage weg voor voetgangers, fietsers en landbouwvoertuigen (plaatsing aangepast verkeersbord). De weg is minstens 3 m breed, bij voorkeur 4 m.
- De weg wordt uitgevoerd met een volverharding in beton of asfalt.

#### *4.5.2.2 De buurtweg is een verbindende weg in het woongebied.*

De weg maakt de afstand tussen dorpen, woonwijken, gehuchten en voorzieningen korter en veiliger. De weg kan misschien zelfs ingeschakeld worden als deel van een veilige schoolroute.

- Er is geen landbouwfunctie langsheen de weg.
  - De veiligheid van de voetgangers en fietsers primeert boven alles.
  - Aanpassen van de weg tot een exclusieve fiets- en voetgangersverbinding die minstens 1,5 m breed en bij voorkeur 2,5 m breed is.
  - De weg wordt uitgevoerd in volverharding, bij voorkeur asfalt of beton, ev. klinkers of tegels.
- De weg is een ontsluitingsweg voor landbouwpercelen
  - De veiligheid van de voetgangers en fietsers primeert, maar ook landbouwvoertuigen moeten deze weg comfortabel kunnen gebruiken.
  - De weg wordt ingericht als een trage weg voor voetgangers, fietsers en landbouwvoertuigen (plaatsing aangepast verkeersbord). De weg is minstens 3 m breed, 4 m is meer aangewezen.
  - De weg wordt uitgevoerd in volverharding met beton of asfalt.

#### *4.5.2.3 De buurtweg is een verbindende weg in landbouw- of natuurgebied.*

De weg maakt de afstand tussen dorpen, woonwijken, gehuchten en voorzieningen korter en veiliger. Hier moet een evenwicht gevonden worden tussen het trage verkeer en het ruimtelijk gebruik (natuur of landbouw) door het verplaatsen van de weg naar lijnelementen of randen van bewerking/beheer.

- Er is geen landbouwfunctie langsheen de weg.
  - De weg wordt exclusief ingericht voor fietsers en voetgangers en is minstens 1,75 m, bij voorkeur 2,5 m breed. Dit gebeurt door het verplaatsen van de weg naar lijnelementen (houtkant of beek) of naar de randen van bewerking/beheer.
  - Bij voorkeur uit te voeren in volverharding, eventueel met halfverharding (dolomiet, kalk, ternair zand).
- De weg is een ontsluitingsweg voor landbouwpercelen.
  - De weg wordt ingericht als een trage weg voor voetgangers, fietsers en landbouwvoertuigen (plaatsing aangepast verkeersbord), minstens 3 m breed, 4 m is nog beter.
  - Bij voorkeur volverharding met beton of asfalt, eventueel halfverharding met sporen of steenslag.

#### 4.5.2.4 *De buurtweg is een recreatieve weg in landbouw- of natuurgebied.*

De weg heeft geen of weinig verbindende functie of er bestaat een veilige kortere alternatieve verbinding.

- Er is geen landbouwfunctie langsheen de weg.
  - Maximaliseren van de ruimtelijke ontwikkeling (natuur of landbouw) door het verplaatsen van de weg naar lijnelementen (houtkant, beek) of de randen van bewerking/beheer.
  - Aanleggen van exclusieve fiets- en voetgangersverbinding, aangewezen 1,5 m breed.
  - Bij voorkeur enkel maaien en vullen van putten en eventueel halfverharding (dolomiet, kalk of ternair zand)
- De weg is een ontsluitingsweg voor landbouwpercelen.
  - Streven naar maximaliseren van de ruimtelijke ontwikkeling (natuur of landbouw) door het verplaatsen van de weg naar lijnelementen of de randen van bewerking/beheer.
  - Inrichten van een trage weg voor voetgangers, fietsers en landbouwvoertuigen (verkeersbord), minstens 3 m breed, 4 m is nog beter.
  - Bij voorkeur volverharding met beton of asfalt, eventueel halfverharding (sporen, steenslag, dolomiet, kalk of ternair zand) of enkel maaien en vullen van putten.

## 5 Infohoek en interessante websites

Wet van 10 april 1841 betreffende de buurtwegen.

Decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants

Besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit

Andere wetteksten in verband met verkeer, het bosdecreet, het veldwetboek, het decreet natuurbehoud zijn terug te vinden op [www.staatsblad.be](http://www.staatsblad.be).

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (1996), lees de meest actuele versie op het web: <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Nrsv/rsvlezen.html>

Draye Anne Mie (1998), Buurtwegen juridisch, een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers, een uitgave van de Koning Boudewijn Stichting. Deze tekst wordt (voorlopig) beschikbaar gesteld via [www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be).

Het Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de Ruimtelijke Ordening, intussen gewijzigd bij diverse decreten, de officiële gecoördineerde versie is terug te vinden op

<http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Nwetgeving/decreet/decr99intro.html>

De gemeentelijke samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest, zie [www.samenwerkingsovereenkomst.be](http://www.samenwerkingsovereenkomst.be)

Provinciale websites voor het raadplegen van de Atlas der buurtwegen:

[http://www.provant.be/mobiliteit/wegen/buurt-\\_en\\_voetwegen/](http://www.provant.be/mobiliteit/wegen/buurt-_en_voetwegen/)

[http://www.oost-vlaanderen.be/public/wonen\\_milieu/mobiliteit/wegen/buurtwegen/digitaal/](http://www.oost-vlaanderen.be/public/wonen_milieu/mobiliteit/wegen/buurtwegen/digitaal/)

<http://gis.limburg.be/gislimburg/>

<http://www.giswest.be/artman/publish/>

Voor al uw vragen over mobiliteit en verkeer, in Vlaanderen, België en Europa kan je terecht op <http://www.mobieltvlaanderen.be/>

Het vademecum fietsvoorzieningen en voetgangersvoorzieningen, opgemaakt door het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie wegen en verkeer, Afdeling verkeerskunde, zijn terug te vinden op <http://www.mobieltvlaanderen.be/vademecums/>

Het mobiliteitsportaal zet je op weg om informatie (ook cijfers) op te zoeken over verkeer en mobiliteit in Vlaanderen, [http://statbel.fgov.be/port/mob\\_nl.asp](http://statbel.fgov.be/port/mob_nl.asp)

## 6 Bijlagen

### 6.1 Verbodsborden

Deze borden zijn te gebruiken om een weg af te sluiten voor verkeer, waarbij selectief kan aangeduid worden welke vervoerswijzen zeker geen toegang hebben.



Verboden toegang in beide richtingen voor iedere bestuurder.



Verboden toegang voor bestuurders van motorfietsen.



Verboden toegang voor ruiters.



Verboden toegang voor bestuurders van handkarren



Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met meer dan twee wielen en van motorfietsen met zijspan.



Verboden toegang voor bestuurders van rijwielen.



Verboden toegang voor bestuurders van bromfietsen.



Verboden toegang voor bestuurders van gespannen.



Verboden toegang voor voetgangers.

## 6.2 Gebodsborden

Met deze borden wordt aangegeven welk verkeer van de weg dient gebruik te maken.



Verplicht fietspad.



Deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, van fietsen en van tweewielige bromfietsen klasse A.



Verplichte weg voor voetgangers



Deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers.



Verplichte weg voor ruiters

## 6.3 Wegwijzers

Te gebruiken voor toeristisch recreatief verkeer.



Aanbevolen reisweg voor bepaalde categorieën van weggebruikers.



Aanbevolen reisweg naar een toeristische bestemming voor bepaalde categorieën van weggebruikers.

## 6.4 Aanwijzingsborden

Deze geven meer informatie over de afwikkeling van het verkeer. Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorie(ën) van weggebruiker(s) die tot deze weg is (zijn) toegelaten.



Weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters.



Weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters met aanduiding van het deel van de weg dat bestemd is voor iedere categorie van weggebruikers.



Weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters.



Begin van een voetgangerszone.



Einde van de weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters.



Einde van de weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters met aanduiding van het deel van de weg dat bestemd is voor iedere categorie van weggebruikers.



Einde van de weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters.



Einde van een voetgangerszone.

## 7 Infobrochure: Te gast op het platteland





Een publicatie van

