

Buurtwegen : milieuvriendelijke en veilige verbindingen binnen een gemeente.

Een analyse van de toestand in Balen

Annelies Delnooz

promotor :
Prof. dr. Annemarie DRAYE

Voorwoord

In het kader van mijn studies Toegepaste Economische Wetenschappen, met afstudeerrichting Beleidsmanagement, aan de Universiteit Hasselt schreef ik deze masterproef. Deze eindverhandeling met als titel: 'Buurtwegen: milieuvriendelijke en veilige verbindingen binnen een gemeente. Een analyse van de toestand in Balen.' kon slechts tot stand worden gebracht mits de steun en hulp van een aantal personen, aan wie ik een woord van dank wil richten.

In de eerste plaats gaat mijn dank uit naar mijn promotor, prof. dr. A.M. Draye voor haar begeleiding. Zij heeft mij bijgestaan met aanbevelingen en inspirerende ideeën. Verder wil ik mij richten tot de vzw Erfgoed Balen die nagenoeg de hele inventarisatie voor haar rekening nam. In het bijzonder gaat mijn dank uit naar R. Vermeulen, voorzitter van Erfgoed Balen, die steeds klaar stond om deze masterproef tot een goed einde te brengen. Ook dank ik alle personen die deelnamen aan de interviews, meer in het bijzonder T. Renders (gemeente Ham), S. Vanstraelen (gemeente Balen), S. Saenen (gemeente Hechtel-Eksel) en L. Schriers (gemeente Beringen), evenals alle personen die participeerden in de gespreksavond.

Annelies Delnooz

Samenvatting

Bewust of onbewust maakt iedereen gebruik van buurtwegen. Is het niet het paadje dat de binnenweg vormt naar het centrum, dan is het de veilige verbinding naar het station. Deze authentieke buurtwegen, die een grote ecologische, verkeersveilige, cultuurhistorische en toeristische waarde hebben, worden in hun voortbestaan bedreigd. Onrechtmatige inpalming van de bedding, herschikken van landbouwpercelen en gebrekkige onderhoud vormen momenteel bedreigingen.

Op juridisch vlak vinden de buurtwegen bescherming onder de wet van 10 april 1841 inzake de buurtwegen, die de opmaak van de atlas der buurtwegen opdroeg aan de gemeenten. In de praktijk zijn echter enkele problemen verbonden aan die wet. In de eerste plaats kan men opmerken dat de wetgever geen precieze definitie van het begrip buurtweg voorzien heeft. Verder geeft de wet de gemeenten een grote verantwoordelijkheid inzake behoud van de buurtwegen wat er vaak toe leidde dat ze om politieke redenen eerder een laks beleid voerden inzake. Het derde en grootste probleem in verband met de buurtwegenwet is het verjaringsprincipe dat ingeschreven staat in art 12 van de desbetreffende wet.

Ook de atlas der buurtwegen, die zoals eerder vermeld ontstond ter uitvoering van de wet op de buurtwegen, zorgt voor problemen. De atlaskaarten, die opgesteld zijn in de periode 1843-1845, zijn erg gedateerd vermits afschaffingen, erkenningen en verleggingen van buurtwegen niet aangebracht werden op de oorspronkelijke atlas maar op aparte plandocumenten, met name de wijzigingsdocumenten. Om die reden is er geen actueel overzicht meer van het gemeentelijk netwerk aan buurtwegen.

De bevoegde overheidsinstellingen aangaande de buurtwegen zijn het Vlaams Gewest, als beheerder van alle wegen, de deputatie op provinciaal niveau, die fungeert als toezichthouder en tenslotte de gemeente als behoeder van de buurtwegen.

Na de theoretische analyse van de buurtwegen binnen de hier geschetste context, volgde een grootschalig praktijkonderzoek. Het praktijkonderzoek werd verricht teneinde twee doelstellingen te behalen. De eerste doelstelling betreft het toetsen van de beschreven literatuur aan de praktijk voor een welbepaalde gemeente, met name Balen. Het tweede doel dat nagestreefd werd, was het formuleren van concrete beleidsaanbevelingen naar de gemeente Balen toe, waardoor die een efficiënter en effectiever beleid zou kunnen voeren inzake buurtwegen.

Om de bovenvermelde doelstellingen te bereiken werd een bepaald onderzoeksproces gevolgd. De eerste fase in het gehanteerde onderzoeksproces is de voorbereidingsfase. In deze fase werden de werkkaarten opgesteld op basis van de atlaskaarten van de buurtwegen en topografische kaarten. Ook werden terreinbezoeken verricht met behulp van gestandaardiseerde inventarisatiefiches. De tweede fase betreft de evaluatie en visievorming. In deze fase werden evaluatiekaarten opgesteld aan de hand van een specifieke legende. Bovendien werden interviews met bevoorrechte getuigen afgenomen en een gespreksavond georganiseerd om een volledig kader rond de buurtwegen te creëren. Tenslotte voorziet de derde fase van het onderzoeksproces in de opstelling van een actieplan.

Voor het gehele onderzoeksgebied Balen werden alle fasen doorlopen. De resultaten van de eerste fase kan men terugvinden in de bijlagen, die het tweede deel uitmaken van deze masterproef. De resultaten van de tweede fase kan men verder aflezen op 13 evaluatiekaarten meer bepaald; Balen centrum 1, Balen centrum 2, Gerheide, Hulsen, Olmen 1, Olmen2, Olmen 3, Rijsbergdijk, Rosselaar 1, Rosselaar 2, Schoorheide 1, Schoorheide 2 en Wezel. Deze kaartbladen worden weergegeven in hoofdstuk 4. Tenslotte kan men het actieplan terugvinden in de vorm van aanbevelingen die vermeld staan in hoofdstuk 4.

Bij wijze van conclusie kunnen we stellen dat de meerderheid van de buurtwegen van de gemeente Balen heden samenvalt met het huidig verkeerswegennet. Dit heeft tot gevolg dat deze buurtwegen hun potentieel veilig en milieuvriendelijk karakter verliezen. Daarnaast zijn er ook knelpunten aanwezig in de gemeente Balen met betrekking tot onderhoud als traceerbaarheid en onrechtmatige inpalmingen.

De gemeente moet acties ondernemen ter bescherming van de buurtwegen en ad hoc optreden tegen deze bedreigingen. Zo zijn sommige van de verharde buurtwegen beperkt in breedte waardoor het autoverkeer fysieke belemmeringen worden opgelegd. Concrete acties om de waarde van deze categorie buurtwegen te verhogen betreffen het plaatsen van fysieke gebruikersbeperkingen en aangepaste uitrusting van buurtwegen. Daarbij kan de lokale overheid overgaan tot het omvormen van de verharde bedding tot een onverharde soort en omgevingselementen als zitbanken en verlichting plaatsen. Wat betreft het nalatige onderhoud moet de gemeente optreden want een slecht onderhouden buurtweg leidt tot onbruik. Inzake de onrechtmatige inpalmingen kan de gemeente trachten de buurtweg te heropenen voor het publiek via overleg met de desbetreffende aangelanden. Indien verdere actie noodzakelijk is kunnen zowel de particulier als verenigingen en de gemeente de heropening vragen

voor de rechtbank. Met betrekking tot de buurtwegen die intussen niet meer traceerbaar zijn dient de gemeente eerst te onderzoeken of de buurtweg al dan niet officieel werd afgeschaft aan de hand van een wijzigingsdocument. Aan de gemeente kan aangeraden worden te bekijken hoelang de afspanning van een buurtweg of bebouwing aanwezig is in het kader van het verjaringsprincipe. Een mogelijke optie inzake niet meer traceerbare buurtwegen betreft het bekijken van een alternatief traject waarbij de bedding enkele meters wordt verlegd. In laatste instantie kan de gemeente Balen overgaan tot onteigeningen waardoor een buurtweg in ere hersteld kan worden.

Naast een daadkrachtig optreden van de gemeente inzake knelpunten, dient de lokale overheid ook preventief actie te ondernemen m.b.t. de authentieke, onverharde buurtwegen. Deze categorie buurtwegen zijn in de gemeente Balen beperkt in aantal en behoren daarom ten zeerste beschermd te worden. De gemeente kan deze bescherming nastreven via allerlei sensibiliseringsacties, waaronder wandelroutes, fotozoektochten en vertelavonden. Dit soort acties kan tevens georganiseerd worden op initiatief van lokale verenigingen. Via deze sensibiliseringsacties kan de gemeente Balen haar bewoners informeren over het nog beschikbaar buurtwegennetwerk en op de hoogte stellen van de problematiek rond buurtwegen.

De toestand van de buurtwegen in de gemeente Balen is enigszins problematisch want de knelpunten zijn legio. De gemeente zal als behoeder van de buurtwegen hopelijk haar verantwoordelijkheid opnemen en op basis van bovenvermelde bevindingen conclusies trekken naar haar buurtwegenbeleid toe. De gemeente zal haar verantwoordelijkheid moeten opnemen en gedegen actie ondernemen met betrekking tot onderhoud, herinrichten, verleggen en heropenen van buurtwegen.

Inhoudstabel

DEEL 1

Voorwoord	
Samenvatting	
Inhoudstabel	
Lijst van grafieken, figuren en foto's	
1. Inleiding	1
1.1 Probleemstelling.....	1
1.2 Onderzoeksvragen.....	2
1.3 Onderzoeksmethodiek.....	3
1.3.1 Theoriegericht onderzoek	3
1.3.2 Praktijkonderzoek	4
2. Theoriegericht onderzoek	7
2.1 Ontstaan buurtwegen	7
2.2 Juridische context buurtwegen	7
2.2.1 Wet van 10 april 1841	8
2.2.2 Atlas der buurtwegen	9
2.2.3 Provinciaal reglement Antwerpen	17
2.2.4 Aanvullende bemerkingen	20
2.3 Bedreigingen	22
2.4 Functies die buurtwegen vervullen.....	23
2.5 Bevoegdheden en taken verschillende overheden	23
2.5.1 Vlaams niveau: wetgevende initiatieven en algemeen beleid	23
2.5.2 Provinciaal niveau	26
2.5.3 Gemeentelijk niveau	27
2.6 Enkele recente initiatieven ter bescherming	28
2.6.1 Vlaams niveau: Samenwerkingsovereenkomst 2008 - 2013.....	28
2.6.2 Vlaams niveau: Trage Wegen vzw	29

2.6.3 Vlaams niveau: Komimo	30
2.6.4 Gemeentegrensoverschrijdend niveau: Regionale landschappen.....	31
3. Praktijkonderzoek	32
3.1 Onderzoeksontwerp	32
3.2 Verloop van het onderzoek	37
3.2.1 Onderzoekproces	37
3.2.2 Voorbeeld van een opzoeking in de atlas der buurtwegen.....	41
3.3 Bevraging van gebruikers en belanghebbenden.....	54
3.2.1 Gespreksavond	54
3.2.2 Individuele interviews.....	55
4. Verwerking van de onderzoeksresultaten	59
4.1 Evaluatiekaarten	59
4.1.1 Evaluatie Balen Centrum 1	61
4.1.2 Evaluatie Balen Centrum 2	64
4.1.3 Evaluatie Gerheide	68
4.1.4 Evaluatie Hulsen	70
4.1.5 Olmen 1.....	73
4.1.6 Olmen 2.....	77
4.1.7 Olmen 3.....	80
4.1.8 Evaluatie Rijsbergdijk	82
4.1.9 Evaluatie Rosselaar 1.....	84
4.1.10 Evaluatie Rosselaar 2.....	86
4.1.11 Evaluatie Schoorheide 1	88
4.1.12 Evaluatie Schoorheide 2	91
4.3.13 Evaluatie Wezel.....	93
4.2 Aanbevelingen	95
4.2.1 Verharde buurtwegen	95
4.2.2 Knelpunten: onrechtmatige inpalmingen en gebrekkig onderhoud	96
4.2.3 Onverharde buurtwegen	98
5. Algemene conclusies	100

5.1	Conclusies aangaande juridische context van buurtwegen	101
5.2	Actiepunten vanwege verschillende beleidsniveaus	102
5.3	Bevindingen gemeente Balen	105
6.	Aanzet tot verder onderzoek	107
	Lijst van geraadpleegde werken	109

DEEL 2

Bijlage 1: Inventarisatiefiches.....	117
2.1 Inventarisatiefiches Balen.....	117
2.2 Inventarisatiefiches Olmen.....	423
Bijlage 2: Overzicht vragen interviews.....	552
Bijlage 3: Attest van deelname Trage Wegen-dag.....	554
Bijlage 4: De wet op de buurtwegen van 10 april 1841.....	555
Bijlage 5: Provinciaal reglement van de provincie Antwerpen ter uitvoering van de wet van 10 april 1841.....	567
Bijlage 6: Omzendbrief van de gouverneur aan de gemeentebesturen van de provincie Antwerpen inzake atlas der buurtwegen.....	572

Lijst van grafieken, figuren en foto's

Grafiek 1: Aantal vierkante meter buurtweg officieel afgeschaft in functie van de tijd te Balen

Figuur 1: Inventarisatiefiche buurtwegen

Figuur 2: Detail uit algemeen plan van de atlas van de gemeente Balen

Figuur 3: Onderdeel uit detailplan van de atlas van deelgemeente Olmen

Figuur 4: Legende bij detailplan van de atlas van de gemeente Balen

Figuur 5: Fragment uit de algemene tabel van de atlas van deelgemeente Olmen

Figuur 6: Fragment uit het tweede luik van de algemene tabel van de atlas

Figuur 7: Wijzigingsdocument: ontwerp van gedeeltelijke verandering van buurtweg 2

Figuur 8: Juridische indeling openbare wegen

Figuur 9: Multifunctioneel ontwikkelingskader

Figuur 10: Onderzoeksstappen in het onderzoekproces

Figuur 11: Legende voor evaluatie van buurtwegen

Figuur 12: Detail uit het algemeen plan van de atlas der buurtwegen

Figuur 13: Onderdeel uit detailplan 15 van de atlas der buurtwegen

Figuur 14: Onderdeel uit detailplan 16 van de atlas der buurtwegen

Figuur 15: Onderdeel uit detailplan 29 van de atlas der buurtwegen

Figuur 16: Projectie van de wegenkaart op de Atlas der buurtwegen

Figuur 17: Kaartblad verbonden aan inventarisatiefiche buurtweg 60

Figuur 18: Onderdeel uit detailplan met aanduiding van staat van de buurtweg

Figuur 19: Luchtfoto van buurtweg 60 met aanduiding van de staat van de bedding

Figuur 20: Opdeling gemeente Balen in deelgebieden

Figuur 21: Evaluatiekaart Balen Centrum 1

Figuur 22: Evaluatiekaart Balen Centrum 2

Figuur 23: Evaluatiekaart Gerheide

Figuur 24: Evaluatiekaart Hulsen

Figuur 25: Evaluatiekaart Olmen 1

Figuur 26: Evaluatiekaart Olmen 2

Figuur 27: Evaluatiekaart Olmen 3

Figuur 28: Evaluatiekaart Rijsbergdijk

Figuur 29: Evaluatiekaart Rosselaar 1

Figuur 30: Evaluatiekaart Rosselaar 2

Figuur 31: Evaluatiekaart Schoorheide 1

Figuur 32: Evaluatiekaart Schoorheide 2

Figuur 33: Evaluatiekaart Wezel

Foto 1: Detail uit de algemene tabel van de Atlas der buurtwegen

Foto 2: Wijzigingsdocument: beslissing tot gedeeltelijke afschaffing buurtweg 60

Foto 3: Inventarisatiefiche voor de buurtweg 60

Foto 4: Weergave van foto 1, buurtweg 60 te Balen

Foto 5: Weergave van foto 2, buurtweg 60 te Balen

Foto 6: Weergave van foto 3, buurtweg 60 te Balen

Foto 7: Weergave van foto 4, buurtweg 60 te Balen

1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de probleemstelling en de centrale onderzoeksvragen geformuleerd. Er volgt ook een bespreking van de onderzoeksmethodiek die opgesplitst wordt in het theoriegericht onderzoek en het praktijkonderzoek.

1.1 Probleemstelling

Het pad dat achter uw huis loopt, het binnenwegje waarlangs de kinderen naar de bushalte gaan, of het bospad dat u al jaren met uw wandelclub verkent, allemaal buurtwegen die een belangrijke waarde hebben voor zowel particulieren en verenigingen als voor de gemeente.

Heel wat van deze vroegere buurtwegen zijn in het verleden echter reeds verdwenen of dreigen in de toekomst verloren te gaan¹. Deze zogenaamde trage wegen worden namelijk in hun voortbestaan bedreigd door onder meer het herschikken van landbouwpercelen, het gebrekkige onderhoud door de gemeente, de inlijving van de bedding door particulieren en het uitreiken van stedenbouwkundige vergunningen die geen rekening houden met het oorspronkelijk tracé van bestaande buurtwegen².

Provincies en lokale besturen zijn zich wel steeds meer bewust van de waarde van deze wegen als verkeersveilige, ecologische, historische en toeristische verbinding. De jongste jaren gaat er namelijk veel aandacht naar initiatieven voor het behoud van de trage wegen. Een voorbeeld hiervan is het ontstaan van de vzw Trage Wegen die ijvert voor een betere bescherming en een beter beheer van de talloze buurtwegen in Vlaanderen³.

De wetgever voorziet geen precieze definitie wat betreft buurtwegen, maar alleszins kan men aannemen dat alle wegels opgenomen in de atlas der buurtwegen als

¹ Trage wegen. (2009). *Landschapskrant, Kleine en Grote Nete*, 1, p. 7.

² Draye, A.M. (2002). *Onze buurtwegen juridisch bekeken : een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers*. Brussel: Koning Boudewijnstichting.

³ Grietens, E. (2002). Trage Wegen vzw schiet uit de startblokken: nieuwe vereniging ijvert voor herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden. *Milieurama*, 4, p. 28-29.

buurtwegen mogen beschouwd worden⁴. Op deze wegen rust minstens een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang.

Vanuit de atlas der buurtwegen zal voor de gemeente Balen, of een deel ervan, een overzicht worden gemaakt van alle bestaande en reeds verdwenen buurtwegen. Daarbij zal de bestaande toestand van de buurtwegen geschetst worden wat betreft hun statuut en de functie die zij vervullen.

De analyse van de buurtwegen zal voornamelijk gebeuren vanuit het oogpunt van de gebruiker. Hierbij zal dit onderzoek een antwoord moeten bieden op de vraag welke acties de bevolking kan ondernemen voor het behoud van de buurtwegen. Hoe kan men als burger optreden bij de afschaffing van een buurtweg en welke actiemiddelen kan men hanteren?

1.2 Onderzoeksvragen

In dit onderzoek gaat het voornamelijk om het doorgronden van de wijze van implementatie van het wegenrecht in de praktijk. Via dit onderzoek kan men tevens een beter inzicht verkrijgen in de werking van de lokale overheidsinstellingen. Zo zal het onderzoek ondermeer verhelderen hoe gemeentelijke ambtenaren zich informeren over de manier waarop ze het wettelijke kader rond buurtwegen moeten interpreteren en toepassen in de praktijk.

Daarenboven kan men eveneens nagaan hoe de communicatie tussen de gemeente en de bevolking verloopt. Via dit onderzoek zal men dus met andere woorden de verhouding tussen de overheid en de burgers kunnen toetsen.

Om een beter inzicht te verkrijgen in het onderwerp zal een antwoord worden geformuleerd op de volgende centrale onderzoeksvraag:

“Wat is de stand van zaken van de buurtwegen, opgenomen in de atlas der buurtwegen, in het algemeen en meer specifiek in de gemeente Balen voor wat betreft hun statuut, hun voortbestaan en de functie die zij vervullen?”

Bij deze centrale onderzoeksvraag kan men enkele deelvragen formuleren:

- Wat is het juridisch kader rond de buurtwegen?

⁴ Draye, A.M. (2008). Buurtwegen en publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang. Een analyse van wetgeving en recente rechtspraak. *CDPK*, 2, p. 390-415.

- Wat is de situatie van de buurtwegen in het algemeen en meer precies in de praktijk in de gemeente Balen en welke functie vervullen zij voor de gebruiker?
- Wat is het beleid van de verschillende overheden (gemeentebesturen, provinciebesturen en het Vlaams gewest) tot op heden inzake de buurtwegen en wat zijn mogelijke acties naar de toekomst toe?

De tweede deelvraag heeft betrekking op het praktijkonderzoek dat ik zal voeren in de gemeente Balen.

1.3 Onderzoeksmethodiek

Deze masterproef is opgebouwd uit twee grote delen. Het eerste deel omvat het theoretisch onderzoek en het tweede deel behelst een praktijkonderzoek.

1.3.1 Theoriegericht onderzoek

Het theoriegericht onderzoek zal bestaan uit een verkennend onderzoek en zal verricht worden met behulp van een literatuurstudie. De opzet van deze literatuurstudie is een beter inzicht te verkrijgen in het begrip buurtwegen. De literatuur kan onderverdeeld worden in primaire, secundaire en tertiaire bronnen. Onder primaire bronnen wordt onder meer verstaan de informatie die men verkrijgt uit eigen reeds uitgevoerde onderzoeken of uit studies van directe betrokkenen. Secundaire bronnen zijn hoofdzakelijk boeken, wetenschappelijke artikelen, tijdschriften en kranten. De tertiaire bronnen tenslotte omvatten woordenboeken, bibliografieën, encyclopedieën en catalogi.

Primaire bronnen zullen voornamelijk zelf ingezameld worden aan de hand van het praktijkonderzoek dat het tweede deel uitmaakt van deze masterproef. Op basis van de informatie uit eigen onderzoek en de primaire informatie die verkregen wordt uit onderzoeken van andere directe betrokkenen, waaronder de vzw Trage Wegen, zal een visie gevormd worden wat betreft de toestand van de buurtwegen in de praktijk. Bovendien kunnen aanbevelingen gedaan worden voor de eigen lokale overheid aangaande de mogelijke acties naar de buurtwegen toe. Deze aanbevelingen kunnen later ook doorgetrokken worden voor andere gemeenten. De literatuurstudie van deze masterproef zal voornamelijk gebaseerd worden op secundaire bronnen. Met behulp van boeken, wetenschappelijke publicaties, kranten en het internet wordt getracht het juridisch kader omtrent buurtwegen te begrijpen. Ook voor de bepaling van de functies die de buurtwegen vervullen en het beleid van de verschillende overheden

inzake de buurtwegen tot op heden, zal gebruik worden gemaakt van secundaire bronnen. Tertiaire bronnen zullen louter gebruikt worden voor het opsporen van nieuwe secundaire informatie.

Een analyse van de wetgeving inzake de buurtwegen vormt de eerste stap in de literatuurstudie. Het betreft hier de wet van 10 april 1841 en het provinciaal reglement van de provincie Antwerpen van 12 april 1928.

Na de weergave van de juridische context zal er een beroep gedaan worden op verscheidene academische databanken en meer populaire zoekmachines om op deze manier het grote kader te kunnen schetsen rond de buurtwegen. Daarenboven zal ook het Trage-wegen-loket, van de gelijknamige vzw, geraadpleegd worden. In dit gedigitaliseerde loket kan men alle essentiële gegevens opvragen gaande van het opzetten van een inventaris van buurtwegen tot standaardwerken wegenrecht.

1.3.2 Praktijkonderzoek

Het onderzoek naar de buurtwegen wat betreft hun statuut, hun voortbestaan en de functie die zij vervullen, zal voornamelijk bestaan uit een nauwgezet veldonderzoek. Vanuit de atlas der buurtwegen zal namelijk voor de gemeente Balen een overzicht worden gemaakt van alle bestaande en reeds verdwenen buurtwegen. De atlaskaarten worden zowel op het provinciehuis als op de gemeente bewaard. Deze atlassen zijn echter vaak in erbarmelijke staat. Regelmatig is het nummer of de ligging van de buurtweg namelijk nauwelijks leesbaar. Onderhand zijn de atlassen in vele provincies echter wel gedigitaliseerd zodat de kwaliteit ervan behouden kan blijven. Via het geoloket van de provincie Antwerpen is de atlas van de buurtwegen volledig digitaal opvraagbaar.

Naast de atlas der buurtwegen zal er eveneens gebruik gemaakt worden van een inventarisatiefiche van de vzw Trage Wegen om zo de buurtwegen van de gemeente Balen op een consequente en nauwkeurige manier in kaart te brengen. De inhoud van deze inventarisatiefiche kan men terugvinden op figuur 1.

Inventarisatie buurtwegen (deel)gemeente

Volgnummer weg (op kaart) :	...
Naam inventariseerder :	...
Datum bezoek :	.../.../...
Omschrijving van de ligging van de weg t.o.v. straten of andere wegen
Eventueel : naam van de weg	...

Is de weg traceerbaar (terug te vinden op het terrein)?	<input type="checkbox"/> Neen, omdat..... (u hoeft de fiche niet verder aan te vullen) <input type="checkbox"/> Ja (vul de fiche verder aan) <input type="checkbox"/> Ja, maar het is een louter private toegangsweg (weg die dient tot het verlenen van toegang aan een huis, bedrijf, akker/veld,...) (u hoeft de weg niet verder te betreden, een beschrijving en foto's kunnen echter wel nuttig zijn)
---	--

Is de weg over heel de lengte toegankelijk?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Neen ⇒ Op welke plaats(en) is de weg ontoegankelijk? <input type="checkbox"/> Aan begin- of eindpunt (aanduiden op de kaart of omschrijving :) <input type="checkbox"/> Slechts (een) bepaald(e) deel/delen van de weg : (aanduiden op de kaart of via een schets op de achterkant van de fiche) <input type="checkbox"/> Het hele tracé ⇒ Waardoor wordt de toegang verhinderd? <input type="checkbox"/> Natuurlijke omstandigheden (vb. dichtgegroeid, slecht onderhoud) <input type="checkbox"/> Niet-permanent (vb. poort, bareel, ...) <input type="checkbox"/> Misleidend privaat karakter (fysisch toegankelijk) <input type="checkbox"/> Permanent afgesloten (vb.stort, afsluiting) <input type="checkbox"/> Verbodsteken (de weg is fysisch toegankelijk maar er staat een bordje "privaat", "verboden toegang", ...) <input type="checkbox"/> Andere : ⇒ Indien mogelijk de precieze locatie van het knelpunt en het deel van de weg dat niet toegankelijk is aanduiden op de kaart ⇒ Foto van het knelpunt!
---	-----------------------------	--

Toestand van de weg :	<input type="checkbox"/> Onverhard (geef een kort beschrijving) : <input type="checkbox"/> Verhard (geef een korte beschrijving) :
Breedte van de weg :	<input type="checkbox"/> Smalspoor (< 2 meter) <input type="checkbox"/> Breedspoor (> 2 meter)

Aantal foto's genomen bij deze weg : ...	Foto nr ... : Foto nr ... : Foto nr ... :
--	---

Opmerkingen over deze weg
---------------------------	----------------

Figuur 1: Inventarisatiefiche buurtwegen⁵.

Voor de analyse van de toestand van de buurtwegen in de gemeente Balen is het evident het onderzoek in samenwerking met zowel de gemeente Balen als de provincie Antwerpen uit te voeren. Voor de gemeente Balen fungeerde Mr. Eric Borgmans, schepen van ruimtelijke ordening, als contactpersoon. Stedenbouwkundig ambtenaar Sigrid Vanstraelen van de gemeente Balen zal eveneens gecontacteerd worden in het kader van dit onderzoek. Met de medewerking van de gemeente Balen werd toegang verkregen tot GIS, een systeem dat het oproepen en lokaliseren van de buurtwegen zal vergemakkelijken. Wat betreft het opsporen van de gebruikers van de gewezen en huidige buurtwegen zal men beroep moeten doen op Erfgoed Balen vzw. Erfgoed Balen vzw, voorheen Heemkring Balen, beschikt namelijk over een documentatiecentrum waar heel wat materiaal voorhanden is met betrekking tot de geschiedenis en de heemkunde van de gemeente Balen. Deze vereniging zal tevens het overgrote deel van de inventarisatie van de buurtwegen op haar nemen. In het kader van dit onderzoek is een samenwerking met de vzw Trage Wegen onontbeerlijk. Tenslotte zal contact worden opgenomen met het Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete vzw. Deze vzw brengt momenteel alle buurtwegen van de regio in kaart.

Om ook het standpunt van de burger aan bod te laten komen, zal er gewerkt worden met interviews die afgenomen zullen worden van bevoorrechte getuigen. Omwille van de beperkte tijdspanne zal dit onderzoek cross-sectioneel gevoerd worden. Dit wil zeggen dat de geïnterviewden slechts eenmaal bevraagd zullen worden. De selectie van de bevoorrechte getuigen zal gebeuren in samenwerking met Erfgoed Balen vzw en de gemeente Balen. Verder wordt er een gespreksavond georganiseerd voor alle inwoners van de gemeente Balen waarbij zij de kans krijgen ervaringen en herinneringen te delen met als doel samen te zoeken naar geschikte netwerken van buurtwegen en daarbij de waarde van de buurtwegen te behouden.

⁵ Inventarisatiefiche werd verkregen via het trage wegen loket.

2. Theoriegericht onderzoek

2.1 Ontstaan buurtwegen

De buurtwegen zijn aanvankelijk ontstaan als levensnoodzakelijke verbindingen tussen gemeentes en tussen de verschillende gehuchten binnen een gemeente. Deze wegen werden destijds beheerst door het gewoonterecht.

In het midden van de 19^{de} eeuw bevonden deze wegen zich echter in een erbarmelijke staat⁶. De wetgever achtte de particulieren hiervoor aansprakelijk vermits zij regelmatig hun eigen perceel gingen uitbreiden via de bedding van de buurtwegen⁷. Hieruit ontstond de noodzaak voor een juridische bescherming van dit waardevol patrimonium. Als men de parlementaire voorbereiding van de wet van 10 april 1841 vertaalt dan kan men lezen;

*"Het is inderdaad nuttig, vooral omdat vandaag de bevolking toeneemt, om binnen de gemeentes al de verbindingswegen te vrijwaren en deze niet in gevaar te brengen doordat ze onrechtmatig toegeëigend worden als gevolg van nalatigheid of als gevolg van overdreven tolerantie vanwege de gemeentelijke administratie."*⁸

Het is deze vaststelling die uiteindelijk geleid heeft tot de wet van 10 april 1841.

2.2 Juridische context buurtwegen

Om het verdwijnen van die levensnoodzakelijke verbindingen tegen te gaan ontstond de nood aan een juridische bescherming. Deze juridische bescherming ligt vervat in de wet van 10 april 1841 en de atlas der buurtwegen die opgesteld werd ter uitvoering van de wet op de buurtwegen.

⁶ Maes, P. (2000). *Langs trage wegen*. Tielt: Lannoo.

⁷ Deruyter, G. (2005). *De Atlas der Buurtwegen als archiefbron en basis voor de uitbouw van een netwerk van trage wegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Gent: Universiteit Gent.

⁸ Pasinomie - Collections des lois, décrets, arêtes et règlements généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. (1841). N°162, p. 153. Brussel.

2.2.1 Wet van 10 april 1841

Voor 1841 werd het statuut van de buurtwegen bepaald door het ongeschreven gewoonterecht⁹. Het ging hier echter om levensnoodzakelijke verbindingen tussen gemeenten en gehuchten en men wou deze essentiële wegels een betere bescherming bieden. Om die reden werd in navolging van de Franse wet van 21 mei 1836, de wet van 10 april 1841 goedgestemd¹⁰.

De buurtwegenwet van 1841 biedt geen exacte omschrijving van wat men onder een buurtweg verstaat. Op basis van het frappant argument dat eenieder wel wist wat onder een buurtweg werd verstaan werd het begrip buurtweg niet exact gedefinieerd door de wetgever. In het aanvankelijk wetsontwerp stond nochtans wel een definitie van het begrip buurtweg neergeschreven. Deze definitie was echter zeer ruim en vormde stof tot discussie. De erkenning van de buurtwegen werd uiteindelijk overgelaten aan de gemeenten en provincies¹¹. De wet wordt daarnaast verder aangevuld met verschillende interpretaties vanuit de rechtspraak die eveneens vatbaar zijn voor kritiek. Vuye haalt zo in 'Recente arresten van het Hof van Cassatie 1994' de discussie tussen procureur-generaal Mesdach de ter Kiele en advocaat-generaal Cloquette aan. Cloquette stelt dat de gemeente slechts door verjaring verkrijgen wat ze effectief in bezit heeft gehad. Mesdach daarentegen pleit dat de gemeente de weg zal verkrijgen zoals ingeschreven in de atlas der buurtwegen en niet volgens de omvang van het openbaar gebruik¹².

In principe kan men aannemen dat die wegen die als genummerde buurtweg voorkomen op de plannen gemaakt in de periode 1843-1845, alsmede de wegen die erkend werden door de deputatie in het kader van de wet van 10 april 1841 en de nieuwe wegen die werden aangelegd met een rooiplan overeenkomstig diezelfde wet kunnen beschouwd worden als buurtwegen¹³.

⁹ Draye, A.M. (2002). *Onze buurtwegen juridisch bekeken : een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers*. Brussel: Koning Boudewijnstichting.

¹⁰ Maes, P. (2000). *Langs trage wegen*. Tielt: Lannoo.

¹¹ Vuye, H. (1994). Fundamentele regels omtrent buurtwegen. Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994. *Recente arresten van het Hof van Cassatie 1994*, p. 93-97.

¹² Vuye, H. (1994). Fundamentele regels omtrent buurtwegen. Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994. *Recente arresten van het Hof van Cassatie 1994*, p. 93-97.

¹³ Deruyter, G. (2005). *De Atlas der Buurtwegen als archiefbron en basis voor de uitbouw van een netwerk van trage wegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Gent: Universiteit Gent.

De wet op de buurtwegen omvat 5 hoofdstukken betreffende de erkenning en de afpaling van de buurtwegen, het onderhoud en de verbetering van de buurtwegen, de verbreding, de rechttrekking, de aanleg en de afschaffing van buurtwegen, de buurtwegenpolitie en de provinciale verordeningen inzake de buurtwegen die verder toegelicht worden in de volgende hoofdstukken.

Het meest opmerkelijke aspect van de buurtwegenwet is het verjaringsprincipe. Art 12 van de wet van 10 april 1841 bepaalt dat alle buurtwegen door geen verjaring verkregen worden zolang zij dienen tot het openbaar gebruik. Met andere woorden kan een buurtweg vatbaar zijn voor inpalming door een aangelande wanneer deze gedurende een periode van dertig jaar niet openbaar gebruikt wordt. Dit beginsel heeft er reeds vaak toe geleid dat buurtwegen onterecht afgezet worden door aanpalende eigenaars om op die manier na de verjaringstermijn van dertig jaar de bedding van de buurtweg op te eisen.

Ook voorziet de wet een procedure voor particulieren die het tracé van een buurtweg willen wijzigen. Vooreerst moet de belanghebbende zijn desbetreffende aanvraag inzake verbreding, rechttrekking, opening of afschaffing indienen bij de gemeente. Daarop zal de gemeenteraad, na het openbaar onderzoek van de gemeente, een voorlopige goedkeuring geven. Tenslotte wordt de aanvraag doorgezonden naar de deputatie en zal zij de wijziging al dan niet goedkeuren. Indien de belanghebbende niet tevreden is met het oordeel van de deputatie kan deze beroep aantekenen bij de Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening.

2.2.2 Atlas der buurtwegen

Eigenlijk bestaat de atlas der buurtwegen uit twee documentreeksen, namelijk de atlas der buurtwegen zelf en de wijzigingsdocumenten.

2.2.2.1 Atlas der buurtwegen

In de periode 1843-1845 stelden alle gemeenten, ter uitvoering van de wet van 10 april 1841, een atlas der buurtwegen op¹⁴. Deze atlas, bestaande uit een algemeen plan van de desbetreffende gemeente, detailplannen en tabellen met gegevens over de aanpalende eigendommen, de oppervlakten die aan de weg moesten worden teruggeschonken of van de aangelanden aangekocht en met een samenvatting van

¹⁴ Maes, P. (2000). *Langs trage wegen*. Tielt: Lannoo.

alle buurtwegen, registreerde alle tracés van buurtwegen die in gebruik waren ongeacht of de bedding tot openbaar- of privé-eigendom behoorde.

De buurtwegen waarvan de bedding toebehoort aan de gemeente werden in de atlassen aangeduid met een dubbele volle lijn, de wegen over privé-eigendom, waarop een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid rust, staan aangegeven met een dubbele stippenlijn¹⁵. In de atlassen wordt er gebruik gemaakt van de begrippen 'sentier' en 'chemin' deze begrippen verwijzen respectievelijk naar voetweg en buurtweg¹⁶. Op juridisch vlak wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de twee begrippen. Zo oordeelde het Hof van Cassatie in dat verband, dat de bestemming van een buurtweg niet beperkt wordt wanneer deze bestempeld werd als 'sentier' in de atlas der buurtwegen¹⁷. Men kan wel stellen dat voetwegen ontstaan zijn als wegen, net breed genoeg om één persoon door te laten, gebruikt door dorpingen om familieleden te bezoeken of naar de kerk te gaan. Buurtwegen werden aanvankelijk gebruikt om van de ene akker naar de andere te gaan met paard en kar¹⁸.

De atlassen der buurtwegen zijn vrij raadpleegbaar door het publiek op zowel gemeenten als provincies¹⁹. Deze atlassen zijn echter vaak in erbarmelijke staat. Regelmatig is het nummer of de ligging van de buurtweg namelijk nauwelijks leesbaar. Onderhand zijn de atlassen in vele provincies echter wel gedigitaliseerd zodat de oorspronkelijke atlaskaarten niet verder bedreigd wordt.

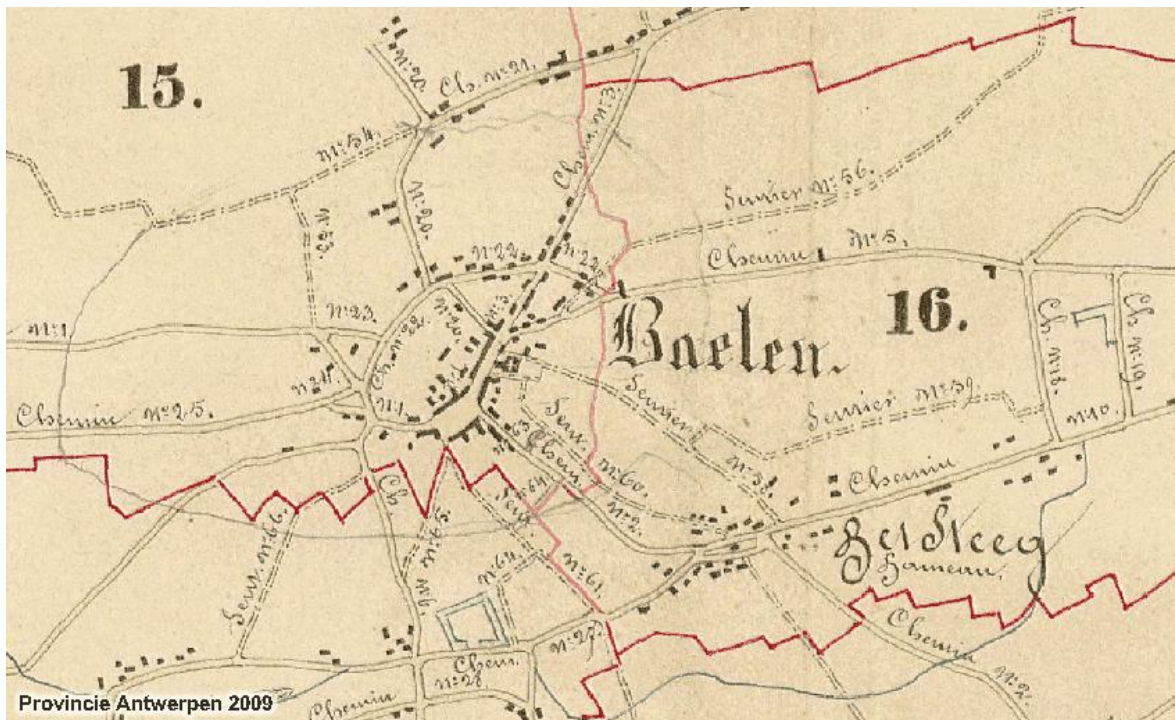
¹⁵ Draye, A.M. (2002). *Onze buurtwegen juridisch bekeken : een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers*. Brussel: Koning Boudewijnstichting.

¹⁶ Clays, S., Lauwaert, I. en Verdonckt, F. (2006). *Wegwijzer trage wegen: praktische tips, voorbeelden en informatie*. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

¹⁷ Draye, A.M. (2008). Buurtwegen en publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang. Een analyse van wetgeving en recente rechtspraak. *CDPK*, 2, p. 390-415.

¹⁸ Clays, S., Lauwaert, I. en Verdonckt, F. (2006). *Wegwijzer trage wegen: praktische tips, voorbeelden en informatie*. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

¹⁹ Grietens, E. (2003b). Trage wegen verdwijnen snel. *Milieurama*, 2, p. 18-19.



Figuur 2: Detail uit algemeen plan van de atlas van de gemeente Balen, provincie Antwerpen, gereduceerde weergave en oorspronkelijke schaal 1:10.000²⁰.

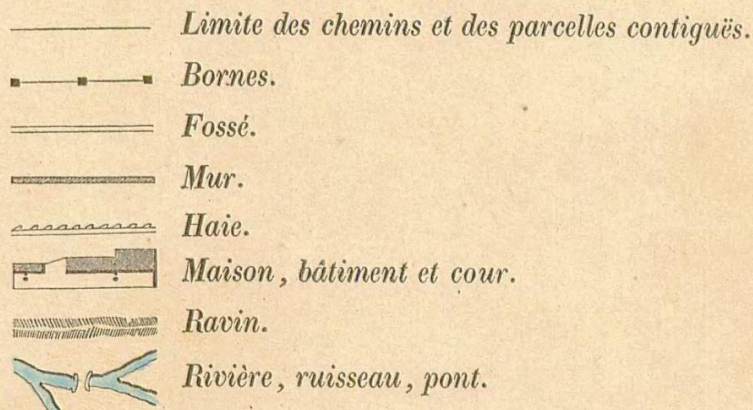


Figuur 3: Detail uit detailplan van de atlas van deelgemeente Olmen gelegen te Balen, provincie Antwerpen, gereduceerde weergave en oorspronkelijke schaal van 1:2.500²¹.

²⁰ Eigen verwerking.

²¹ Eigen verwerking.

EXPLICATION DES DÉTAILS.



Les lignes simples ponctuées en noir indiquent la limite des terrains à restituer ou à incorporer au chemin ;

Les lignes pleines en encre rouge, les projets d'élargissement, de redressement, ou d'ouverture de nouveaux chemins ;

Les filets en carmin, les limites de la commune ;

Les filets verts, les limites des feuilles de plans de détail.

Les lignes doubles ponctuées indiquent les sentiers et chemins de servitude qui traversent les propriétés ;

Les deux lignes ponctuées, séparées par la ligne de démarcation des propriétés, désignent les sentiers et chemins de servitude mitoyens ;

Les lignes simples ponctuées, placées parallèlement à la ligne séparative des propriétés, servent à faire connaître les sentiers et chemins de servitude non mitoyens.

Les numéros des chemins renvoient au tableau général des communications vicinales.

Les chiffres en rouge placés dans les chemins, en expriment les diverses largeurs en mètres et décimètres ; ceux placés sur les lignes des parcelles à droite et à gauche des chemins, indiquent les distances mesurées jusqu'à la limite.

Les chiffres en noir placés dans les parcelles contiguës aux chemins, renvoient au tableau des propriétaires.

Figuur 4: Legende bij detailplan van de atlas van de gemeente Balen, provincie Antwerpen²².

²² Eigen verwerking.

Tableau général des Communications vicinales.

Contenance totale des Terrains									DÉSIGNATION		Ponts, Pontceaux, Aqueducs, Viaducs, etc.					
à restituer par les riverains.			dont l'emprise est à faire.			provenant de chemins abandonnés ou supprimés.			de ceux à qui incombe LA CHARGE D'ENTRETIEN.		DÉSIGNATION.	SITUATION. N ^o du plan de dess. N ^o de la parcelle.		GENRE DE CONSTRUCTION.	ÉTAT D'ENTRETIEN.	CHARGE D'ENTRETIEN.
Hect.	Ar.	Cent.	Hect.	Ar.	Cent.	Hect.	Ar.	Cent.								
									<i>La commune de Balen</i>	<i>Aqueduc</i>	<i>18</i>	<i>78</i>	<i>Mauvais</i>	<i>Non</i>	<i>La commune de Balen</i>	
									<i>"</i>	<i>"</i>	<i>18</i>	<i>37</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	
									<i>"</i>	<i>Aqueduc si l'ing. bouillon</i>	<i>16</i>	<i>90</i>	<i>Non</i>	<i>Non</i>	<i>La commune de Balen</i>	
									<i>"</i>	<i>" Schoustraetweg</i>	<i>29</i>	<i>181</i>	<i>Altegraveren</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	
									<i>"</i>	<i>Autre dit Hoopgrootweg</i>	<i>19</i>	<i>181</i>	<i>Non</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	
									<i>"</i>	<i>" Bekenweg</i>	<i>29</i>	<i>180</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	

Figuur 6: Fragment uit het tweede luik van de algemene tabel van de atlas van de gemeente Balen, Provincie Antwerpen²⁴.

2.2.2.2 Wijzigingsdocumenten

De atlas der buurtwegen is een momentopname van de toestand van de buurtwegen rond 1841. De afschaffingen van buurtwegen en de creatie van nieuwe, door verkrijging of onteigening van bestaande beddingen, werden niet aangegeven op de oorspronkelijke atlas der buurtwegen maar op aparte plandocumenten of in aparte gemeenteraadsbesluiten opgenomen²⁵.

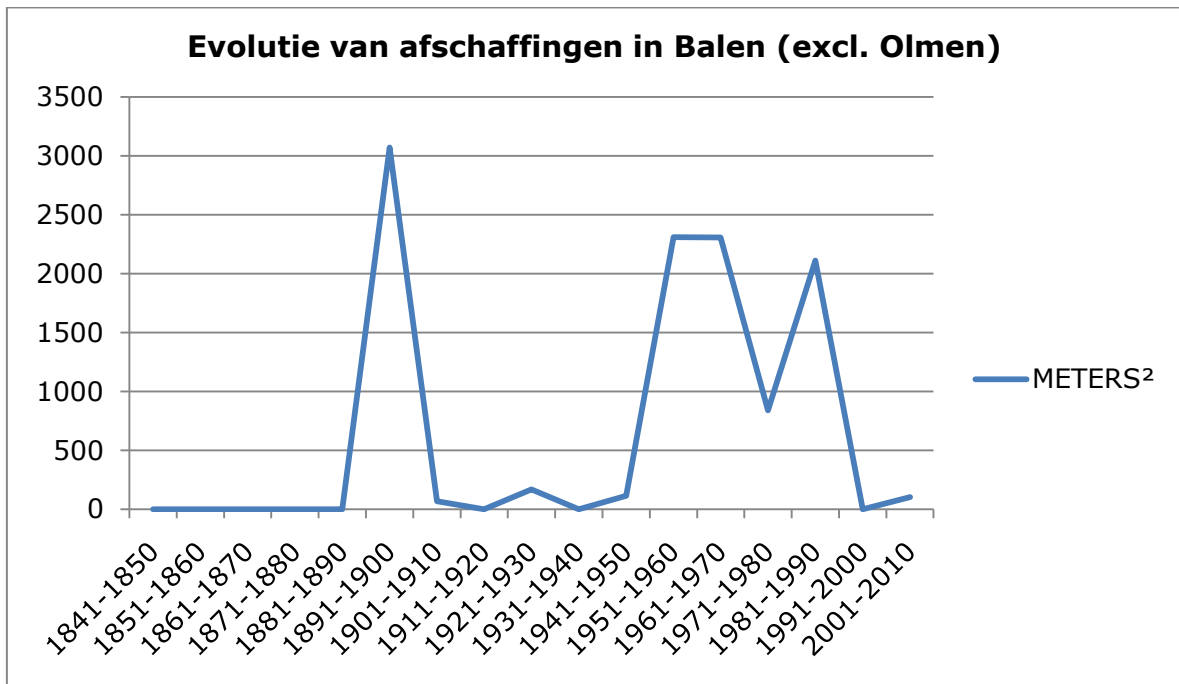
Het feit dat al die wijzigingsdocumenten niet geïntegreerd werden in de atlas zelf maakt dat de atlaskaarten sterk gedateerd zijn. In feite zou de atlas via onder meer de wijzigingsdocumenten afgestemd moeten worden op de huidige toestand van het wegennet, meer bepaald de buurtwegen²⁶.

²⁴ Eigen verwerking.

²⁵ Grietens, E. (2003b). Trage wegen verdwijnen snel. *Milieurama*, 2, p. 18-19.

²⁶ Grietens, E. (2002). Trage Wegen vzw schiet uit de startblokken: nieuwe vereniging ijvert voor herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden. *Milieurama*, 4, p. 28-29.

Aan de hand van de wijzigingsdocumenten kan men de evolutie van het aantal vierkante meter afschaffingen in functie van de tijd schetsen. De wijzigingsdocumenten voor de gemeente Balen zijn goed bewaard gebleven en zijn in het kader van dit onderzoek opgevraagd bij de provincie Antwerpen. Deelgemeente Olmen, die deel uitmaakt van de gemeente Balen sinds 1977, kan niet opgenomen worden in de analyse van het aantal afschaffingen van buurtwegen vermits er voor deze deelgemeente niet alle wijzigingsdocumenten voorhanden zijn.



Grafiek 1: Aantal vierkante meter buurtweg officieel afgeschaft in functie van de tijd in de gemeente Balen (excl. Olmen)²⁸.

Als men de eerste piek van het aantal afgeschafte vierkante meter buurtweg in de periode 1891-1900 buiten beschouwing laat, kan men concluderen dat er tot net na de tweede wereldoorlog bijna geen afschaffingen waren. Daarna volgt een tweede piek van het aantal afschaffingen in de periode tussen 1960 en 1990, waarna er een dalende trend wordt ingezet.

Het is geweten dat in de periode van 1950 tot 1970 in de gemeente Balen meermaals vergunningen verschaft werden die geen rekening hielden met het bestaande tracé

²⁸ Eigen verwerking.

van een buurtweg²⁹. Hierbij werd enkel het belang van potentiële kiezers voor ogen gehouden.

Het verdwijnen van vele buurtwegen in de gemeente Balen hangt nauw samen met de evoluties op socio-economisch gebied na de tweede wereldoorlog. De sterk verhoogde welvaart ging namelijk gepaard met een stijging van het aantal verplaatsingen met de auto. Men wou als economisch welvarende gemeente bovendien beschikken over een uitmuntend weggennet, een doelstelling die men onmogelijk meende te kunnen bereiken via de buurt- en voetwegen die zich vaak in een erbarmelijke staat bevonden. Om die reden werden de buurtwegen naar de achtergrond geplaatst. In een historisch document, dat de verkiezingspropaganda in de helft van de 20^{ste} eeuw voorstelt, kan men in dat verband lezen:

*"Toen we in 1946 het bestuur overnamen uit de handen van Delsuphe en Cie en de erbarmelijke toestand van de gemeente bestatigden, zijn we van wal gestoken met een grote reeks plannen. Er waren geen wegen, er was geen verkeer mogelijk met de buitenwijken van het dorp, de bestaande steenwegen, karwegen en paden waren archi-slecht. Dat was onze eerste bekommernis."*³⁰

Uit de evolutie van het aantal afgeschafte oppervlakte buurtweg in functie van de tijd kan men eveneens vaststellen dat de buurtwegen sedert de eeuwwisseling niet verder aanzienlijk verdwijnen. Dit fenomeen houdt verband met het feit dat men recent streeft naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling met een hernieuwde aandacht voor veilige en milieuvriendelijke buurtwegen. In vele gemeenten heeft men in het kader van deze vernieuwde visie op ruimtelijke ordening een duurzaamheidsambtenaar aangeworven die het integraal behoud van de buurtwegen voor ogen heeft en waar nodig buurtwegen kan heropenen³¹.

2.2.3 Provinciaal reglement Antwerpen

Zoals reeds eerder vermeld, schrijft de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen voor dat elke provincie een provinciaal reglement moet opstellen ter uitvoering van de desbetreffende wet. In deze masterproef zal er toegespitst worden op het provinciale

²⁹ Anoniem.

³⁰ Citaat uit een brief ter verkiezingspropaganda vanuit de helft van de 20^{ste} eeuw. Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.

³¹ Tom Renders, mobiliteitsambtenaar gemeente Ham.

reglement van de provincie Antwerpen van 12 april 1928 vermits de gemeente Balen daarin gesitueerd is. Het reglement inzake de buurtwegen van de provincie Antwerpen wordt verder aangevuld en bijgestuurd via een provinciale omzendbrief de dato 1 februari 1956. Zowel de integrale tekst van het provinciale reglement als de omzendbrief van de Antwerpse gouverneur aan de gemeentebesturen van de provincie Antwerpen kan men terugvinden in de bijlage.

De opzet van de provinciale reglementen bestaat erin het behoud van de buurtwegen te verzekeren en de chaotische toestand van de buurtwegen beter structureren. Het provinciaal reglement van de provincie Antwerpen omvat 7 paragrafen, met name de benaming en indeling in het wegennet, onderhoud van de buurtwegen en middelen om daarin te voorzien, uitvoering der werken, beplanting, bouwen en uitgraven langsheen buurtwegen, algemene verordeningen en toezicht en politie.

In de eerste paragraaf voorziet het provinciaal reglement een definitie voor het begrip buurtweg. Er wordt gesteld dat alle openbare wegen die noch staatsbanen, noch provinciebanen zijn, onder de categorie buurtwegen vallen³². Hierbij wordt er aldus geen onderscheid gemaakt tussen gemeentewegen en buurtwegen. Verder worden de buurtwegen onderverdeeld in 4 klassen, met name buurtwegen van groot verkeer, buurtwegen van klein verkeer, verbeterde landbouwwegen en aardwegen³³.

Ook de onderhoudsplicht van de gemeenten maakt deel uit van het reglement. In algemene regel komt dit onderhoud ten laste van de gemeente, die daarvoor het nodige bedrag moeten voorzien in hun budgetten³⁴.

Verder beschrijft het reglement uiterst gedetailleerd de wijze waarop de werken m.b.t. buurtwegen uitgevoerd moeten worden. Zo wordt zeer nauwkeurig toegelicht dat buurtwegen boogsgewijze dienen te worden aangelegd en dat grachten langsheen de buurtwegen een breedte moeten hebben van 1,50 meter³⁵. Ook voorziet diezelfde paragraaf in een controlesysteem. De conducteurs en de pikeurs moeten namelijk de werken in uitvoering van nabij volgen, dikwijls bezoeken en na voltooiing er zich van verzekeren dat zij met zorg uitgevoerd werden. Verder zullen zij verslag uitbrengen bij

³² Artikel 17, provinciaal reglement Antwerpen.

³³ Artikel 18, provinciaal reglement Antwerpen.

³⁴ Artikel 20 en 21, provinciaal reglement Antwerpen.

³⁵ Artikel 24 en 27, provinciaal reglement Antwerpen.

het college van burgemeester en schepenen met verzoek er gevolg aan te willen geven³⁶.

Wat betreft de beplanting langsheen buurtwegen stelt het provinciaal reglement van Antwerpen dat bomen en hagen gesnoeid moeten worden voor 1 april. De zorgen en kosten van deze onderhoudswerken komen ten laste van de aangelanden³⁷.

De volgende paragraaf met betrekking tot het bouwen en uitgraven langsheen buurtwegen bepaalt dat geen gebouwen of constructies opgericht of hersteld mogen worden binnen de afstand van 6 meter vanaf de scheidingslijn van een buurtweg zonder voorafgaande aanduiding van de bouwlijn door het college van burgemeester en schepenen³⁸. Uitgravingen langsheen buurtwegen, op een afstand van minder dan 10 meter van de scheidingslijn van de weg, alsook tunnels onder de buurtweg, mogen enkel dan behouden of uitgevoerd worden indien zij gemachtigd zijn door de gemeenteoverheid of de deputatie³⁹.

Betreffende behoud en vrije doortocht van een buurtweg voorziet het provinciaal reglement een opsomming van uitdrukkelijk verboden werken en handelingen⁴⁰. De lokale overheid moet al deze hindernissen, die de vrije doortocht op de buurtwegen belemmeren, ambtshalve opruimen en wegnemen.

De laatste paragraaf heeft betrekking op het toezicht en de politie. Het dagelijks toezicht, dat opgedragen werd aan de lokale gemeentelijke overheid heeft voor doel de noodzakelijke herstellingen aan te duiden, erop na te zien dat deze werken tijdig worden uitgevoerd en erover te waken dat de werken, die ten laste van de aangelanden zijn, tijdig gebeuren⁴¹. Dit toezicht heeft verder tot doel de innemingen en onrechtmatige inpalmingen op het openbaar domein vast te stellen en te voorkomen dat er uitdrukkelijk verboden handelingen, in het kader van art. 34, plaatsvinden.

³⁶ Artikel 29, provinciaal reglement Antwerpen.

³⁷ Artikel 30, provinciaal reglement Antwerpen.

³⁸ Artikel 32, provinciaal reglement Antwerpen.

³⁹ Artikel 33, provinciaal reglement Antwerpen.

⁴⁰ Artikel 34, provinciaal reglement Antwerpen.

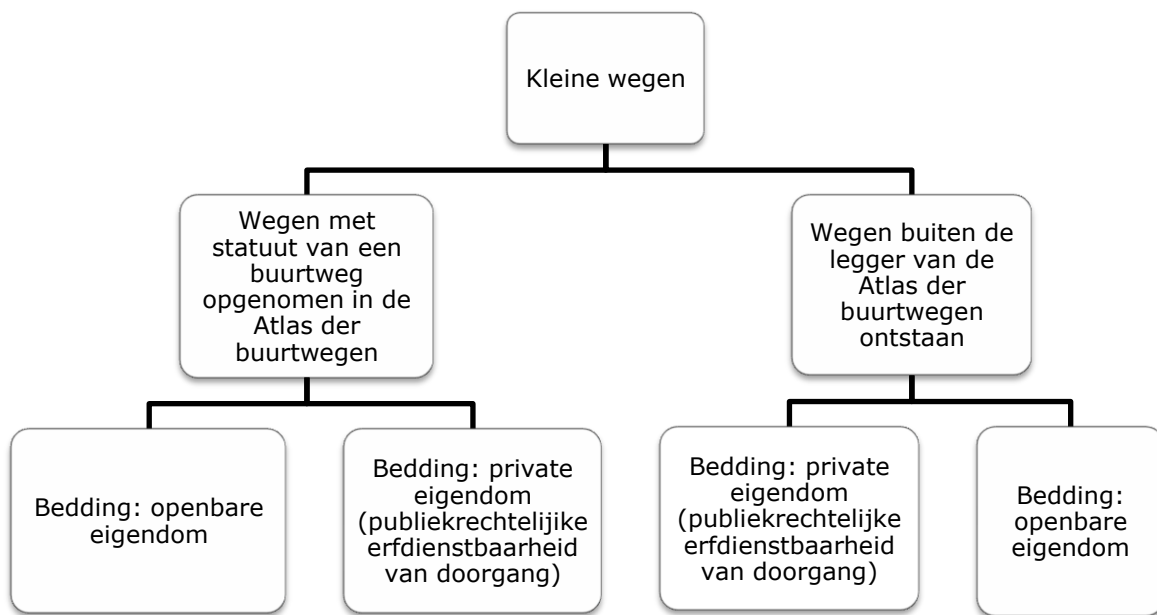
⁴¹ Artikel 36, provinciaal reglement Antwerpen.

Vaak rijst de vraag waaruit het nut van de provinciale reglementen bestaat. De meeste provinciale reglementen zijn ettelijke jaren oud en beantwoorden niet meer aan de moderne noden en behoeften. Toch bevatten zij enkele belangrijke artikelen die nog steeds een gedegen bescherming vormen voor de buurtwegen.

2.2.4 Aanvullende bemerkingen

Het dient opgemerkt te worden dat de begrippen buurtwegen en trage wegen frequent door elkaar gebruikt worden. Daarbij wordt geen aandacht geschonken aan het onderscheid tussen de twee termen, dat wel degelijk aanwezig is. Buurtwegen zijn, zoals reeds eerder vermeld, alle wegen opgenomen in de atlas der buurtwegen. Trage wegen kunnen echter gedefinieerd worden als alle wegen met een traag karakter. Hieronder worden verstaan; alle buurtwegen vanuit de Atlas der buurtwegen met mogelijkheden voor trage mobiliteit, alle wegen die onder een andere specifieke wetgeving vallen waaronder bospaden en wegels in natuurgebied en daarenboven alle wegen die buiten enig juridisch statuut vallen en spontaan zijn gegroeid. In het voorstel van decreet betreffende de buurtwegen en trage wegen definieert de heer J. Bex eveneens het begrip trage wegen als alle wegen voor traag verkeer ongeacht de overheid die bevoegd en beheerder ervan is⁴².

⁴² Bex, J. (2003). *Voorstel van decreet betreffende de buurtwegen en de trage wegen*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2004-2005/g201-1.pdf>



Figuur 8: Schematische weergave van de juridische indeling van kleine wegen⁴³.

Onder kleine wegen wordt verstaan alle verbindingswegen die onder het rechtstreekse of onmiddellijke beheer van de gemeente zijn geplaatst. Kleine wegen worden verder negatief gedefinieerd als zijnde alle wegen die niet voorkomen in de lijst van wegen opgesomd in het K.B. van 25 juli 1816 en die daarna noch door de federale overheid, thans het Vlaams gewest, noch door de provincie aangelegd werden⁴⁴. De kleine wegen worden opgesplitst in enerzijds de wegen met het statuut van een buurtweg en anderzijds de wegen ontstaan buiten de legger van de atlas.

Zoals men uit bovenstaande figuur kan afleiden, kan de bedding van de wegen ontstaan buiten de legger van de Atlas der buurtwegen eveneens toebehoren aan de overheid of aan particulieren. Voor de wegen waarvan het tracé over private eigendom loopt, geldt een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang. Deze doorgang wordt verkregen door een ongestoord, voortdurend, openbaar en niet-dubbelzinnig gebruik⁴⁵.

⁴³ Eigen verwerking.

⁴⁴ Mast, A., Dujardin, J., Van Damme, M. en Vande Lanotte, J. (2006). *Overzicht van het Belgisch administratief recht*. Mechelen: Kluwer.

⁴⁵ Wastiels, F. (1986). *Handboek wegenrecht*. Brugge: die Keure.

Aleer de eigendom van de bedding van wegen buiten de legger van de atlas ontstaan, overgaat tot openbare eigendom dient men aan verscheidene voorwaarden te voldoen. Vooreerst moet er eveneens sprake zijn van een ongestoord, voortdurend, openbaar en niet-dubbelzinnig gebruik namens art 2229 B.W.. Verder kan de gemeente het eigendomsrecht van de bedding verkrijgen doordat zij gedurende de dertigjarige verjaringstermijn bezitshandelingen heeft verricht, waaruit de wil om eigenares te worden van de bedding duidelijk uitgedrukt wordt. Hieronder worden onder meer verstaan het onderhouden van de bedding, aanbrengen van wegverharding en verlichting⁴⁶.

2.3 Bedreigingen

Omstreeks 1950 omvatte het netwerk van buurtwegen in Vlaanderen naar schatting nog een 50.000 à 75.000 kilometer. Vandaag is dat aantal gereduceerd tot nauwelijks 30.000 kilometer. Veel van deze zogenaamd 'verdwenen' buurtwegen bestaan juridisch nog maar zijn dikwijls afgesloten of ingepalmd door aangelanden⁴⁷.

Sinds 2000 is er een zekere hernieuwde belangstelling voor de buurtwegen. Men is zich steeds meer bewust van de waarde van een buurtweg. Desondanks blijven klassieke uitdagingen het voortbestaan van de buurtwegen onder druk zetten. In de eerste plaats is er de verkavelingsdruk waarbij iedereen een rechthoekig perceel verlangt en men geen rekening meer houdt met het bestaande wegenpatroon. Daarnaast wordt ook privacy genoemd als motief tegen de buurtwegen. Vele paadjes lopen immers langs een tuin of inrit van een particulier en die laatste vreest dat de gebruikers van de buurtwegen het privéleven van de aangelanden zullen verstoren. Ook de drang tot schaalvergroting bij de Vlaamse boeren is nefast voor het voortbestaan van het huidige buurtwegennet⁴⁸. Zo zijn er reeds vele zandwegen opgeploegd en derhalve is het tracé niet meer waarneembaar. Als laatste hebben ook infrastructuurprojecten een negatieve invloed op de buurtwegen⁴⁹.

⁴⁶ Mast, A., Dujardin, J., Van Damme, M. en Vande Lanotte, J. (2006). *Overzicht van het Belgisch administratief recht*. Mechelen: Kluwer.

⁴⁷ Buurtwegen in trek als wandelpaden. (2009, 3 september). *De Streekkrant*, p. 3.

⁴⁸ Maes, P. (2000). *Langs trage wegen*. Tielt: Lannoo.

⁴⁹ Buurtwegen in trek als wandelpaden. (2009, 3 september). *De Streekkrant*, p. 3.

2.4 Functies die buurtwegen vervullen

Aanvankelijk werden de buurtwegen gebruikt als veilige verbindingen voor paard en kar tussen gemeenten en gehuchten. In de moderne maatschappij hebben de buurtwegen enigszins hun oorspronkelijke functie verloren, alsmear meer mensen hebben een auto en alsmear meer verplaatsingen worden dan ook afgelegd met die auto⁵⁰. Nog steeds vormen de buurtwegen veilige verbindingen voor zachte weggebruikers door hun verkeersarm karakter⁵¹. Daarnaast bieden de buurtwegen ook een ecologische, recreatieve en cultuur-historische meerwaarde⁵². De buurtwegen kunnen tenslotte ook inspelen op hedendaagse behoeften als 'onthaasting' en andere zachte waarden zoals het verhogen van de levenskwaliteit en bevorderen van biodiversiteit⁵³.

2.5 Bevoegdheden en taken verschillende overheden

De bevoegdheden inzake de buurtwegen zijn verdeeld onder gemeenten, provincies en het Vlaams Gewest. Het Vlaams Gewest is bevoegd voor het statuut van de wegen. De verantwoordelijkheid over de ruimtelijke ordening werd immers na de staatshervorming van 1980 overgedragen van het Federale naar het Vlaamse niveau.

2.5.1 Vlaams niveau: wetgevende initiatieven en algemeen beleid

Onder voorzitterschap van de gemeenschapsminister van binnenlandse aangelegenheden werd reeds in 1982 een werkgroep samengeroepen, bestaande uit een vertegenwoordiger van de vereniging van Belgische steden en gemeenten en afgevaardigden van alle Vlaamse provincies, die een herziening van de atlas der buurtwegen voor ogen had. Daarbij werd eveneens de voorbereiding van een decreet ter aanpassing van de wet van 10 april 1841 nagestreefd. Dit uiterst ambitieus project is uitgedraaid op niets.

⁵⁰ Maes, P. (2000). *Langs trage wegen*. Tiel: Lannoo.

⁵¹ Grietens, E. (2002). Trage Wegen vzw schiet uit de startblokken: nieuwe vereniging ijvert voor herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden. *Milieurama*, 4, p. 28-29.

⁵² Trage wegen. (2009). *Landschapskrant, Kleine en Grote Nete*, 1, p. 7.

⁵³ Grietens, E. (2003a). *Nieuw decreet moet zorgen voor betere bescherming en herwaardering van trage wegen in Vlaanderen*. Opgevraagd op 24 augustus, 2009, via <http://archieff.bblv.be/handle/0/511>

De volle bevoegdheid wat betreft het beheer van de wegen rust bij de gewesten. De jongste jaren valt er op politiek vlak, op het niveau van de gewesten, heel wat beweging te bespeuren aangaande de buurtwegen. In 2003 werkte toenmalig Vlaams parlamentslid Jos Bex (Spirit) aan een decreet dat de teloorgang van de buurtwegen diende tegen te gaan. Het decreet beoogde de buurtwegen en andere trage wegen, die geen wettelijk statuut hebben, een beter wettelijk statuut te geven. De essentie van het decreet was de afschaffing van de verjaring van buurtwegen die gedurende dertig jaar niet meer openbaar gebruikt werden⁵⁴. Uiteindelijk is het decreet jammer genoeg niet goedgekeurd door het Vlaamse parlement.

Eveneens in 2003, heeft J. Maes (sp.a) een voorstel van decreet ingediend dat een betere bescherming van de buurtwegen betrachtte. Met dit voorstel van decreet beoogde men een grondige inventarisatie van de bestaande buurtwegen en andere trage wegen om zo een netwerk van trage wegen te creëren en vast te leggen in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's)⁵⁵. Ook dit voorstel van decreet verviel.

Tenslotte trachtten T. Dehaene, J. De Meyer, H. Schuereman, T. Rombouts en F. Peeters in 2005 de wet op de buurtwegen van 10 april 1841 te actualiseren met een voorstel van decreet. Dit voorstel van decreet gaf de gemeenten meer verantwoordelijkheid wat betreft de buurtwegen en beperkte de rol van de provincies tot haar hoofdtaak, het algemeen toezicht⁵⁶. Dit voorstel van decreet is evenmin wet geworden.

Daarna werden de buurtwegen opgenomen in verscheidene beleidsnota's⁵⁷ en beleidsbrieven⁵⁸ van de Vlaamse Regering. Vooreerst haalde Minister K. Van Brempt in

⁵⁴ Grietens, E. (2003a). *Nieuw decreet moet zorgen voor betere bescherming en herwaardering van trage wegen in Vlaanderen*. Opgevraagd op 24 augustus, 2009, via <http://archieff.bblv.be/handle/0/511>

⁵⁵ Maes, J. (2003). *Voorstel van decreet houdende de regeling voor de trage wegen*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2002-2003/g1707-1.pdf>

⁵⁶ Dehaene, T., De Meyer, J., Schueremans, H., Rombouts, T. en Peeters, F. (2005). *Voorstel van decreet tot instelling van een netwerk van stille wegen en houdende de vervanging van de wet op de buurtwegen*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2004-2005/g344-1.pdf>

⁵⁷ Elke minister van de Vlaamse Regering legt in een beleidsnota zijn beleid voor een vijfjarige regeerperiode vast. Deze beleidsnota dient goedgekeurd te worden door het Vlaams Parlement.

de beleidsnota mobiliteit 2004 – 2009 de buurtwegen aan als instrumentarium om de verkeersveiligheid ter hoogte van schoolomgevingen langs Vlaamse gewestwegen te verhogen. De doelstelling was het creëren van een samenwerkingskader tussen alle bevoegde overheidsniveaus, Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau, om zo de buurtwegen te beschermen⁵⁹. In de beleidsbrief van Minister K. Van Brempt die daarop volgt, wordt de oprichting van de trage-wegen-lijn aangehaald als middel om die bescherming te realiseren. Verder wordt er ook vermeld dat er een klankbordgroep werd opgezet die een overzicht moet creëren van het bestaand instrumentarium met betrekking tot de buurtwegen zodat de kennis en inzetbaarheid ervan verbeterd wordt⁶⁰. In de beleidsbrief mobiliteit van 2008 betreffende de beleidsprioriteiten van 2008 – 2009, wordt het beleid met betrekking tot de buurtwegen een laatste keer besproken door minister K. Van Brempt. Onder meer via de oprichting van het trage-wegenloket wil men de kennis en informatie rond buurtwegen verder verspreiden. Ook wordt er aan lokale besturen een werkdoos en studiedag aangeboden die een betere ondersteuning moet bieden bij de integratie van buurtwegen en trage wegen in hun lokale mobiliteitsplan⁶¹.

Buurtwegen vervullen niet enkel een functie inzake mobiliteit maar bezitten ook een erfgoed en landschappelijke waarde. Om die reden werden de buurtwegen ook opgenomen in enkele beleidsbrieven van minister D. Van Mechelen betreffende ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed. In de beleidsbrief aangaande 2007 – 2008 werd het aanpakken van de bevoegdheidsonduidelijkheden rond buurtwegen vooropgesteld. Vlaams minister D. Van Mechelen trachtte dit te bereiken via een voorontwerp van decreet waarbij de bevoegdheden rond buurtwegen grondig herschikt zouden worden en een administratief goedkeuringstoezicht toegekend zou worden aan provinciebesturen. Daarenboven zouden buurtwegen slechts afgeschaft

⁵⁸ Naast een beleidsnota stelt elke minister van de Vlaamse Regering tevens jaarlijks een beleidsbrief op. Daarin worden alle realisaties van het voorbije jaar besproken en de plannen voor het komende regeerjaar geschetst.

⁵⁹ Van Brempt, K. (2004). *Beleidsnota mobiliteit 2004 – 2009*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2004-2005/g131-1.pdf>

⁶⁰ Van Brempt, K. (2005). *Beleidsbrief mobiliteit, beleidsprioriteiten 2005 – 2006*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2005-2006/g562-1.pdf>

⁶¹ Van Brempt, K. (2008). *Beleidsbrief mobiliteit, beleidsprioriteiten 2008 – 2009*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2008-2009/g1935-1.pdf>

kunnen worden als er een vergelijkbaar alternatief aanwezig is⁶². Betreffende dit voorontwerp van decreet is voor het zomerreces van 2008 een interkabinettenvergadering gehouden waarin de tekst tot wijziging van de wet op de buurtwegen besproken werd. Verder werd een nieuwe algemene bespreking van diezelfde tekst in het vooruitzicht geplaatst waarbij tevens alle parlementsleden zouden worden uitgenodigd die een vernieuwing van de wetgeving van de buurtwegen beogen⁶³. Tot op heden is er nog steeds geen voorstel van decreet ingediend.

De laatste evoluties op het Vlaamse niveau betreffende de buurtwegen worden weergegeven in de beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2009 - 2014 ingediend door minister Crevits H.. Daarin staat als doelstelling vermeld dat men de dialoog zal aangaan omtrent de hernieuwing van de buurtwegenwet en trachten het juridisch kader te vereenvoudigen en actualiseren⁶⁴. Het valt dus af te wachten of men dit keer de politieke moed heeft de knelpunten in de wetgeving op de buurtwegen aan te pakken om de buurtwegen op die manier de nodige bescherming te bieden.

2.5.2 Provinciaal niveau

De deputatie kan beschouwd worden als algemeen toezichthouder van de buurtwegen. Vooreerst diende de deputatie de plannen, inclusief tabellen, opgesteld door de lokale overheid definitief vast te stellen en goed te keuren.

Daarnaast adviseert de deputatie de bevoegde ministers over de buurtwegen⁶⁵. Wanneer buurtwegen verschillende gemeenten aanbelangen dan brengt de deputatie advies uit aan het Vlaamse Gewest. Ook geeft de dienst mobiliteit van de provincie vrijblijvend advies aan gemeentebesturen over rooilijnplannen van buurtwegen.

⁶² Van Mechelen, D. (2007). *Beleidsbrief ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed, beleidsprioriteiten 2007 - 2008*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2007-2008/g1427-1.pdf>

⁶³ Van Mechelen, D. (2008). *Beleidsbrief ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed, beleidsprioriteiten 2008 - 2009*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2008-2009/g1899-1.pdf>

⁶⁴ Crevits, H. (2009). *Beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2009 - 2014*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2009-2010/g217-1.pdf>

⁶⁵ Provincie Antwerpen. (2008). *Buurt- en voetwegen: trage wegen doorheen jouw gemeente*. Opgevraagd op 28 september, 2009, via http://www.provant.be/mobiliteit/wegen/buurt-en_voetwegen/index.jsp

Bovendien heeft zij tevens beslissingsrecht bij afschaffingen, rechtekkingen, verbredingen en openingen van buurtwegen. De deputatie kan inzake hieromtrent eigen initiatief nemen en treedt in dit geval dus niet op als toezichhoudende overheid. Tenslotte kunnen de provinciebesturen toekijken of de gemeentebesturen hun taak als behoeders van de buurtwegen terdege opnemen.

2.5.3 Gemeentelijk niveau

De gemeenten vervullen de functie van behoeders van de buurtwegen. In de wetgeving werd geen eenduidige definitie voorzien voor het begrip buurtwegen en de erkenning werd voornamelijk overgelaten aan de gemeenten. Dat hoofdzakelijk de gemeenten verantwoordelijk werden gesteld voor de buurtwegen leidde er vaak toe dat de politiek een oogje dicht kneep om op deze manier geen potentiële kiezers te verliezen⁶⁶.

Naast de belangrijke taken die de wet voorziet voor gemeentebesturen, hebben gemeenten ook reglementerende bevoegdheid inzake veiligheid en openbare orde op openbare wegen. Onder meer reiniging, verlichting en opruiming van hindernissen vallen onder deze bevoegdheid. Verder kan een gemeente met aanvullende gemeentelijke politiereglementen gebruikersbeperkingen opleggen op bepaalde openbare wegen. Een gemeente kan bijvoorbeeld beslissen om autoverkeer te weerhouden indien dit de andere, zwakke, weggebruikers ten goede komt.

Er heerst bij de gemeentebesturen echter de vrees te communiceren over de buurtwegen uit schrik voor eigenaarkwesties. Ook ontbreekt het vele gemeentebesturen aan politieke moed om beslissingen van voormalige besturen om te keren. Hierdoor maken vele gemeenten jammer genoeg niet optimaal gebruik van deze reglementerende bevoegdheid.

Om het effectieve gemeentelijk beleid aangaande de buurtwegen te analyseren kan men best de enquête van de vzw Trage Wegen ter hand nemen. De vzw Trage Wegen ijvert voor het behoud van alle trage wegen van Vlaanderen, inclusief de buurtwegen. Meer informatie over deze vzw kan men terugvinden in de volgende paragraaf. De desbetreffende enquête werd afgenomen bij alle Vlaamse gemeenten en het hoofddoel was het doorlichten van het gemeentelijk beleid op alle vlakken inzake trage wegen,

⁶⁶ Maes, P. (2000). *Langs trage wegen*. Tielt: Lannoo.

inclusief buurtwegen. Ter controle van de resultaten werd er onderzoekwerk verricht op het internet over alle gemeenten wat de enquête meer betrouwbaarheid meegeeft.

Uit de enquête kan men opmaken dat het werkveld van de buurtwegen sterk verbrokkeld is over de verschillende gemeentelijke diensten. Daarnaast verklaart 77% van de respondenten dat hun gemeente een trage-wegenbeleid voert. Dit staat echter in schril contrast met het feit dat maar liefst 45% van de respondenten vermeldt dat in hun gemeenten nooit of zelden wordt opgetreden tegen illegale afsluitingen of inpalmingen. Terecht kan men zich dus de vraag stellen wat de respondenten interpreteerden onder een trage-wegenbeleid en of een grotere bewustwording noodzakelijk is. Het valt op dat de meeste gemeenten een reactiebeleid voeren als het de buurtwegen betreft. Daarbij zal de gemeente slechts ageren wanneer er reeds acties vanwege het lokale verenigingsleven of het middenveld op til zijn⁶⁷.

Het valt op te merken dat er op gemeentelijk niveau enige onduidelijkheid is wat betreft de persoon die bevoegd is inzake buurtwegen. Op vele lokale besturen zijn verscheidene ambtenaren verantwoordelijk. Ook in de gemeente Balen zijn verschillende personen belast met het thema buurtwegen. Zo is zowel de bouwdienst als de dienst patrimonium verantwoordelijk voor de buurtwegen van de gemeente Balen⁶⁸.

2.6 Enkele recente initiatieven ter bescherming

2.6.1 Vlaams niveau: Samenwerkingsovereenkomst 2008 - 2013

De samenwerkingsovereenkomst 2008 – 2013 is een overeenkomst op vrijwillige basis die een gemeente of provincie aangaat met de Vlaamse Overheid op het gebied van milieu. In ruil voor het verrichten van enkele initiatieven ten voordele van het milieu verkrijgen gemeenten en provincies financiële en inhoudelijke ondersteuning⁶⁹.

⁶⁷ X, X. (2005). *Praktijkboek trage wegen: voor lokale besturen*. Opgevraagd op 24 augustus, 2009, via http://www.tragewegen.be/media/downloads/Praktijkboek_trage_wegen.pdf

⁶⁸ Sigrid Vanstraelen, stedenbouwkundig ambtenaar gemeente Balen.

⁶⁹ Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. (z.d.). *Nieuwe Samenwerkingsovereenkomst*. Opgevraagd op 23 april, 2010, via <http://www.lne.be/doelgroepen/lokale-overheden/so-2008-2013/>

Heel wat acties rond buurtwegen passen binnen het kader van de samenwerkingsovereenkomst. De overeenkomst biedt kansen voor extra subsidiemogelijkheden voor initiatieven ter behoud van de buurtwegen.

Vandevyvere heeft reeds enkele punten vanuit de samenwerkingsovereenkomst vertaald naar concrete acties naar buurtwegen toe. Zo haalt Vandevyvere in 'Trage wegen als onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst 2008-2013' onder meer aan dat de gemeente in de eerste plaats een overzicht moet maken van alle bestaande buurtwegen en potentiële trage wegen. Dit kan zij bereiken via een verregaande kaartanalyse en terreinbezoeken. Daarnaast is een evaluatie van de gemeentelijke trage wegeninfrastructuur vereist. Op die manier verkrijgt men een buurtwegennet dat afgesteld is op de behoeften van de passieve en actieve gebruikers. Ook het herwaarderen van de buurtwegen en (her)inrichten van de bedding is noodzakelijk om niet enkel de buurtweg te herstellen in de oorspronkelijke staat maar tevens om extra waarde te scheppen naar de toekomst toe. Tenslotte kunnen naambordjes en routes langs buurtwegen een sensibiliserend effect en een draagvlakvergrotende functie hebben⁷⁰.

2.6.2 Vlaams niveau: Trage Wegen vzw

De Trage Wegen vzw werd in 2002 opgericht door verscheidene verenigingen met een mooie staat van dienst waaronder Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt, Regionale landschappen en vele lokale werkgroepen. De vzw heeft als statutair doel het grote patrimonium aan trage wegen veilig te stellen naar toekomstige generaties toe en de problematiek inzake trage wegen onder de aandacht te brengen⁷¹.

In de eerste plaats vervult de vzw Trage Wegen een sensibiliserende rol inzake. Op verscheidene manier tracht zij steeds het belang van de trage wegen in de verf te zetten. Één van de vele initiatieven is de jaarlijkse organisatie van de 'Dag van de trage wegen'. Op die dag slaan alle belanghebbenden, verenigingen, lokale besturen en particulieren de handen in elkaar om slecht onderhouden en niet-traceerbare wegen terug open te maken.

⁷⁰ Vandevyvere, A. (2009b). Trage wegen als onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst 2008-2013. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

⁷¹ Trage Wegen vzw. (z.d.). Een jonge speler in het Vlaamse natuur- en milieuveld. Opgevraagd op 2 mei, 2010, via http://www.tragewegen.be/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=6

Verder biedt zij gemeenteambtenaren de mogelijkheid om onderricht te worden over het thema trage wegen en de desbetreffende knelpunten. Zo heeft zij reeds twee proefprojecten opgestart, namelijk 'Trage wegen doen bewegen' en 'Trage wegen, snel getoetst'. Met deze projecten begeleidt zij lokale overheden bij het uitvoeren van terreininventarisaties alsook bij het opnemen van trage wegen in een duurzaam mobiliteitsplan.

Ook particulieren kunnen begeleiding genieten. Via het informatieplatform trage-wegen-lijn van de gelijknamige vzw hebben particulieren alle relevante informatie voorhanden. Zo biedt men standaard documenten aan voor het heropenen van een buurtweg en voor het aanmanen van de gemeente voor gebrekkig onderhoud.

Tenslotte zorgt de Trage Wegen vzw tevens voor ondersteuning op beleidsmatig niveau. Zij levert advies als gespecialiseerde belangenvereniging en volgt de parlementaire beslissingen en initiatieven op de voet.

2.6.3 Vlaams niveau: Komimo

De vzw Koepel Milieu en Mobiliteit, of beter gezegd Komimo, is een overkoepelende organisatie van regionale en nationale verenigingen en beoogt een duurzame mobiliteit via het promoten en ondersteunen van allerlei acties met betrekking tot verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, toegankelijkheid, ruimtegebruik enz⁷².

Komimo organiseert jaarlijks de 'Heen-en-weer-week'. In die week wordt iedereen aangespoord om zich met het openbaar vervoer, per fiets of te voet te verplaatsen. Daarbij worden wandelingen op verschillende locatie uitgestippeld en onder de aandacht gebracht. De buurtwegen lenen zich uitstekend voor dit soort acties en worden dan ook stevast opgenomen in de groene wandelroutes.

Ook de 'Aardig-op-weg-week' is een sensibiliserend initiatief van Komimo waarbij men autoluw verkeer in de kijker zet. Daarbij wordt de focus voornamelijk op kinderen gelegd om ervoor te zorgen dat ze zich op een veilige en duurzame manier kunnen verplaatsen naar school, jeugdbeweging, sportclub, enz. Ook hier bieden de buurtwegen veel potentieel.

⁷² Komimo. (2009). *Wie zijn we?*. Opgevraagd op 2 mei, 2010, via <http://www.komimo.be/content/wie-zijn-we>

2.6.4 Gemeentegrensoverschrijdend niveau: Regionale landschappen

Een regionaal landschap wordt gekenmerkt door specifieke natuur- en landschapswaarden. Vlaanderen telt momenteel een zeventiental regionale landschappen. In 2009 werd de vzw Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete opgericht waarvan de gemeente Balen deel uitmaakt⁷³.

Het Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete spoort de deelnemende gemeenten, particulieren en verenigingen aan een terreininventarisatie, met betrekking tot de buurt- en trage wegen, uit te voeren. Op die manier tracht men de trage wegen, inclusief buurtwegen, een plaats te geven in het landschap en waar nodig extra te beschermen.

⁷³ Regionaal landschap. (2009). *Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://www.regionalelandschappen.be/rlkgn.html>

3. Praktijkonderzoek

In dit deel van de masterproef wordt de nadruk gelegd op de praktische uitwerking van het onderzoek. Daarbij wordt het onderzoeksproces alsook een expliciet voorbeeld vanuit de gemeente Balen toegelicht.

3.1 Onderzoeksontwerp

Het praktijkonderzoek wordt opgesplitst in twee luiken. Het eerste luik betreft de toetsing van de eerder beschreven theorie aan de praktijk. Daarbij wordt onderzocht hoe de juridische staat van de buurtwegen, op basis van de Atlas der buurtwegen en de wijzigingsdocumenten, overeenstemt met de werkelijkheid. In dit luik zal geanalyseerd worden welke buurtwegen reeds verdwenen zijn en hoe men de nog steeds bestaande buurtwegen kan behouden. In dit verband zal verder verwezen worden naar de overgang tot een Atlas voor trage mobiliteit.

Het tweede luik en wellicht het voornaamste doel van dit praktijkonderzoek bestaat uit het formuleren van beleidsaanbevelingen. De lokale overheid zal op basis van dit verslag beter advies kunnen uitbrengen inzake verleggingen, erkenningen en afschaffingen van buurtwegen. Dit onderzoek zal ook wijzen op de verantwoordelijkheden van de gemeente als behoeder van de buurtwegen.

Als onderzoeksgebied werd geopteerd voor het volledige grondgebied van de gemeente Balen. In de gemeente Balen was nog geen sprake van een solide beleid inzake buurtwegen en een gedegen trage-wegen-beleid bestond al evenmin, ondanks het feit dat alle omringende gemeenten reeds actief waren op dat gebied. Op de gemeentelijke dienst stedenbouwkundige vergunningen van de gemeente Balen ligt de Atlas der buurtwegen ter inzage en is de digitale versie evenzeer beschikbaar maar deze instrumenten werden slechts tot op heden sporadisch gehanteerd.

In de gemeente Balen werden alle buurtwegen, die intussen niet zijn afgeschaft, geïnteriseerd en geëvalueerd. Men laat daarbij geen nog bestaande buurtweg vanuit de atlas der buurtwegen buiten beschouwing. Door tijdsgebrek en het feit dat de inventarisatie een arbeidsintensieve processtap is, zullen wegen ontstaan buiten de legger van de Atlas der buurtwegen niet opgenomen worden in dit onderzoek. Op een later tijdstip en buiten het kader van dit onderzoek zullen deze zogenaamd trage

wegen evengoed geïnventariseerd en geëvalueerd worden. Op die manier verkrijgt de gemeente Balen een globaal en volledig beeld van het netwerk voor trage mobiliteit.

Balen is een zeer uitgestrekte gemeente, een gegeven dat de inventarisatie tot een zeer tijdsrovend proces maakt. Om die reden werd het praktisch deel van dit onderzoek uitgewerkt in samenwerking met de vzw Erfgoed Balen. Erfgoed Balen, voorheen heemkring Balen, streeft ernaar het bedreigde erfgoed in welke vorm dan ook te beschermen.

Het opstellen van de werkkaarten bestemd voor de terreinbezoeken geschiedt op basis van het geoloket van de provincie Antwerpen en het GIS van de gemeente Balen. Het geoloket bevat een functie waar men de Atlas der buurtwegen als onderlegger kan gebruiken bij de projectie van het stratenplan of de topografische kaart. Deze projectie is eveneens mogelijk via het GIS. Voor de verwerking van de gegevens verkregen via inventarisatiefiches, werkkaarten en fotomateriaal zal er gebruik gemaakt worden van de programma's Acces en Excel. Aan de hand van deze programma's kan een databank aangemaakt worden van de desbetreffende buurtwegen en kan de verwerking efficiënter verlopen. De uiteindelijke evaluatie zal plaats vinden via Google Earth. Deze tool maakt het opstellen van evaluatiekaarten mogelijk door het ter beschikking stellen van satellietbeelden.

In het kader van dit onderzoek naar de buurtwegen zullen eveneens gebruikers en belangengroepen bevroegd worden. Het achterhalen van de noden en behoeften van de gebruikers en van de waarde en de knelpunten van de buurtwegen zal gebeuren op basis van een gespreksavond en individuele interviews. Voor de gespreksavond werden de gebruikers, met inbegrip van de lokale middenstand, geheel vrijblijvend uitgenodigd om persoonlijke ervaringen en suggesties uit te wisselen deels via affiches, deels via persoonlijke uitnodigingen. Voorafgaand aan de gespreksavond werd een multifunctioneel ontwikkelingskader opgesteld. Dit is een checklist waardoor men de waarde van de desbetreffende buurtweg kan bepalen. Deze lijst vormde de rode draad doorheen de gespreksavond. Hierna volgt een weergave van het multifunctioneel kader. Dat kwam tot stand door het basismodel van de Trage Wegen vzw te vervolledigen met eigen gegevens.

Multifunctioneel ontwikkelingskader
<i>Ecologische functie</i>
Verbindt deze weg natuurgebieden? Ligt deze weg in een habitat of vogelrichtlijngebied ⁷⁴ ? Heeft deze weg een grote biodiversiteit aan planten en dieren? Loopt de weg door een stiltegebied ⁷⁵ ? Kan deze weg dienen als broedplaats door de aanwezigheid van struiken, stenen, modder, planten, ...?
<i>Mobiliteitsfunctie</i>
Ontsluit de weg akkers of weilanden? Dringt de weginfrastructuur autoverkeer terug? Biedt de weg een veilig alternatief voor bestaande drukke verkeersaders? Verbindt de weg ontmoetingsplaatsen (sportclubs, kerk, jeugdhuis, seniorencentra, lokale Verenigingen, kinderdagverblijven, ziekenhuis, gemeentehuis, bibliotheek, ...) Geeft deze weg de mogelijkheid om op een duurzame wijze naar school, werk of winkel te gaan? Sluit de weg aan op een bushalte of een station?
<i>Landschappelijke functie</i>
Vormt deze weg een belangrijk lijnvormig element in het landschap? Bevordert de aanwezige landbouw het vertezicht of net niet? Liggen er weilanden of akkers naast de weg?

⁷⁴ Op 21 mei 1992 trad de Europese richtlijn 92/43/EEG in werking om de inheemse dieren en wilde fauna en flora in stand te houden. Deze richtlijn werd uitgevaardigd ter bescherming van de biodiversiteit in de lidstaten en ijvert voor een herstel van natuurlijke habitats. Ter uitvoering van de desbetreffende richtlijn werden beschermingszones afgebakend, de vogelrichtlijngebieden.

⁷⁵ In een stiltegebied domineren natuurlijke geluiden van fauna en flora. Ook geluiden van onder meer bewoners, landbouw of bezoekers zijn aanwezig. Geluiden die als storend ervaren worden, zoals verkeersgeluiden, zijn echter vreemd in het gebied. Het Vlaamse gewest heeft geen officiële regelgeving voorzien voor het begrip stiltegebied maar het Vlaams departement Leefmilieu publiceert wel steeds een lijst van gebieden die mogelijk in aanmerking komen op <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/stiltegebieden/toestand>.

Cultuurhistorische functie

Staat er naast deze weg klein onroerend erfgoed (kapelletjes, grenspalen, mijlpalen, ...)?

Bestaat er een legende over deze weg?

Maakte deze weg deel uit van een smokkelroute, kerkpad, molenpad, ...?

Vertelt de begroeiing naast de weg iets over het vroegere gebruik (lindes, eiken, ... als aanduiding van een laan naar een kasteel, houtkanten die gebruikt werden voor brandhout, meidoorn hagen om dieren in de weide te houden, ...)

Staat er naast de weg een oude kerk, toren, kasteel, boerderij, ...?

Ligt de weg naast een schans⁷⁶, grafheuvels⁷⁷, ...?

Maakt de weg deel uit van een relictzone⁷⁸?

Had deze weg een belangrijke functie in het verleden en is dat nog steeds zichtbaar (wegen bij terrasbouw, holle weg, ...)?

Heeft deze weg een historische naam?

Loopt de weg over een erfgoedroute⁷⁹?

Maakt de weg deel uit van een beschermd dorpsgezicht⁸⁰?

Speelruimte

Zijn er naast of op de weg mogelijkheden voor kinderen om te spelen?

Kan de weg gebruikt worden in een droppings- of trekkingsspel?

Biedt deze weg mogelijkheden om een educatief spel op te spelen?

Is er een speeltuin in een straal van 1 km?

⁷⁶ In "Schansen in de voogdij Mol – Balen – Dessel" wordt een schans beschreven als een oud militair verdedigingswerk, een natuurlijk obstakel gemaakt van afgegraven aarde.

⁷⁷ Grafheuvels zijn begraafplaatsen uit de oudheid in de vorm van een grote heuvel.

⁷⁸ Relictzones zijn gebieden waar men veel punt- of lijnrelicten, zichten en ankerplaatsen aantreft en waar dit leidt tot een gehele opwaardering van het landschap. In dit gebied vindt men onder meer bouwkundige elementen met een bijzondere erfgoedwaarde zoals monumenten en landschapselementen met een cultuurhistorische waarde zoals wegtracés terug. Meer voorbeelden kan men terugvinden op <http://www.lne.be/themas/natuurlijke-rijksdommen/planning-van-de-ontginningen/bod-alluviale-en-polderklei/4effecten.pdf>

⁷⁹ Een erfgoedroute is een fysiek traject waarin men verschillende vormen van erfgoed, waaronder historische verhalen en oude kapelletjes, gaat integreren om zo een interactieve erfgoedbeleving te verkrijgen.

⁸⁰ Gebouwen die, samen met hun onmiddellijke visuele omgeving, het algemeen belang dienen, worden via de bescherming als dorpsgezicht behoed in hun voortbestaan voor de volgende generaties.

<i>Sociale functie</i>
Staan er naast deze weg bankjes of andere zitplaatsen waar de mensen kunnen onthaasten? Is er langs deze weg een plaats waar de mensen elkaar kunnen ontmoeten? (picknickweide of -plaats met bankje en tafel)
<i>Economische functie</i>
Maakt deze weg deel uit van een wandel-, ruiters-, men-, fiets- of mountainbike-route? Maakt deze weg deel uit van een kapelletjes-, bokkenrijders-, kerken-, kastelenroute? Is er in de nabije omgeving van de weg mogelijkheid om iets te gaan eten of te drinken? Zijn er in de nabije toekomst regionale ontwikkelingsprojecten gepland? Kan de weg het wateropnemend vermogen verhogen en zo overstroming tegen gaan? Kan er naast deze weg een educatieve route (thema's: planten, dieren, cultuurhistorie, landbouw,...) ontwikkeld worden?
<i>Recreatief</i>
Wordt de weg gebruikt door de plaatselijke bevolking om aan vrijetijdsbeleving (wandelen, fietsen, lopen, ...) te doen? Wordt de weg door de plaatselijke bevolking gebruikt om de hond uit te laten?
<i>Landbouwfunctie</i>
Wordt de weg gebruikt door landbouwverkeer? Heeft de landbouw een invloed op de weg? Heeft de weg een invloed op de landbouw?

Figuur 9: Multifunctioneel ontwikkelingskader voor de evaluatie van de waarde van de buurtwegen⁸¹.

Zoals reeds eerder vermeld werden er ook individuele interviews afgenomen van bevoorrechte getuigen. Omwille van de beperkte tijdspanne werd dit onderzoek cross-

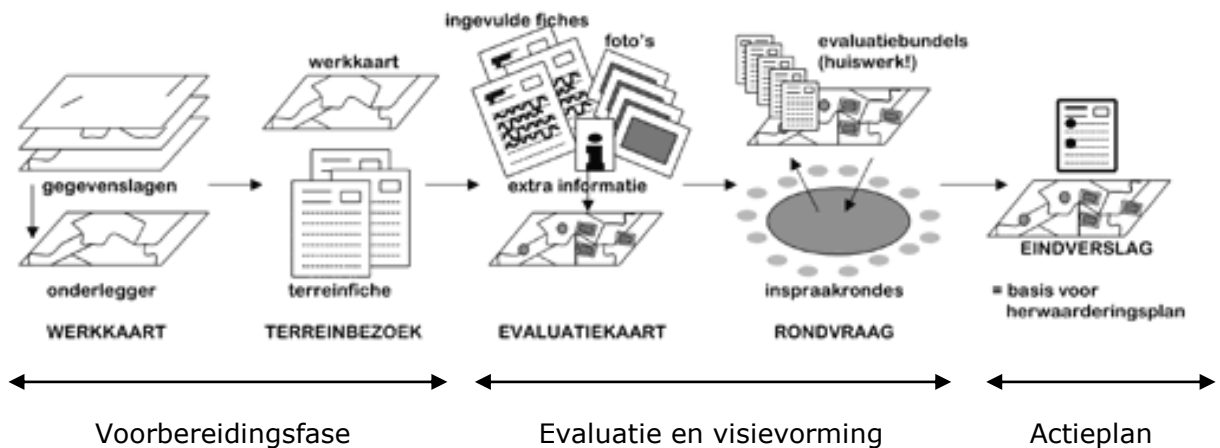
⁸¹ Eigen verwerking gebaseerd op het multifunctioneel ontwikkelingskader van de trage wegen vzw.

sectioneel gevoerd. Dit wil zeggen dat de geïnterviewden slechts eenmaal bevroegd werden. De selectie van de bevoorrechte getuigen gebeurde in samenwerking met de gemeente Balen. Er werd gekozen voor het principe van open interview omdat dit meer mogelijkheden biedt voor het verkrijgen van extra informatie. Om te vermijden dat er zich fouten bevonden in de interviewvragen en de interviewstijl werden eerst interviews afgenomen van een aantal potentiële respondenten bij wijze van proef. Vervolgens werden de open vragen en de wijze van benadering verder op punt gesteld. Pas daarna werd er effectief overgegaan tot de individuele interviews.

3.2 Verloop van het onderzoek

3.2.1 Onderzoekproces

Het onderzoeksproces kan worden opgedeeld in drie stappen. De eerste fase die men doorloopt bij het inventarisatieproces van de buurtwegen, is de voorbereidingsfase waarbij men de werkkaarten gaat opstellen en terreinbezoeken gaat verrichten. In de volgende fase, evaluatie en visievorming, zal er aan de hand van de documentatie uit de voorbereidingsfase een evaluatiekaart opgesteld worden en zullen inspraakrondes gehouden worden. De laatste fase betreft het uitvoeren van het actieplan op basis van het eindverslag.



Figuur 10: Onderzoeksstappen in het onderzoekproces⁸².

⁸² Eigen verwerking gebaseerd om de onderzoeksstappen van de trage wegen vzw. De basisfiguur werd verkregen via het Praktijkboek trage wegen.

3.2.1.1 Voorbereidingsfase

De voorbereidingsfase is de eerste fase in het praktijkonderzoek naar de buurtwegen van de gemeente Balen. Dit stadium kan onderverdeeld worden in twee onderzoeksstappen, namelijk het opmaken van de werkkaart en het terreinbezoek aan de hand van de inventarisatiefiche, zie figuur 1.

Voor de opmaak van de werkkaarten werd Balen ingedeeld in afgescheiden onderzoeksgebieden. Daarna werd voor elk onderzoeksgebied het stratenplan van de gemeente Balen geprojecteerd op de Atlas der buurtwegen. Afhankelijk van het traject en de grootte van de buurtwegen werd gekozen voor een verschillende schaalgrootte gaande van 1:2.500 tot 1:10.000. Bovendien werd voor elk projectgebied het nodige voorbereidend opzoekingswerk verricht met betrekking tot de buurtwegen. Zo werd onder meer topografische kaarten, Atlas der buurtwegen, GIS, luchtfoto's, stratenplan en de wijzigingsdocumenten van de Atlas der buurtwegen ter hand genomen. Alle buurtwegen die voorkomen in een bepaald projectgebied, werden met een opvallende kleur aangeduid op de werkkaarten. Daarbij werd ook de betreffende nummer van de buurtweg verduidelijkt vermits dit in vele gevallen niet meer leesbaar is door de erbarmelijke staat van de Atlas der buurtwegen. Vervolgens werden alle kaartbladen in een databank geplaatst waarbij men alle buurtwegen per werkkaart kon registreren. Deze werkwijze bracht het inventarisatieproces een duidelijke structuur bij.

Na het opstellen van de werkkaarten werd er overgegaan tot terreinbezoeken waarbij kansen en knelpunten van de buurtwegen zorgvuldig konden worden onderzocht. De inventarisatie en de controle van de staat van de buurtwegen in de praktijk werd bewerkstelligd aan de hand van een standaard inventarisatiefiche die weergegeven wordt op figuur 1. Deze fiche maakt het mogelijk om de werkelijke toestand van een buurtweg, wat betreft staat van de bedding, toegankelijkheid, onderhoud, traceerbaarheid en dergelijke, op een efficiënte manier te verwerken. Ook extra informatie die eventueel ter plaatse verkregen wordt, waaronder huidige naamgeving, getuigenissen en legendes, wordt genoteerd op de fiche. Er wordt ook steeds een werkkaart gekoppeld aan elke inventarisatiefiche waarop de betreffende buurtweg beschreven staat met aanduiding van de plaats op het kaartblad en de richting waarin de foto's, van de buurtweg in kwestie genomen zijn. De inventarisatie en de terreinbezoeken zijn arbeidsintensieve stappen in het onderzoeksproces. Om die reden werd de hulp van de vzw Erfgoed Balen ingeroepen.

3.2.1.2 Evaluatie en visievorming

De opzet van deze fase bestaat erin het behoud van de buurtwegen te bevorderen en indien mogelijk samen te zoeken naar geschikte netwerken van buurtwegen waarbij er rekening wordt gehouden met de waarde van de buurtwegen voor de maatschappij. Deze fase omvat twee belangrijke aspecten van het onderzoeksproces. Enerzijds voorziet deze fase van evaluatie en visievorming de opmaak van een evaluatiekaart. Anderzijds schrijft zij de organisatie van een rondvraag voor.

De evaluatiekaart komt tot stand door de gegevens die verworven zijn aan de hand van de inventarisatiefiches te integreren op de werkkaart waarna men het geïnterpreteerde buurtwegennet kan beoordelen. Er wordt gesproken van een evaluatiekaart omdat men op deze kaart de situatie van elke buurtweg in de praktijk gaat beoordelen. De kaart toont duidelijk waar zich de knelpunten en kansen bevinden binnen de gemeente. Het tracé van een desbetreffende buurtweg zal steeds geëvalueerd worden aan de hand van de legende die weergegeven wordt op figuur 10. Deze legende maakt de evaluatie van het tracé van de buurtwegen mogelijk. Afhankelijk van de staat van de buurtweg wordt er een andere kleur gegeven aan het traject. Wegen die onverhard en volledig begaanbaar zijn, krijgen een groene kleur. Buurtwegen die inmiddels verhard zijn, worden aangeduid met een paarse kleur. Buurtwegen die slecht onderhouden zijn, waarvan de doorgang versperd is of die niet meer traceerbaar zijn worden respectievelijk gemarkeerd met geel, oranje en rood⁸³. Op die manier zullen alle knelpunten ad hoc opgespoord en aangepakt kunnen worden.

⁸³ Eigen verwerking.



Figuur 11: Legende ter evaluatie van de staat van de buurtwegen⁸⁴.

In het finale stadium van deze fase van het opzoekingsproces zullen de verschillende evaluatiekaarten van alle buurtwegen geïntegreerd worden in één globaal cartografisch instrument waarop tevens alle attractiepolen van de gemeente Balen worden aangebracht. Deze trekpleisters, waaronder scholen, station, kerken, winkels en sportcentrum, worden aangeduid op de globale evaluatiekaart omdat het noodzakelijk is dat hiernaartoe een trage verbindingsweg bestaat, mogelijk een buurtweg. Ook natuurgebieden worden aangeduid op de evaluatiekaarten vermits ook in en tussen deze gebieden nood is aan trage en veilige verbindingen.

Om de inspraak van het lokale middenveld met betrekking tot de buurtwegen te stimuleren werd er een gespreksavond georganiseerd. Op deze gespreksavond werden alle belangengroepen uitgenodigd waarbij de mogelijkheid geboden werd relevante opmerkingen en suggesties uit te wisselen. Om een grondige en integrale evaluatie in de hand te werken is het noodzakelijk dat alle gesprekspartners een duidelijk begrip hebben van het concept buurtwegen. Derhalve werd er bij aanvang van de gespreksavond gestart met een inleidende presentatie. Daarin worden de termen buurtwegen en trage wegen alsook dit onderzoek naar de buurtwegen grondig toegelicht. Ook werden er in de presentatie duidelijke voorbeelden vanuit de gemeente Balen verwerkt. Het fotomateriaal zorgt er eveneens voor dat de aandacht bij het onderwerp behouden werd. De gespreksavond werd georganiseerd op basis van het overlegmodel. Na de presentatie werd er namelijk overgeschakeld op een inspraakronde waarin alle groepen vanuit de gemeente Balen aan het woord gelaten werden en de mogelijkheid geboden werd hun praktijkervaring mee te delen. Hierbij werd voornamelijk gelet op de noden en behoeften van de gebruikers van de buurtwegen om zo hun waarde te achterhalen. In het vooruitzicht van het verdere onderzoek naar wegen ontstaan buiten de legger van de Atlas der buurtwegen,

⁸⁴ Eigen verwerking

worden eveneens alle trage wegen betrokken bij de inspraakronde. Er wordt gekozen voor een moderator van de vzw Erfgoed Balen om het gesprek op gang te brengen. Daarbij wordt steeds in de gaten gehouden dat de discussies niet oververhit raken. Deze gespreksavond had ook enkele nevendoelestellingen. Zo wordt de inspraakronde onder meer gebruikt om bewoners te sensibiliseren en attent te maken van de buurtwegenproblematiek.

3.2.1.3 Uitvoering actieplan

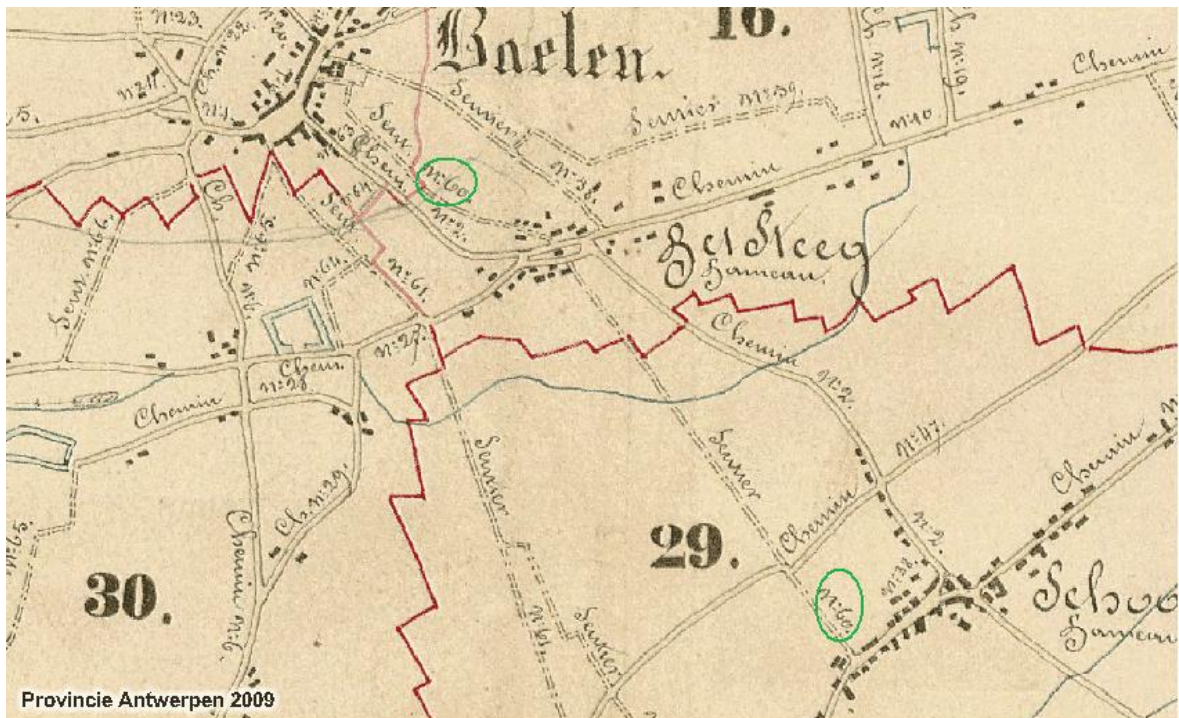
De laatste fase van het onderzoeksproces omvat de opmaak van het actieplan. Op basis van de evaluatiekaarten en de informatie verkregen vanuit de inspraakronde zal er een eindverslag opgesteld kunnen worden. Dit eindverslag vormt de aanloop naar een solide buurtwegennetwerk. In dit verslag worden de sterke en zwakke punten en potentiële ontwikkelingsmogelijkheden van elke buurtweg genoteerd. Daarna wordt het eindverslag doorgegeven voor bestuurlijke opvolging. De gemeente wordt gestimuleerd om verantwoordelijkheid op te nemen en zijn bevoegdheid inzake buurtwegen volledig opnemen en actie ondernemen inzake onderhoud, herinrichten, verleggen of heropenen. De inventaris van de buurtwegen met registratie van knelpunten en kansen laat de gemeente toe om in de toekomst vragen naar afschaffingen of verleggingen van buurtwegen beter te adviseren.

Ook sensibiliseringsacties, waaronder wandelroutes en opruimacties, vanuit het lokale verenigingsleven of vanwege verschillende belangengroepen kunnen de uitvoering van het actieplan bewerkstelligen.

3.2.2 Voorbeeld van een opzoeking in de atlas der buurtwegen

Om de onderzoeksprocedure verder te verduidelijken zal, in het deel dat nu volgt, een voorbeeld worden uitgewerkt. Hierbij zal elke stap in het opzoekingproces geïllustreerd worden aan de hand van documentatie-instrumentarium. Er is geopteerd voor buurtweg 60 die nog steeds ter plaatse traceerbaar is en de huidige verbinding vormt tussen de markt en de Steegstraat in Balen.

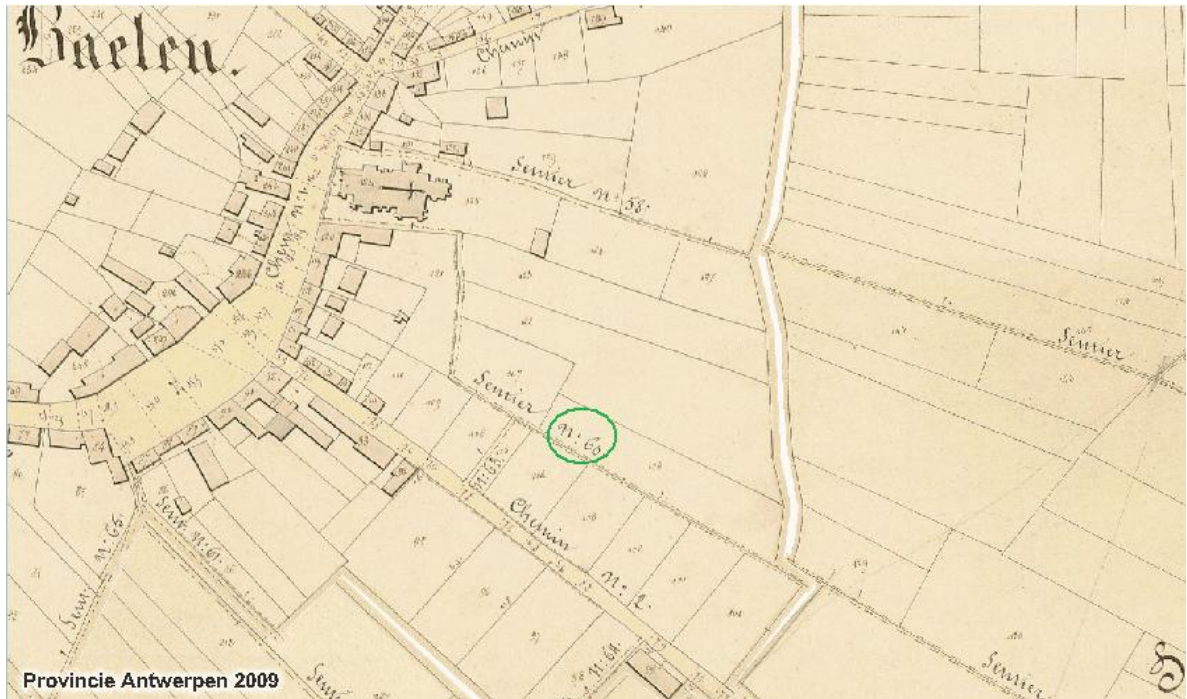
Het eerste documentdeel dat gehanteerd wordt is het algemeen plan van de Atlas der buurtwegen. Dit biedt een globaal beeld van het tracé van buurtweg 60. De desbetreffende buurtweg is met groen aangeduid.



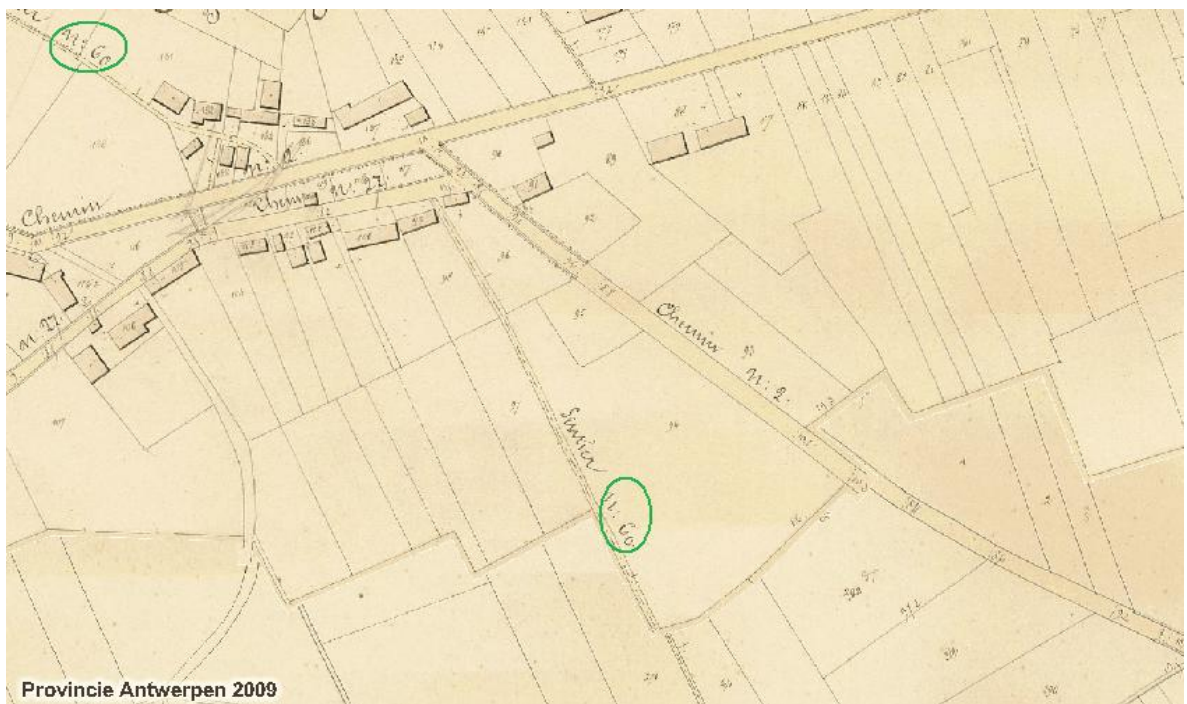
Figuur 12: Onderdeel van het algemeen plan van de atlas der buurtwegen van de gemeente Balen, provincie Antwerpen, verkleinde weergave en oorspronkelijke schaal van 1:10.000. Het tracé van buurtweg nr. 60 loopt van buurtweg 1 tot buurtweg 11⁸⁵.

Daarna wordt de buurtweg opgespoord op de detailplannen van de Atlas der buurtwegen. Op die manier kan men achterhalen welke percelen de buurtweg ontsluit. Buurtweg 60 spreidt zich uit over drie detailplannen, namelijk detailplan 15, 16 en 29.

⁸⁵ Eigen verwerking.

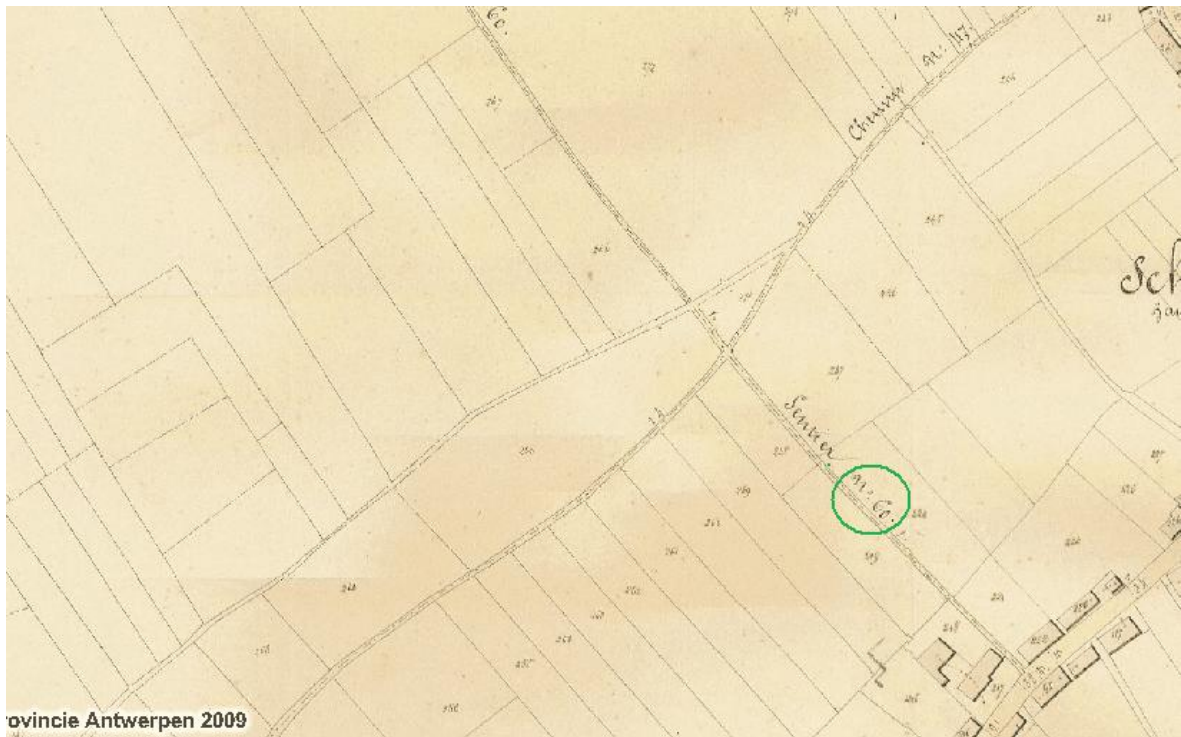


Figuur 13: Onderdeel van een detailplan van de atlas der buurtwegen van de gemeente Balen, provincie Antwerpen, verkleinde weergave en oorspronkelijke schaal van 1:2.500. Detailweergave vanuit detailplan 15 van buurtweg 60⁸⁶.



Figuur 14: Onderdeel van een detailplan van de atlas der buurtwegen van de gemeente Balen, provincie Antwerpen, verkleinde weergave en oorspronkelijke schaal van 1:2.500. Detailweergave vanuit detailplan 16 van buurtweg 60⁸⁷.

⁸⁶ Eigen verwerking.



Figuur 15: Onderdeel van een detailplan van de atlas der buurtwegen van de gemeente Balen, provincie Antwerpen, verkleinde weergave en oorspronkelijke schaal van 1:2.500. Detailweergave vanuit detailplan 29 van buurtweg 60⁸⁸.

⁸⁷ Eigen verwerking.

⁸⁸ Eigen verwerking.

Vervolgens wordt de algemene tabel van de Atlas der buurtwegen ter hand genomen en op basis van dit instrument kan het traject, de benaming door particulieren, de breedte, de lengte en de totale oppervlakte van buurtweg 60 nagetrokken worden. Er werd geen beeld opgenomen van het tweede deel van de algemene tabel, die de onderhoudsplicht en eventuele aanhorigheden vermeldt, vermits deze tabel voor de desbetreffende buurtweg geen gegevens bevat.

NUMERO que chaque communi- cation porte sur le plan.	DÉSIGNATION DE CHAQUE CHEMIN.		INDICATION DES NUMEROS		L'ARCEUR de chaque partie d'après les lois, réglements et autres dispositions existantes.	LONGUEUR totale de chaque chemin.	CONTENANCE				
	DIRECTION.	DÉNOMINATIONS PARTICULIÈRES.	des feuilles du plan de détail sur lesquelles chaque chemin est figuré.	des parcelles de chaque feuille du plan de détail où le chemin commence.			sol.	Mètres.	totale de chaque chemin.		
									Hectares.	Ar.	Cent.
59	de Ougelberg.	Ougelbergpad	16	124	140	1,0	1110	11	10		
60	de Schoor naar Steeg.	Vilderdpad	15	125	100	1,0	1553	15	53		
61	de Scheps.	Schepschepad	15	27	86	1,0	1395	13	95		
62			29	172	149	1,0	895	8	95		

Foto 1: Detail uit de algemene tabel van de Atlas der buurtwegen van de gemeente Balen, provincie Antwerpen⁸⁹.

Op de tabel staat buurtweg 60 ingeschreven als de weg van Schoor naar Steeg. In de volksmond werd er vroeger naar deze buurtweg verwezen als Vilderdpad. Buurtweg 60 is momenteel gekend onder de naam Pastoorpad. De buurtweg 60 kan men terugvinden op de detailplannen 15, 16 en 29. Het tracé van de buurtweg loopt langs de percelen 125 tot 100 op detailplan 15, langs de percelen 127 tot 94 op detailplan 16 en tenslotte voorbij de percelen 271 tot 221 op detailplan 29. De buurtweg kent volgens de algemene tabel een breedte van 1 meter en een totale lengte van 1553 meter. Dit brengt de totale oppervlakte van buurtweg 60 op 15,53 are.

⁸⁹ Eigen verwerking.

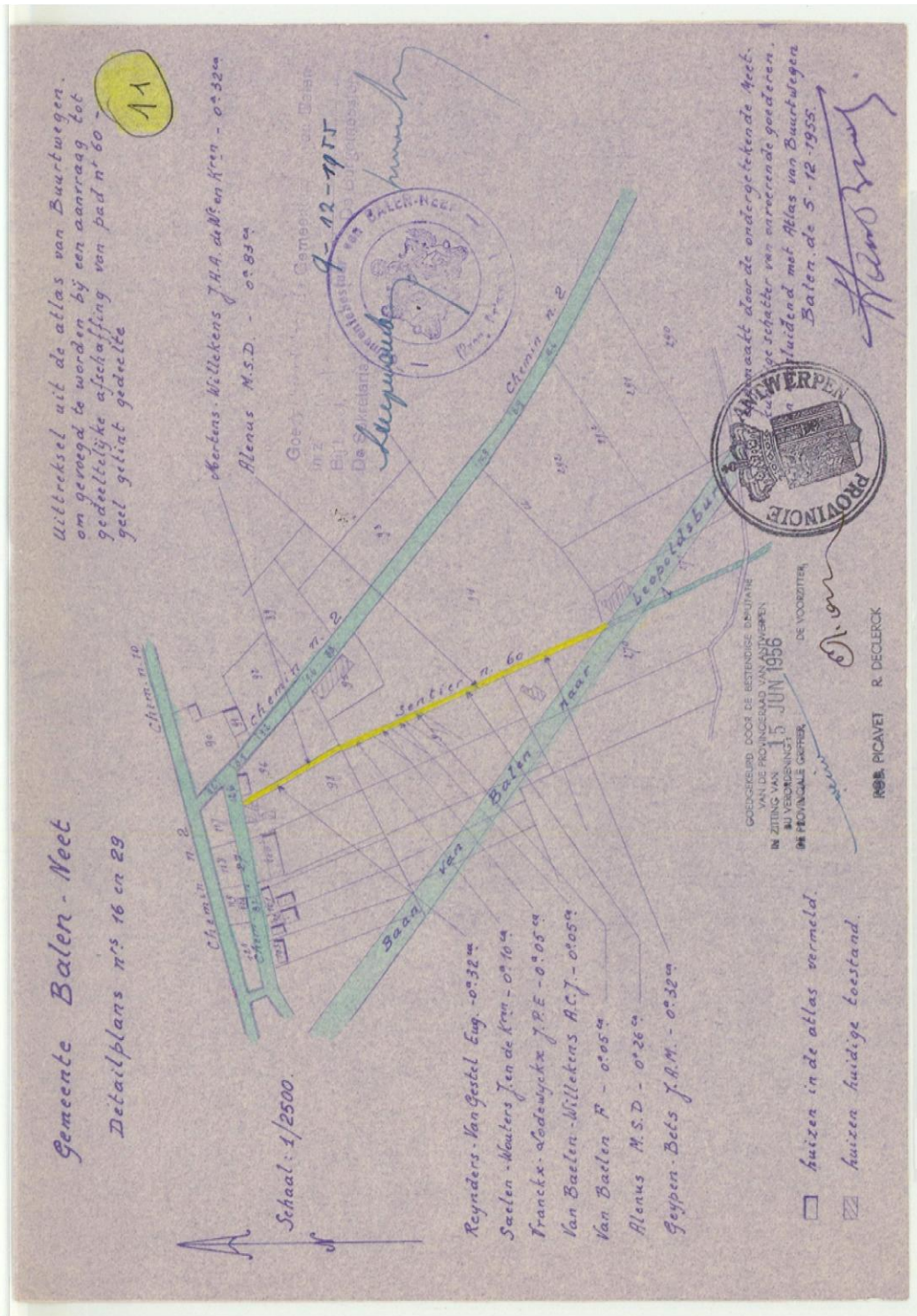
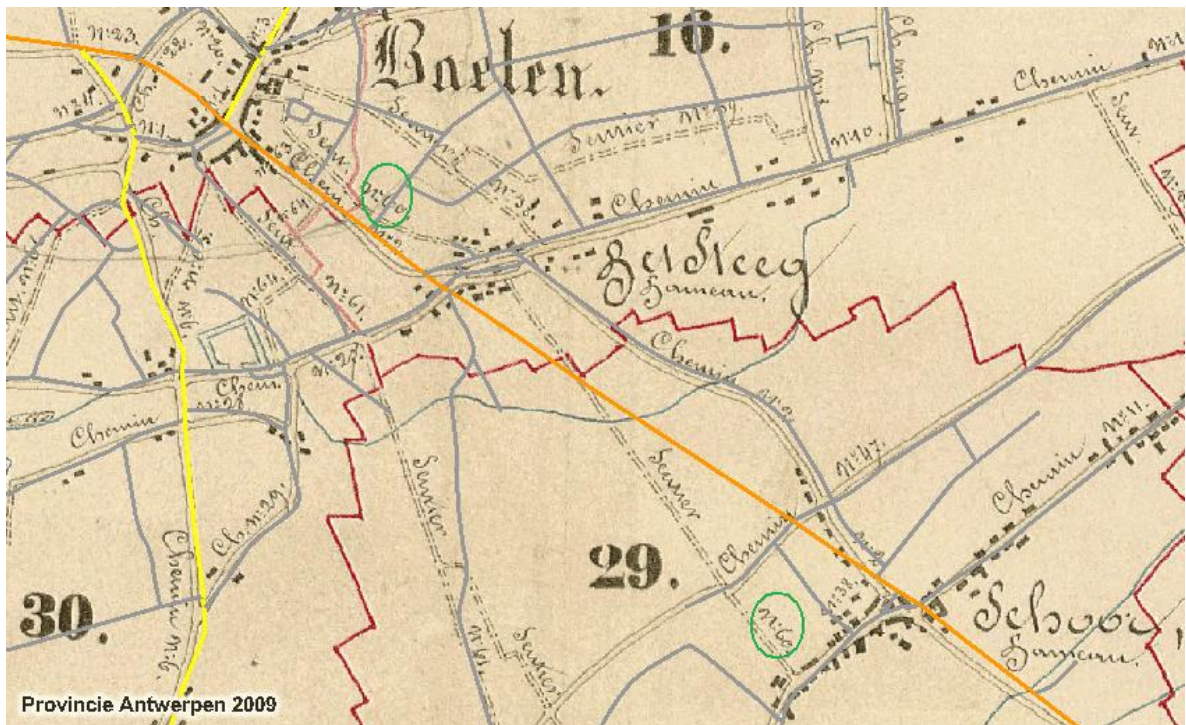


Foto 2: Wijzigingsdocument: beslissing tot gedeeltelijke afschaffing van buurtweg 60 te Balen, provincie Antwerpen, bestendige deputatie 15 juni 1956⁹⁰.

⁹⁰ Wijzigingsdocument werd verkregen via provincie Antwerpen.

Ook een projectie van de wegenkaart op de Atlas der buurtwegen is een essentieel documentdeel in het opzoekingsproces. Dit cartografisch instrument maakt het mogelijk de buurtwegen ter plaatse eenvoudig te lokaliseren en vergemakkelijkt op die manier de inventarisatie en de terreinbezoeken.



Figuur 16: Projectie van de wegenkaart (Navstreet loket, provincie Antwerpen) op de Atlas der buurtwegen verkregen via het geoloket buurtwegen van de provincie Antwerpen, verkleinde weergave en oorspronkelijke schaal 1:10.000⁹¹.

Elke inventarisatie zal steeds gepaard gaan met het invullen van een inventarisatiefiche op het terrein. De gestandaardiseerde fiche van buurtweg 60 wordt weergegeven door volgende foto.

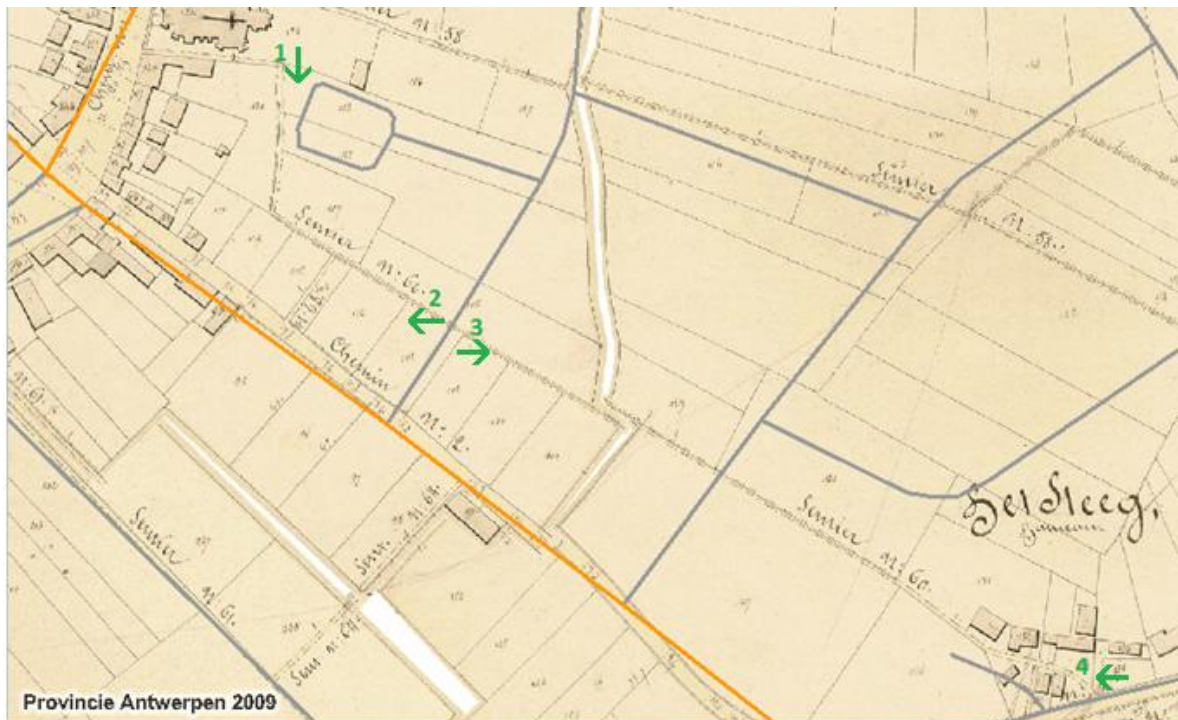
⁹¹ Eigen verwerking.

Inventarisatie trage wegen (deel)gemeente <u>BALEN</u>	
volgnummer weg (op kaart) :	<u>60</u>
Naam inventariseerder :	<u>ANNELIES DELNOOZ</u>
Datum bezoek :	<u>16.11.2009</u>
Omschrijving van de ligging van de weg t.o.v. straten of andere wegen (bijvoorbeeld : verbindt de Langestraat met de Bosstraat)	<u>.....VERBINDT.....MARKT.....MET.....STEEKSEGAAN.....</u> <u>.....EN.....SALIJDT.....DARBY.....GUSTAF.....MOETERSTRAAT.....</u> <u>.....EN.....FABRIC.....KAWAAN.....</u>
Eventueel : naam van de weg	
Is de weg traceerbaar (terug te vinden op het terrein)?	<input type="checkbox"/> Neen, omdat (u hoeft de fiche niet verder aan te vullen) <input checked="" type="checkbox"/> Ja (vul de fiche verder aan) <input type="checkbox"/> Ja, maar het is een louter private toegangsweg (weg die dient tot het verlenen van toegang aan een huis, bedrijf, akker/veld, ...) (u hoeft de weg niet verder te betreden, een beschrijving en foto's kunnen echter wel nuttig zijn)
Is de weg over heel de lengte toegankelijk?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Neen ⇒ Op welke plaats(en) is de weg ontoegankelijk? <input type="checkbox"/> Aan begin- of eindpunt (aanduiden op de kaart of omschrijving :) <input type="checkbox"/> Slechts (een) bepaald(e) deel/delen van de weg : (aanduiden op de kaart of via een schets op de achterkant van de fiche) <input type="checkbox"/> Het hele tracé ⇒ Waardoor wordt de toegang verhinderd? <input type="checkbox"/> Natuurlijke omstandigheden (vb. dichtgegroeid, slecht onderhoud) <input type="checkbox"/> Niet-permanent (vb. poort, bareel, ...) <input type="checkbox"/> Misleidend privaat karakter (fysisch toegankelijk) <input type="checkbox"/> Permanent afgesloten (vb. stort, afsluiting) <input type="checkbox"/> Verbodsteken (de weg is fysisch toegankelijk maar er staat een bordje "privaat", "verboden toegang", ...) <input type="checkbox"/> Andere : ⇒ Indien mogelijk de precieze locatie van het knelpunt en het deel van de weg dat niet toegankelijk is aanduiden op de kaart ⇒ Foto van het knelpunt!
Toestand van de weg :	<input checked="" type="checkbox"/> Onverhard (geef een kort beschrijving) : .. <u>SANDWEG</u> <input type="checkbox"/> Verhard (geef een korte beschrijving) :
Breedte van de weg :	<input type="checkbox"/> Smalspoor (< 2 meter) <input type="checkbox"/> Breedspoor (> 2 meter)
Aantal foto's genomen bij deze weg : (gelieve hiernaast het nummer van de betreffende foto's op te schrijven, alsook op welke plaats de foto genomen is en een beschrijving van wat is afgebeeld. Bv : foto nr 9, foto van de weg/knelpunt, aan de kant van de Langestraat)	Foto nr 1 : <u>BEGINPUNT.....AAN.....KERK</u> Foto nr 2 : <u>OVERSTEEK.....G.M.:S.TRAAT</u> Foto nr 3 : <u>HERSTELING.....BEDDING.....ONGEWOELD</u> Foto nr 4 : <u>EINDEPUNT.....STEEK</u>
Opmerkingen over deze weg	<u>.....IN.....ZEER.....GOEDE.....STAAT.....I.P.A. DEEL.....T.B. HOOGTE.....</u> <u>.....VAN.....G.M.:S.TRAAT.....N.C.E.T. DE BEDDING.....WEL.....</u> <u>.....HERSTELT.....WORDEN.....T. ONDERHOUD.....NOODZAKELIJK.....</u> <u>.....BEGRENT.....AUS.....PASTOORS.PAD.....</u>

Foto 3: Inventarisatiefiche opgemaakt door Annelies Delnooz op 16 november 2009 voor de buurtweg 60⁹².

⁹² Eigen verwerking.

Aan de inventarisatiefiche wordt steeds een kaartblad gekoppeld waarop de plaats wordt aangeduid waar de foto's van de betreffende buurtweg genomen zijn.



Figuur 17: Kaartblad verbonden aan inventarisatiefiche buurtweg 60, gemeente Balen, provincie Antwerpen, met aanduiding van de situering van de getrokken foto's, verkleinde weergave en een oorspronkelijke schaal van 2:2500⁹³.

⁹³ Eigen verwerking.



Foto 4: Weergave van foto 1 verbonden aan de inventarisatiefiche van buurtweg 60 te Balen, provincie Antwerpen. Dit beeld werd genomen aan het beginpunt van de buurtweg, ter hoogte van de Sint-Andries kerk⁹⁴.

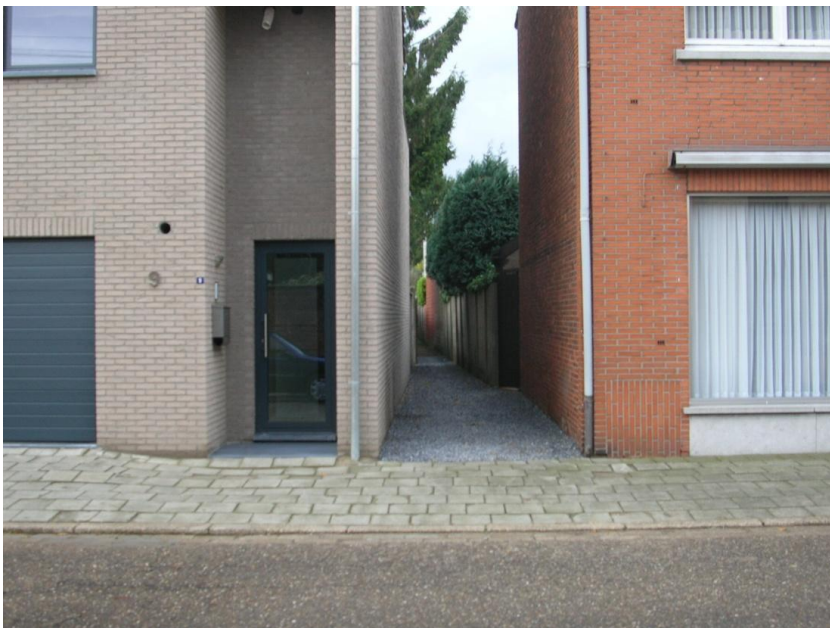


Foto 5: weergave van foto 2 verbonden aan de inventarisatiefiche van buurtweg 60 te Balen, provincie Antwerpen. Dit beeld werd genomen ter hoogte van de Gustaafwoutersstraat⁹⁵.

⁹⁴ Eigen verwerking.

⁹⁵ Eigen verwerking.



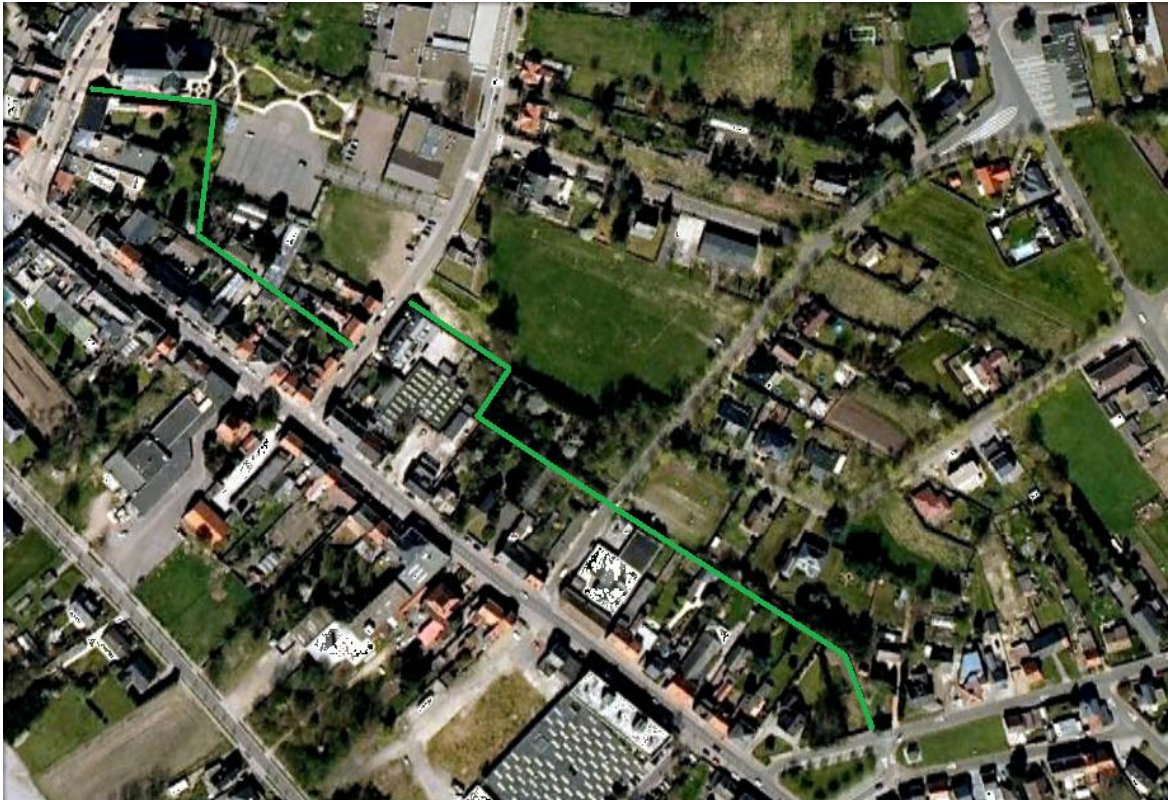
Foto 6: Weergave van foto 3 verbonden aan de inventarisatiefiche van buurtweg 60 gelegen te Balen, provincie Antwerpen. Dit beeld werd genomen ter verduidelijking van het knelpunt met name het gebrekkig onderhoud van een deel van de buurtweg ter hoogte van de Gustaaf Woutersstraat. Inmiddels heeft de gemeente Balen de bedding van deze buurtweg reeds hersteld. Dit gedeelte van de buurtweg vormt dus niet langer een knelpunt⁹⁶.

⁹⁶ Eigen verwerking.



Foto 7: Weergave van foto 4 verbonden aan de inventarisatiefiche van buurtweg 60 gelegen te Balen, provincie Antwerpen. Dit beeld werd genomen aan het eindpunt van de betreffende buurtweg. Aan de linkerkzijde van de foto kan men de kapel van Steeg waarnemen. Deze kapel, met grote erfgoed waarde, kan beschouwd worden als een historisch element dat de buurtweg een meerwaarde biedt⁹⁷.

⁹⁷ Eigen verwerking.



Figuur 19: Luchtfoto, verkregen via Google Earth, van buurtweg 60 gelegen te gemeente Balen, provincie Antwerpen, met aanduiding van de staat van de weg volgens de reeds eerder vermelde legende⁹⁹.

De laatste stap is het integreren van alle evaluatiekaarten van alle buurtwegen om op die manier een globaal netwerk van buurtwegen te verkregen.

3.3 Bevraging van gebruikers en belanghebbenden

Om de specifieke situatie van de buurtwegen in de gemeente Balen te achterhalen werd een gespreksavond georganiseerd. Teneinde de opmerkingen en bevindingen van de gespreksavond in een ruimer kader te plaatsen werden individuele interviews afgenomen van directe betrokkenen.

3.2.1 Gespreksavond

Om de inspraak van het lokale middenveld en andere gebruikers met betrekking tot de buurtwegen van Balen te stimuleren werd er een gespreksavond georganiseerd. Op

⁹⁹ Eigen verwerking gebaseerd op een luchtfoto van Google Earth.

deze gespreksavond werden alle belangengroepen uitgenodigd waarbij de mogelijkheid geboden werd relevante opmerkingen en suggesties uit te wisselen. Zowel recreatieve als functionele gebruikers werden betrokken bij de gespreksavond en het was geen onverdeeld succes. De massale opkomst bewijst dat het thema en de problematiek rond de buurtwegen enorm leeft in Balen.

Verscheidene deelnemers toonden interesse met betrekking tot de resultaten van dit onderzoek. Veel randgemeenten zijn reeds bezig met een project waarbij men de buurtwegen inventariseert. Zij konden echter geen aansluiting maken met de buurtwegen van de gemeente Balen vermits men hier nog geen onderzoek voerde. Ook vanwege talrijke recreatieverenigingen vanuit Balen was er belangstelling voor dit onderzoek.

Vanuit de gespreksavond werd duidelijk dat ontelbare gebruikers reeds negatieve ervaringen hadden ondervonden aangaande de buurtwegen. Onrechtmatige inpalmingen en een duidelijk gebrek aan onderhoud waren enkele van de vele negatieve punten die aangekaart werden. De voorbeelden vanuit de gemeente die gegeven werden, waren talrijk. Vooral vanwege bewoners van deelgemeente Olmen kwamen reacties m.b.t. buurtwegen in erbarmelijke staat. De participanten aan de gespreksavond wisten echter niet waar ze terecht konden met de talloze klachten. Daarnaast was de kennis inzake buurtwegen en de mogelijke acties waarover men als burger beschikt beperkt.

Tenslotte kan er tevens opgemerkt worden dat er veel belangstelling was voor de eeuwenoude atlas der buurtwegen. Men bezag dit oude cartografisch instrument als een waardevol patrimonium dat zeker gekoesterd diende te worden. Men behoort deze kaartbladen veilig te stellen naar de toekomst toe via een gedegen bewaring.

3.2.2 Individuele interviews

Daar waar gebruikers en andere belanghebbende bevroegd werden via een gespreksavond, werden gemeentebesturen en andere directe betrokkenen bevroegd via individuele interviews. Deze interviews werden afgenomen om de problematiek inzake buurtwegen op macroniveau ten volle te bevatten. Aan de hand van enkele steekvragen werd gepeild naar de ervaringen en kennis van enkele gemeentebesturen en medewerkers van de vzw Trage Wegen.

Het eerste punt dat in verscheidene interviews aan de oppervlakte kwam en een aanzienlijk knelpunt op gemeentelijk niveau vormt, is het feit dat er weinig tot geen kennis is aangaande het onderwerp buurtwegen, laat staan over de wetgeving inzake buurtwegen. Ondanks het feit dat de hogere overheid gemeenten een informatieplatform aanbiedt in de vorm van het trage-wegenloket, heeft het merendeel van de Vlaamse gemeenten slechts eenmalig een studiedag bijgewoond. Daardoor blijft de kennis bij lokale ambtenaren, inclusief gemeente Balen, eerder beperkt. T. Renders, mobiliteitsambtenaar van de gemeente Ham stelt wel dat zij continu kennis blijft vergaren door de samenwerkingsovereenkomst die de gemeente aangegaan is met de vzw Trage Wegen¹⁰⁰. Wat betreft de interpretatie van de buurtwegenwet maken vele gemeenten zich sterk dat ze, door gebrek aan eigen kennis, bij onduidelijkheden beroep zullen doen op de vzw trage wegen¹⁰¹. Wat zij echter als problematisch onderkennen is het feit dat diezelfde vzw niet beschikt over een medewerker met een juridische achtergrond. Bij discussies zullen ook zij beroep moeten doen op de expertise van een externe.

Daarnaast was uit de interviews ook zeer duidelijk op te maken dat er enige onduidelijkheid heerst op gemeentelijk niveau wat betreft de persoon die bevoegd is voor de buurtwegen. Op vele gemeenten is de verantwoordelijkheid gedeeld waardoor er vaak verwarring is over wie welke taak op zich moet nemen. In de gemeente Balen zijn zowel bouwdienst, dienst patrimonium als de verkeersdienst verantwoordelijk voor het thema buurtwegen wat vaak leidt tot grote verwarring en een inefficiënt beleid¹⁰². Gemeenten die intensief bezig zijn met een buurtwegenbeleid, werven om die reden een duurzaamheidsambtenaar aan die alle taken in verband met trage mobiliteit vervult en op die manier een beter overzicht heeft van alle kansen en mogelijkheden op gebied van traag verkeer binnen de gemeente¹⁰³. Ook binnen de gemeente

¹⁰⁰ Ham is één van de vele gemeentes die een samenwerkingsovereenkomst is aangegaan met de vzw Trage Wegen in het kader van het proefproject "trage wegen snel getoetst". Met dit project wil de vzw alle gemeenten ondersteunen bij de integratie van duurzame ruimtelijke ontwikkeling in het lokale mobiliteitsplan.

¹⁰¹ Renders, T. mobiliteitsambtenaar gemeente Ham.

¹⁰² Vanstraelen, S. stedenbouwkundig ambtenaar gemeente Balen.

¹⁰³ Een duurzaamheidsambtenaar vervult naast taken inzake buurtwegen tevens andere plichten. Door het feit echter dat alle taken m.b.t. de buurtwegen gecentraliseerd zijn bij één persoon, maakt dat deze een beter overzicht verkrijgt van het buurtwegenbeleid en betere beleidsvoorstellen kan formuleren.

Beringen heeft men zulk ambtenaar aangeworven en zij is nu verantwoordelijk voor de invenarisatie¹⁰⁴.

Op de gespreksavond bleek duidelijk de interesse naar de atlas der buurtwegen en de wijzigingsdocumenten als cartografische instrumenten met een onschatbare historische waarde. Om die reden werd gedurende de interviews tevens gevraagd naar de wijze van bewaring van deze documenten met hoge erfgoedwaarde. De meeste gemeenten die bevroegd werden wisten precies waar deze documenten zich bevonden en hadden deze reeds ondergebracht in een archiefcentrum. De gemeente Ham had daarenboven een kopij ondergebracht bij de dienst mobiliteit, naast het oorspronkelijk document dat zich bevindt in het archief¹⁰⁵. Op de gemeente Balen is men helaas niet op de hoogte waar de wijzigingsdocumenten zich bevinden¹⁰⁶. Deze plandocumenten werden doorheen de jaren steeds bewaard op de provincie.

De sleutelrol van de gemeenten is het onderhouden van de buurtwegen daarom werd ook hierover extra informatie ingewonnen bij verschillende betrokkenen. C. Eykens, medewerkster van de vzw Trage Wegen, stelt dat een goed onderhouden en toegankelijke buurtweg mensen aanzet om sneller de auto te laten staan om korte afstanden af te leggen. Wanneer men als gemeente dus de buurtwegen gedegen onderhoudt stimuleert men het traag verkeer wat veiliger en meer leefbaar is. Op die manier verbetert men de lokale verblijfs- en verplaatsingskwaliteit. Het vermindert de druk van gemotoriseerd vervoer op kwaliteit van verblijf en verplaatsingen¹⁰⁷. In het kader van het onderhoud van de buurtwegen hebben zowel de gemeente Ham als de gemeente Hechtel-Eksel een project ontwikkeld dat bestaat uit samenwerkingsovereenkomsten met aangrenzende eigenaars. Het project houdt namelijk in dat men geëngageerde aangelanden, zogenaamde peters en meters, in ruil voor een vergoeding aanduidt voor het onderhoud en dus het voortbestaan van een buurtweg. Bijgevolg creëert men als gemeente betrokkenheid en is de gemeente snel op de hoogte als er zich onrechtmatigheden voordoen¹⁰⁸.

¹⁰⁴ Schriers, L. duurzaamheidsambtenaar gemeente Beringen.

¹⁰⁵ Renders, T., mobiliteitsambtenaar gemeente Ham.

¹⁰⁶ Om die reden werd beroep gedaan op het provinciebestuur van Antwerpen voor het verkrijgen van de relevante wijzigingsdocumenten.

¹⁰⁷ Eykens, C., medewerkster vzw Trage Wegen.

¹⁰⁸ Saenen, S. schepen gemeente Hechtel-Eksel belast met de thema's mobiliteit en openbaar vervoer.

Verder stelt C. Eykens dat men een duidelijke visie op duurzame ruimtelijke ordening moet uitbouwen en deze integreren in de beleidsdocumenten. Pas wanneer er een ondubbelzinnig actieplan opgesteld wordt, kan het gemeentelijk bestuur de buurtwegen, die nog resten, een afdoende bescherming bieden¹⁰⁹. De gemeente Ham heeft deze constatering ter harte genomen en heeft het concept buurtwegen opgenomen in talrijke beleidsdocumenten waaronder adviesnota, beleidsplan, actieplan en uitvoeringsprogramma¹¹⁰. Ook de gemeenten Beringen en Hechtel-Eksel hebben stelselmatig meer ruimte gelaten voor trage mobiliteit in diverse beleidsinstrumenten. In Beringen wordt er met name eveneens een adviesnota opgesteld voor het schepencollege en deze wordt besproken met de verschillende betrokken diensten waaronder sportdienst, jeugddienst, toeristische dienst, groendienst, e.d.. Daarna volgt een beleidsplan aangaande de wegen, dat eerst voorgesteld wordt aan het schepencollege en daarna de gemeenteraad. Zo tracht men in Beringen te streven naar het opwaarderen van de buurtwegen via een globaal herwaarderingsplan¹¹¹. In de gemeente Balen staat men nog niet zo ver. Noch in het mobiliteitsplan, noch in enig ander beleidsdocument wordt een duidelijke visie aangaande de buurtwegen geformuleerd¹¹².

Tenslotte dient tevens opgemerkt te worden dat de gemeente Ham haar taak als behoeder van de buurtwegen zeer serieus opneemt en op een juiste manier een buurtwegenbeleid voert. Zij reageert namelijk niet enkel bij klachten vanwege gebruikers en belanghebbenden maar treedt ook preventief op. Interessante verbindingen heropent men ook zonder het opduiken van een klacht¹¹³.

¹⁰⁹ Eykens, C, medewerkster vzw Trage Wegen.

¹¹⁰ Renders, T., mobiliteitsambtenaar gemeente Ham.

¹¹¹ Schriers, L., duurzaamheidsambtenaar gemeente Beringen.

¹¹² Vanstraelen, S., stedenbouwkundig ambtenaar gemeente Balen.

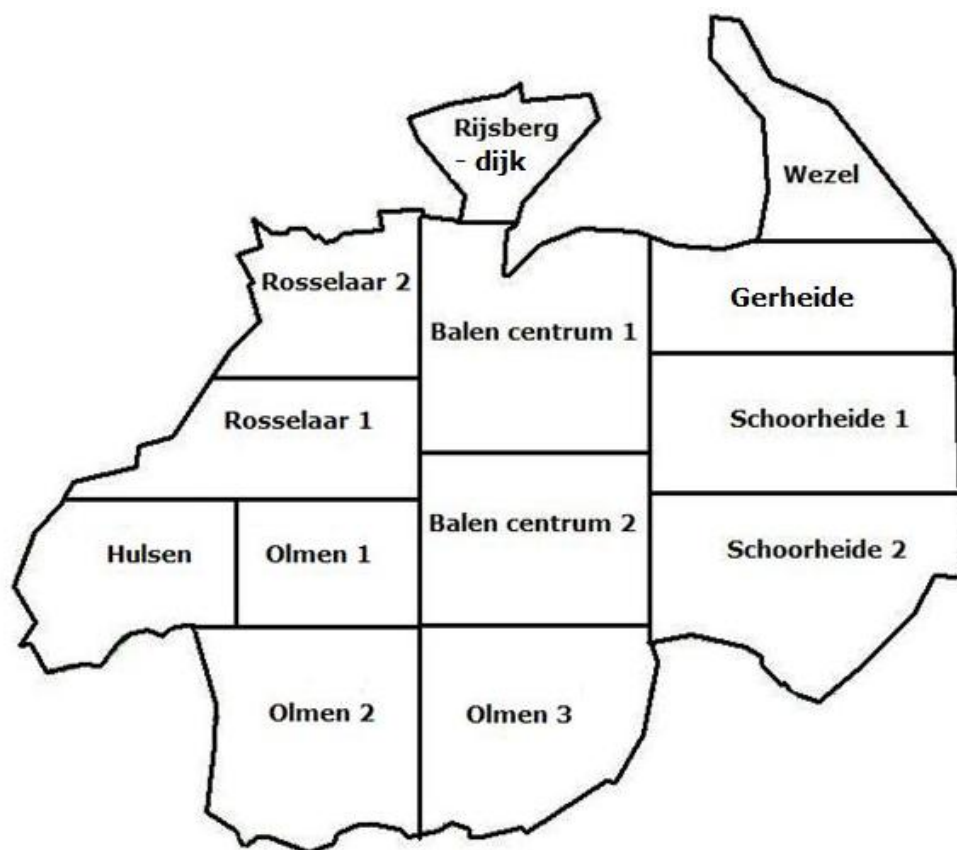
¹¹³ Renders, T., mobiliteitsambtenaar gemeente Ham.

4. Verwerking van de onderzoeksresultaten

4.1 Evaluatiekaarten

Na de opmaak van de individuele inventarisaties van alle buurtwegen die de gemeente Balen omvat, wordt er overgegaan tot het integreren van alle desbetreffende wegen. Het resultaat van deze integratie is een evaluatiekaart waarop alle buurtwegen van de gemeente Balen, die volgens de atlas der buurtwegen en de betreffende wijzigingsdocumenten nog bestaan, worden weergegeven, mits aanduiding van de staat waarin zij zich bevinden en eventuele attractiepolen in de omgeving. De staat van de buurtwegen zal worden aangeduid volgens de reeds eerder vermelde legende. Attractiepolen zullen gemarkeerd worden met een roze stip. Onder deze attractiepolen wordt onder meer verstaan; scholen, kerken, jeugdcentra, sportcomplexen en station. Ook alle natuurgebieden die de gemeente Balen rijk is, zullen aangeduid worden met een roze kleur.

Balen is een zeer uitgestrekte gemeente, wat het opstellen van een integrale evaluatiekaart bemoeilijkt. Om een beter overzicht te verkrijgen van de evaluatiekaarten werd de gemeente Balen opgedeeld in welgeteld 13 gebieden. Deze gebieden werden telkens vernoemd naar het gehucht of deelgemeente waarop ze betrekking hebben. In de onderstaande figuur kan men de volgende gebieden onderscheiden; Balen centrum 1, Balen centrum 2, Gerheide, Hulsen, Olmen 1, Olmen2, Olmen 3, Rijsbergdijk, Rosselaar 1, Rosselaar 2, Schoorheide 1, Schoorheide 2 en Wezel.



Figuur 20: Opdeling gemeente Balen in 13 deelgebieden. Gereduceerde weergave van de gemeente Balen op schaal 1:75.000¹¹⁴.

¹¹⁴ Eigen verwerking.

4.1.1 Evaluatie Balen Centrum 1

De eerste evaluatiekaart die nader wordt besproken, betreft het deelgebied Balen Centrum 1. De attractiepolen die men kan onderscheiden in dit deelgebied zijn het jeugdcentrum Biesakker¹¹⁵, de Sint-Andries kerk, het station, Basisschool De Bosmier, Vrije Basisschool Centrum en Basisschool Het Klepperke.

Als men de eerste evaluatiekaart Balen Centrum 1 bekijkt, merkt men meteen op dat het tracé van veel wegen vanuit de atlas der buurtwegen samenvalt met het tracé van het huidige geasfalteerd verkeerswegennet. Het feit dat vele van deze wegen verhard zijn en dus mogelijkheden bieden voor verkeer aan hoge snelheden, zorgt ervoor dat deze buurtwegen hun potentieel milieuvriendelijk en veilig karakter verliezen.

In dit deelgebied van de gemeente Balen zijn er echter wel nog enkele onverharde, authentieke buurtwegen te onderscheiden. Het Pastoorspad en Kerkpad zijn twee groen gecodeerde buurtwegen die zeer frequent gebruikt worden. Tijdens de week worden deze wegeltjes gebruikt door schoolkinderen van de Vrije Basisschool Centrum en in de weekends door kinderen die zich naar jeugdcentrum Biesakker verplaatsen. Het Pastoorspad werd eveneens reeds opgenomen in een wandelroute van de toeristische dienst Balen VVV waardoor zijn toekomst gewaarborgd blijft.

Ook het padje dat de binnenweg vormt tussen de Steegstraat en de Benoit Belmansstraat wordt vaak gebruikt. Zowel personen die op een snelle manier de winkelstraat willen bereiken als personen die zich op een veilige manier naar het station of de nabijgelegen basisschool willen begeven, gebruiken dit wegeltje. Het tweede deel van dit pad, dat vroeger doorliep tot aan de Veststraat, is verdwenen door de komst van de spoorwegverbinding Mol – Diest¹¹⁶. De gemeente moet er zich wel van bewust zijn dat de vele kinderen, die gebruik maken van dit veilige paadje, uitkomen op een uiterst drukke verkeersweg. Naar de toekomst toe dient ze te bekijken of de kruising tussen deze twee wegen op een veiligere manier georganiseerd kan worden. Daarbij kan de gemeente de opties onderzoeken van omegaprofielen, verkeersspiegels en wegverhogingen.

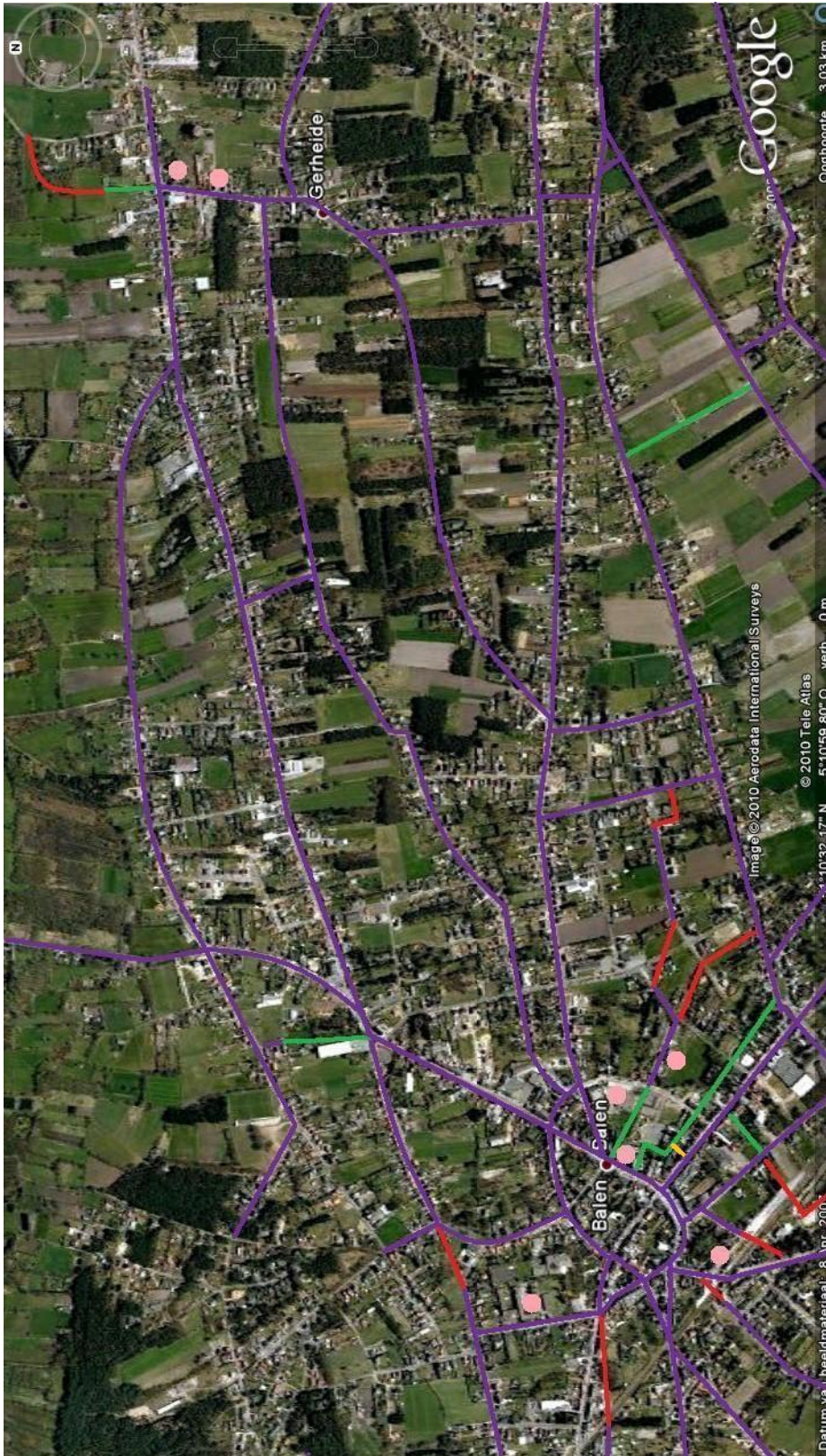
¹¹⁵ Biesakker is een jeugdcentrum gelegen in het centrum van de gemeente Balen waar zich verscheidene jeugdbewegingen hebben gevestigd waaronder Chiro, KSA, KLJ en speelpleinen.

¹¹⁶ In 1878 kwam de spoorweglijn Mol – Diest tot stand. Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.

Verder kan men nog slechts twee groen gecodeerde buurtwegen onderscheiden op de evaluatiekaart. Enerzijds bestaat er een buurtweg die de verbinding tussen de Polkaweg en de Deliestraat vormt. Dit mooie wegeltje is een tamelijk onbekend pad en moet meer onder de aandacht gebracht worden. De gemeente kan dit nastreven door middel van sensibiliserende acties waarbij men het paadje op neemt in lokale wandelroutes of de burgers te informeert over deze veilige verbinding via de gemeentekrant. Anderzijds is er eveneens een onverhard pad tussen de Steegsebaan en Sinterveld. Ter hoogte van de desbetreffende weg liggen enkele voetbalvelden, die via de onverharde buurtweg op een veilige manier bereikt kunnen worden.

Tevens zijn er verscheidene buurtwegen of delen van buurtwegen die niet meer traceerbaar zijn. Vaak zijn deze delen verdwenen door de komst van de spoorlijnverbinding Mol - Diest. Het tracé van de buurtwegen, zoals beschreven in de atlas der buurtwegen, wordt in een paar gevallen doorsneden door de huidige bebouwing. Wat men wel kan opmerken is het feit dat vele van de oorspronkelijke tracés, die intussen verdwenen zijn, omgevormd zijn tot het huidige wegennet.

De buurtweg die extra aandacht verdient is buurtweg nummer 63. In de atlas der buurtwegen staat deze weg ingeschreven als de verbinding tussen buurtweg 60 en buurtweg 2. Thans zou dit de verbindingsweg zijn tussen het pastoorspad en de Steegstraat. Momenteel is deze buurtweg onrechtmatig ingepalmd door aangelanden die dit wegeltje afsluiten met twee poorten, aan begin en eindpunt. Via deze weg zou men zich nochtans op een uiterst veilige manier kunnen verplaatsen binnen het centrum van Balen vermits deze verbonden is aan de buurtweg 60, die nog volledig intact is. Actie vanwege de gemeente Balen is in dit geval zeker noodzakelijk. Aan de gemeente kan worden gesuggereerd te bekijken hoelang deze buurtweg reeds onrechtmatig ingenomen wordt door de aangelanden. Indien dit de termijn van dertig jaar niet overschrijdt, dient men de eigenaar op de hoogte stellen van de inbreuk en hem vragen de fysieke belemmering te verwijderen. Wanneer de desbetreffende eigenaar dit verzoek niet nakomt, is het wenselijk dat de gemeente naar een rechtbank stappen. Indien de toegang al meer dan dertig jaar wordt ontzegd, rest de gemeente nog de optie tot onteigening. Het betreft hier een uiterst belangrijk paadje dat een zeer milieuvriendelijke en veilige verbinding vormt en zeker terug opengesteld moet worden. Hierdoor is het algemeen belang reeds aanwezig.



Figuur 21: Evaluatiekaart Balen Centrum 1 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹¹⁷.

¹¹⁷ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.2 Evaluatie Balen Centrum 2

Het tweede deelgebied dat afgebakend werd, werd aangeduid als Balen Centrum 2. De attractiepolen die men kan onderscheiden in dit deelgebied zijn Sportcomplex De Bleukens¹¹⁸, het kerkhof, het station en de Gemeentelijke Basisschool Schoor.

Ook op deze evaluatiekaart valt duidelijk op te maken dat het overgrote deel van de buurtwegen verhard zijn en momenteel deel uitmaken van het gemeentelijk wegennet.

Daarnaast zijn er enkele onverharde buurtwegen waar te nemen op de evaluatiekaart Balen Centrum 2. Naast het Pastoorspad en het Kerkpad, die reeds besproken zijn vermits zij eveneens vermeld stonden in het voorgaande deelgebied, zijn er daarenboven groene verbindingen zichtbaar tussen de Waterstraat en het kanaal Dessel – Kwaadmechelen¹¹⁹ en tussen de Puttestraat en datzelfde kanaal. Vaak worden deze paadjes gebruikt door wandelaars en andere recreanten, die de korte route naar het kanaal benutten. Deze wegen worden echter ook gebruikt als sluiproute naar het containerpark, dat zich op enkele meters van deze buurtwegen bevindt. Hierdoor kan de veiligheid van de zwakke weggebruikers op deze buurtwegen in het gedrang komen. Aan de gemeente kan worden aangeraden consequent op te treden tegen dit sluipverkeer vermits er een geasfalteerde route aanwezig is naar het containerpark voor het autoverkeer. De gemeente kan in het kader van zijn reglementerende bevoegdheid inzake openbare wegen, fysieke belemmeringen plaatsen om het autoverkeer te weren. Hierbij kan zij onder meer het plaatsen van paaltjes en omegaprofielen in overweging nemen. Dit moet uiteraard gepaard gaan met een grote informatiecampagne waarbij de gemeente de burgers van Balen op de hoogte stelt van de problemen op deze wegen en de acties die men aldus onderneemt.

De laatste onverharde buurtweg die weergegeven wordt om deze evaluatiekaart bevindt zich tussen de Schutterstraat en het Holven. Een deel van deze weg is echter niet meer traceerbaar ter plaatse waardoor men enkel het begin en einde van de buurtweg kan gebruiken. Deze buurtweg biedt nochtans veel potentieel als veilige verbinding naar multisportterrein De Bleukens. Aan deze buurtweg hebben zich bovendien tal van andere trage wegen gehecht waardoor men zich, via een netwerk

¹¹⁸ Multisportterrein.

¹¹⁹ In 1856 werd het kanaal Dessel – Kwaadmechelen gegraven. Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.

van veilige en milieuvriendelijke verbindingen, zou kunnen verplaatsen binnen dit deel van de gemeente. De gemeente dient het gehele tracé van de buurtweg weer openmaken want deze weg biedt veel kansen voor trage mobiliteit naar bepaalde attractiepolen binnen de gemeente. In de eerste plaats kan men de gemeente aanbevelen, in het kader van het verjaringsprincipe van de buurtwegenwet, te bekijken hoelang de weg verdwenen is. Indien dit minder dan dertig jaar is, kan de weg door de gemeente heropend op het oorspronkelijk tracé. Wanneer de buurtweg echter meer dan dertig jaar verdwenen is, rest de gemeente de optie tot onteigening. De gemeente kan dan wel in samenspraak met de aanpalende eigenaars het oorspronkelijk tracé verleggen naar de perceelsgrenzen, indien dit een waardig alternatief vormt. Hierdoor ontstaan er geen verhitte discussies tussen gebruikers en aangelanden.

Op het niet-traceerbare gedeelte van de buurtweg heeft de bedding plaats gemaakt voor weiland. Om het tracé van de buurtweg terug zichtbaar te maken, moet de bedding van de buurtweg bewerkt worden want enkel inlopen is geen duurzame oplossing. In vele gemeenten wordt gebroken mengpuin aangebracht op de bedding van de buurtwegen waarna het zorgvuldig aangestampt wordt. Op die manier wordt een milieuvriendelijke, degelijke verbinding verkregen.

Buurtwegen die niet meer traceerbaar zijn en aangeduid staan in rood, zijn ook in dit deelgebied aanwezig. Het verdwijnen van buurtwegen of een gedeelte van een buurtweg is voornamelijk te wijten aan de aanleg van de spoorlijn Mol – Diest en het kanaal Dessel – Kwaadmechelen.

Ook op deze evaluatiekaart is er een knelpunt aanwezig. Het oorspronkelijk tracé van buurtweg 61 valt deels samen met de huidige Benoit Belmansstraat en Schepsveld en voor een groot deel is de buurtweg niet meer traceerbaar. Een klein deel van deze buurtweg, gelegen ter hoogte van de Benoit Belmansstraat, is wel nog steeds traceerbaar maar de toegang wordt intussen verhinderd door een poort en werd voorzien van het bordje 'prive terrein'. Dit poortje is evenwel niet altijd gesloten maar vanuit verschillende hoeken komt steeds vaker de vraag of men dit wegeltje in se mag gebruiken. Zowel gedurende de inventarisatie als tijdens de gespreksavond kwam duidelijk naar voor dat vele personen de kans willen benutten dit wegeltje te gebruiken als korte route naar het kerkhof van Balen maar vaak op een gesloten poortje stotten¹²⁰. De gemeente Balen zal in deze casus de mogelijkheden moeten

¹²⁰ Anoniem.

bekijken voor het openstellen van dit paadje voor het publiek om zo een veilige en korte verbinding met het kerkhof aan te bieden aan belanghebbenden. Dit poortje mag niet getolereerd worden door de gemeente. Ze dient hier daadkrachtig optreden. Ook voor dit knelpunt kan men de gemeente aanbevelen te onderzoeken hoelang de toegang fysiek belemmerd wordt. Vanuit de gespreksavond werd duidelijk dat het een recente inbreuk betreft. In dat geval kan de gemeente de desbetreffende eigenaar zonder meer verzoeken het poortje te verwijderen. Ook het bordje dat stelt dat het een private weg betreft, moet zeker weggehaald worden. Indien de eigenaar niet reageert kan de gemeente gerechtelijke stappen ondernemen om op die manier de doorgang te verzekeren.



Figuur 22: Evaluatiekaart Balen Centrum 2 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹²¹.

¹²¹ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.3 Evaluatie Gerheide

Gerheide is het deelgebied gelegen in het noordoosten van Balen. Gerheide omvat onder meer het recreatiedomein De Keiheuvel¹²² en het natuurdomein De Most. De naam "Most" heeft betrekking op het natuurlijke milieu in dit gebied, met name een moerassige streek¹²³. Attractiepolen die men terugvindt op deze evaluatiekaart zijn onder meer speeltuin De Keiheuvel, tennisclub GT, zwembad De Keiheuvel en de Aëroclub.

Zoals de evaluatiekaart toont, is dit deelgebied twee uitgestrekte onverharde buurtwegen rijk. Deze buurtwegen worden heden Heerbaan en Pelterweg genoemd en worden vaak gebruikt door recreanten en zwakke weggebruikers. Zowel de onverharde bedding, die het autoverkeer verhindert, als de natuurlijke omgeving dragen bij tot de waarde van de beide buurtwegen. Door het feit dat de buurtwegen gelegen zijn in het recreatiedomein De Keiheuvel, de trekpleister bij uitstek van de gemeente Balen, kan men aannemen dat de toekomst ervan verzekerd is. De gemeente Balen promoot het gebied namelijk als natuur- en recreatiepark, een uitgelezen oase voor de liefhebber van rust en stilte. Om deze kwaliteiten van het gebied te behouden, zal men de buurtwegen die bijdragen tot het karakter ervan, zoveel mogelijk trachten te beschermen.

Ook kan men een onverharde verbindingsweg terugvinden tussen Ongelberg en Steegsebaan. Deze zandweg biedt een korte en veilige verbinding tussen de twee geasfalteerde drukkere wegen.

De overige buurtwegen die voorkomen in dit deelgebied zijn inmiddels verhard en vallen nagenoeg volledig samen met het tracé van de huidige wegen voor gemotoriseerd verkeer.

¹²² De Keiheuvel is een veelvoudig recreatieoord dat gegroeid is uit een uniek duingebied. In De Keiheuvel hebben zich tal van recreatiedomeinen gevestigd waaronder campings, manège, motorcrossterrein en speeltuin. Ook vormt het domein een uitgelezen wandeloord.

¹²³ Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.



Figuur 23: Evaluatiekaart Gerheide met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹²⁴.

¹²⁴ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.4 Evaluatie Hulsen

Bij de analyse van de evaluatiekaart Hulsen valt meteen op dat er slechts een beperkt aantal buurtwegen door dit deelgebied lopen. Ook hier treft men enkele attractiepolen aan waaronder het kerkhof van Hulsen, de Gemeentelijke Basisschool De Twinkeling en de Sint-Hubertuskerk.

De paars gemarkeerde wegen zijn buurtwegen die intussen verhard zijn en samenvallen met de huidige autoverkeerswegen. Een deel van buurtweg 32, die thans Hulsen genoemd wordt, is afgezet met paaltjes aan het begin van de weg om autoverkeer uit te sluiten. Dit stuk van circa 100 meter wordt momenteel enkel nog gebruikt als fietspad. Buurtweg 41 is verhard maar door de beperkte breedte van de weg kunnen twee auto's elkaar met moeite passeren. De gemeente wil het autoverkeer op deze weg namelijk zo beperkt mogelijk houden omdat er veel fietsers, voornamelijk schoolgaande jeugd, gebruik van maken¹²⁵.

In Hulsen kan men eveneens enkele onverharde buurtwegen terugvinden. Vooreerst is er buurtweg 43 die nu een mooie brede zandweg is doorheen de dennenbossen van Hulsen. Op het einde is de weg circa 100 meter niet begaanbaar noch bereikbaar tengevolge van een modderpoel veroorzaakt door tractorverkeer. Het gemanooeuvreer van tractoren aan de stallingen, gelegen aan het einde van de buurtweg, heeft diepe sporen achtergelaten. Een afdoende herstel van de bedding van de zandweg op deze plaats is noodzakelijk om de buurtweg in ere te herstellen en volledig toegankelijk te maken. Om resultaat op lange termijn te verkrijgen kan men de gemeente adviseren om eveneens het tractorverkeer, dat aan de basis ligt van het probleem, aan te pakken. Een landbouwer moet beroepshalve rijden maar de gemeente Balen kan de landbouwer herstel opleggen waarbij deze de bedding dient te egaliseren indien deze beschadigd is. Er moet uiteraard controle gevoerd worden of de landbouwer de verplichtingen nakomt en de bedding daadwerkelijk herstelt.

Daarnaast is een deel van buurtweg 71, die volgens overlevering de benaming 'Het Binnenpaadje' draagt, traceerbaar en onverhard. Van het ganse pad is slechts een 100-tal meter overgebleven dat nog steeds het oude tracé volgt. Dit pad ligt tussen de kleuterschool en het jeugdheim en dient eigenlijk ook enkel voor een verbinding tussen deze twee attractiepolen. Door andere weggebruikers wordt dit wegeltje niet meer gebruikt omdat er verscheidene knelpunten aanwezig zijn. Heden verspert onder

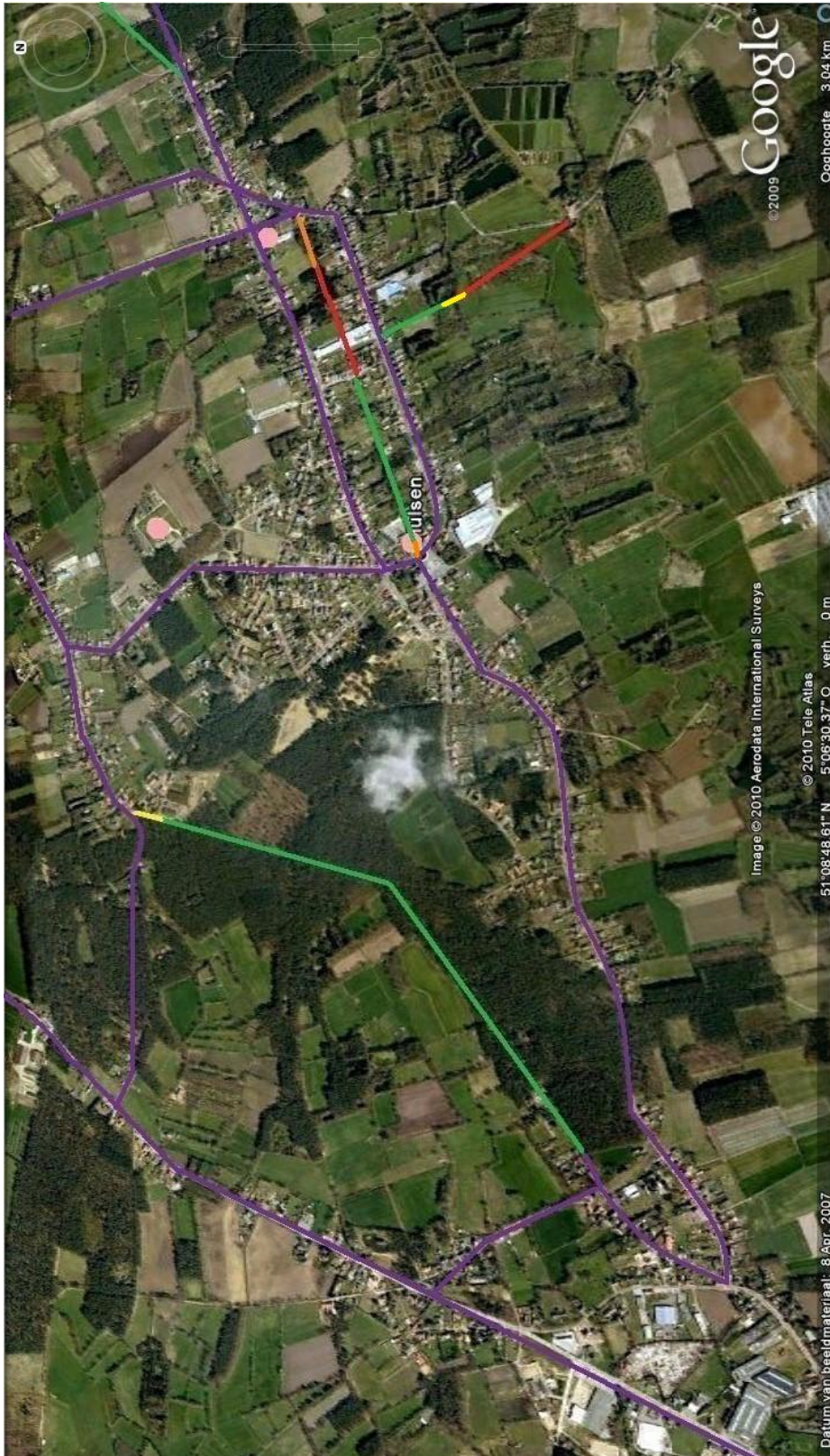
¹²⁵ Alex Smeyers, inwoner Hulsen.

meer een conifeer de toegang en ook verderop verhindert verwilderde begroeiing de doorgang. Bovendien is er een betonplatuschutting op het oorspronkelijke tracé geplant en waar de vroegere buurtweg uitkwam op het marktplein is momenteel een oprit van een huis, voorzien van een poort. Vandaag is de buurtweg enkel te bereiken via de oprit van het Jeugdheem. Het betreft hier een befaamd paadje dat zeer waardevol is voor de schoolgaande jeugd en andere buurtbewoners vermits het een veilig alternatief vormt voor de drukkere gemeentewegen. Zoals op de foto's in de bijlage duidelijk wordt, is er de mogelijkheid om het tracé van het buurtwegeltje te verleggen naar de perceelgrenzen en dus langs de betonplaat te sturen. Ook voor de bebouwing verderop kan de gemeente een oplossing vinden door het tracé te verplaatsen naar de perceelgrenzen. Op die manier wordt door een alternatieve route toch een veilige verbinding gecreëerd.

Verder is eveneens het paadje naar de Straalmolen befaamd in Hulsen¹²⁶. Dit graspad loopt door tot aan een vijver. Rechts naast de afsluiting van deze vijver kan men het pad verder traceren tot aan de Laak. Het pad is op dit deel goed herkenbaar, maar onbegaanbaar door de overhangende planten tot op ca. 1 meter van de grond. Verderop is de vroegere weg verdwenen. Regelmatig kwam de vraag om dit paadje in ere te herstellen. Velen herinneren zich dit paadje nog als verbinding tussen Hulsen en Straalmolen¹²⁷. Het betreft hier een prioritaire verbinding dus een gemeentelijk optreden lijkt wenselijk om een oplossing bieden voor de problemen die zich stellen. De knelpunten die zich op dit padje voordoen, kunnen voor een deel eenvoudig opgelost worden via een flinke snoeibeurt. Het tracé dat overgenomen is door weiland kan de gemeente herstellen door het bewerken van de bedding met een semiverharding op basis van steengruis. Op die manier wordt de buurtweg een permanente waarde.

¹²⁶ Straalmolen is een watermolen gelegen langs de Grote Nete en is nu een beschermd monument.

¹²⁷ Alex Smeyers, inwoner Hulsen.



Figuur 24: Evaluatiekaart Hulsen met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹²⁸.

¹²⁸ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.5 Olmen 1

Olmen is aanvankelijk een dun bevolkte, landbouwgemeente. In de periode tussen 1863 – 1877 werden talrijke buurtwegen van Olmen verhard vermits de grootgrondbezitters, die zich er gevestigd hadden, op die manier de handel trachtten aan te trekken en Olmen meer toegankelijk te maken¹²⁹. Sinds de fusie van Olmen met Balen in 1977 is de fusiegemeente geëvolueerd tot een groene residentiële woonzone met mooie natuurgebieden.

Op de evaluatiekaart Olmen 1 kan men in het noordwesten de natuurzone Griesbroek onderscheiden. Dit gebied behoort tot de Olmense Netevallei en valt volledig onder de Europees habitatrictlijn¹³⁰. Verder worden drie attractiepolen weergegeven op de evaluatiekaart met name Basisschool Klavertje 4, Sportschuur Olmen en de Sint-Willibrorduskerk.

Als men de categorisering van de staat van de buurtwegen analyseert, bemerkt men dat enkele buurtwegen onderbroken zijn door het ontstaan van het kanaal Dessel – Kwaadmechelen. Daarnaast zijn er buurtwegen die niet meer traceerbaar zijn omwille van bebouwing of bebossing. De bebouwing van de buurtweg is reeds meer dan dertig jaar geleden geschied. Het daadwerkelijk terug openmaken van de buurtweg is wellicht juridisch niet meer mogelijk. Onteigening is aldus de enige optie voor de gemeente. Door het feit dat de verdwenen buurtwegen in het centrum gelegen zijn, maakt dat een onteigening grootschalige gevolgen zal hebben voor vele eigenaars. Verder werd noch tijdens de gespreksavond, noch gedurende de terreinbezoeken één van deze verdwenen buurtwegen aangehaald als prioritaire verbinding. Het heropenen van de buurtweg, volgens het oorspronkelijke tracé, is bijgevolg niet de beste optie. De gemeente Balen kan wel bekijken of het mogelijk is een volwaardig alternatief aan te bieden voor de oorspronkelijke buurtwegen, zodat particulieren zich op een veilige manier kunnen verplaatsen binnen het centrum van de deelgemeente. Dit moet uiteraard gepaard gaan met een sensibiliseringscampagne waarbij men de nieuwe padjes in de kijker zet en de bewoners van Olmen duidelijk maakt dat men zich ook op een duurzame en veilige manier binnen de gemeente kan verplaatsen.

¹²⁹ Olmense vereniging voor Heemkunde & geschiedenis. (z.d.). *Geschiedenis*. Opgevraagd op 25 maart, 2010, via <http://users.telenet.be/olmen.heemkunde/geschiedenis.htm>

¹³⁰ Natuurpunt Netebronnen. (2009). *Natuurgebieden Balen*. Opgevraagd op 23 maart, 2010, via http://www.natuurpuntnetebonnen.be/html/Natuurgebieden_Balen_Olmen.html

Naast het feit dat vele wegen niet meer traceerbaar zijn, is er nog een tweede knelpunt aanwezig met name een onrechtmatige inpalming van een deel van de bedding van buurtweg 64. Deze buurtweg situeert zich achter de Sint-Willibrorduskerk en vormde oorspronkelijk de verbinding tussen het Kerkplein en de Olmense Baan. Deze verbinding is inmiddels verbroken doordat er, aan de kruising met de Olmense Baan, een schutting geplaatst is die de buurtweg afsnijdt. Nu gebruiken enkel omwonenden de weg om hun garage te bereiken. Deze schutting blijkt, vanuit de gespreksavond, nog niet lang aanwezig te zijn. Noch verenigingen, noch particulieren wisten dat men hiertegen kon optreden. Hieruit blijkt dus duidelijk er wat schort aan het beleid van de gemeente Balen inzake informatievoorziening. Aan de gemeente kan worden aangeraden duidelijk en daadkrachtig op te treden tegen deze inbreuk en de schutting te verwijderen. Op die manier wordt de oorspronkelijke verbinding terug open gemaakt. Verder dient de gemeente werk maken van een gedegen informatiecampagne inzake buurtwegen en de gerelateerde knelpunten zodat verenigingen en particulieren weten dat ze kunnen optreden tegen inbreuken en de manier waarop.

Evaluatiekaart Olmen 1 geeft het centrum van de gelijknamige deelgemeente weer bijgevolg staat het merendeel van de buurtwegen op deze kaart gecodeerd als verhard.

De authentieke, gaaf bewaarde buurtwegen die nog steeds een potentieel hebben als veilige en milieuvriendelijke verbinding zijn helaas beperkt voor dit deelgebied. De twee onverharde, groene, buurtwegen ten westen van de evaluatiekaart vormden in het verleden vaak een probleemzone wat betreft onderhoud. Men kan de gemeente aanbevelen deze wegen op regelmatige basis te controleren wat betreft onderhoud vermits de bedding op sommige plaatsen snel overwoekerd wordt. Aangezien vele omwonenden en inwoners van Olmen gebruik maken van deze zandwegen moet de toegang verzekerd worden.

Buurtweg 65, die deel uitmaakt van de vroegere 'Hovekens' en heden gekend is onder de naam Hofstraat, is een onverharde buurtweg die nog in goede staat verkeert. Deze voetweg wordt vaak gebruikt door schoolgaande jeugd van Basisschool Klavertje 4 en moet dus ongetwijfeld bewaard blijven voor de toekomst. Ook buurtweg 25, die zich situeert in het verlengde van de Heiloostraat, en buurtweg 49, vertrekkende vanuit de Broekstraat, zijn onverharde buurtwegen met veel mogelijkheden voor recreanten. Aan deze zandpaden met kiezelslag hebben zich namelijk verscheidene wegen met

tevens een traag karakter aangehecht¹³¹. Op die manier heeft zich een netwerk aan veilige verbindingen ontwikkeld.

¹³¹ Deze zogenaamd trage wegen worden niet weergegeven op de evaluatiekaart vermits zij niet voorkomen op de atlas der buurtwegen en als dusdanig buiten de legger van de atlas zijn ontstaan.



Figuur 25: Evaluatiekaart Olmen 1 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹³².

¹³² Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.6 Olmen 2

Als men de tweede evaluatiekaart van deelgemeente Olmen ter hand neemt bemerkt men twee attractiepunten. Enerzijds bevindt zich de Olmense Zoo in dit deelgebied. Anderzijds is het natuurgebied De Rammelaar aangeduid. De Rammelaar strekt zich uit over een deel van Olmen en een deel van Ham. De naam van het natuurgebied vindt zijn oorsprong in het feit dat er veel hazen en konijnen leven¹³³.

Ook op deze evaluatiekaart treft men veel rood gecodeerde buurtwegen aan. De meerderheid van deze niet traceerbare buurtwegen is niet meer traceerbaar door het ontstaan van het kanaal Dessel – Kwaadmechelen. Hierdoor is de verbinding van vele buurtwegen met het centrum van Olmen verbroken. Daarnaast zijn ook enkele buurtwegen niet meer traceerbaar door de komst van nieuwe woningen en dichtbegroeiingen. Voor deze buurtwegen dient de gemeente te bekijken hoelang de buurtweg verdwenen is. Daarna kan men de verschillende maatregelen en opties bekijken die de gemeente Balen kan treffen. Onder meer de verschillende opties voor buurtweg 58 moeten op die manier zeker onderzocht worden vermits hieraan meerdere trage wegen verbonden zijn en men dus een netwerk aan veilige verbindingen kan creëren in de nabijheid van attractiepool de Olmense Zoo. Een van deze mogelijkheden betreft een alternatieve verbinding die minstens evenveel waarde biedt op vlak van veiligheid en duurzaamheid als het oorspronkelijk tracé.

Slechts twee buurtwegen zijn in de loop der jaren onverhard gebleven. Het betreft hier buurtweg 59 en een deel van buurtweg 57. Van buurtweg 57, is slechts het beginpunt aan de Bosstraat en het eindpunt aan Bukeberg nog open. De gemeente Balen zou naar de toekomst moeten proberen de verbinding te maken tussen de twee overgebleven stukken. Buurtweg 57 komt namelijk rechtstreeks uit op de Olmense zoo en kan dus beschouwd worden als een uiterst veilige verbinding naar dit attractiepunt. Indien na onderzoek blijkt dat het onmogelijk is de buurtweg te heropenen volgens het oorspronkelijke tracé, kan de gemeente alle opties in overweging nemen voor het verplaatsen van de buurtweg naar een alternatief traject. Het valt ten stelligste aan te raden aan de gemeente deze verbinding absoluut te herstellen en daarbij het alternatief te kiezen dat de meeste waarde biedt naar veiligheid en milieuvriendelijkheid toe.

¹³³ Natuurpunt Netebronnen. (2009). *Natuurgebieden Balen*. Opgevraagd op 23 maart, 2010, via http://www.natuurpuntnetebonnen.be/html/Natuurgebieden_Balen_Olmen.html

De overige buurtwegen die men kan terugvinden op deze evaluatiekaart zijn verhard. De breedte van enkele van deze verharde buurtwegen is slechts beperkt waardoor het autoverkeer op deze wegen minder frequent is.



Figuur 26: Evaluatiekaart Olmen 2 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹³⁴.

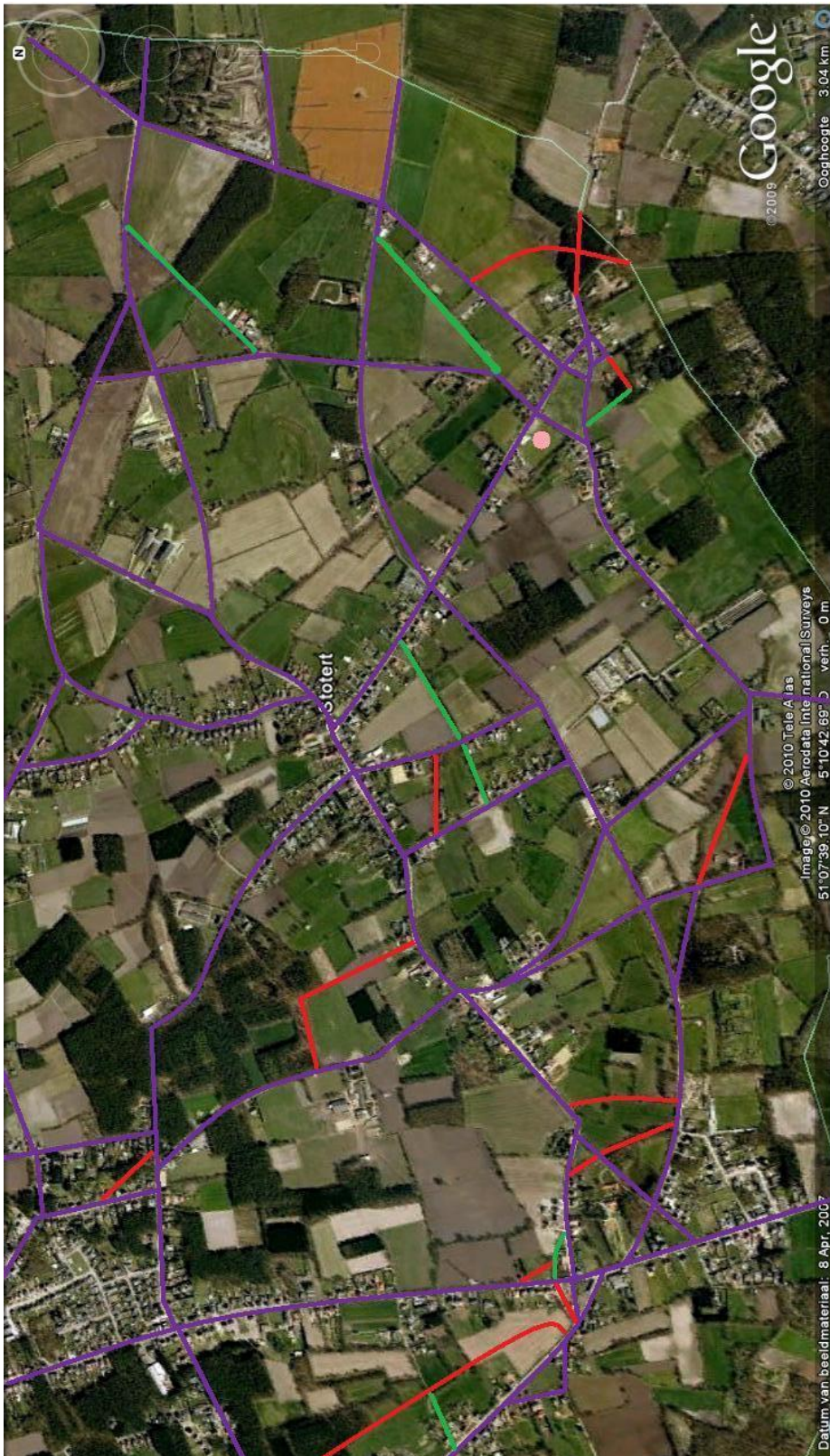
¹³⁴ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.7 Olmen 3

Tenslotte wordt de laatste kaart van deelgemeente Olmen besproken. Dit deelgebied omvat voornamelijk landbouwgronden en beschikt over één attractiepool met name het voetbalterrein van Stotert.

De meerderheid van de buurtwegen op deze kaart is verhard. Buiten enkele drukkere autoverkeerswegen, zijn de meeste verharde buurtwegen slechts enkele meters breed, waardoor twee auto's er elkaar met moeite kunnen passeren. De gemeente wil het autoverkeer op deze wegen zo beperkt mogelijk houden aangezien veel recreanten en zwakke weggebruikers gebruik maken van deze wegen tussen de landbouwgronden. Zij willen namelijk via de kleine wegen de mooie natuurelementen uit de omgeving bezoeken.

Buurtweg 29, die in de volksmond Binnenweg op Stotert genoemd wordt, is nog steeds een goed bewaarde, onverharde buurtweg. Voornamelijk omwonenden maken gebruik van deze grasweg, maar hij is in heel Olmen bekend. Verder zijn ook nog buurtweg 39 en 49 nog steeds onverhard.



Figuur 27: Evaluatiekaart Olmen 3 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹³⁵.

¹³⁵ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

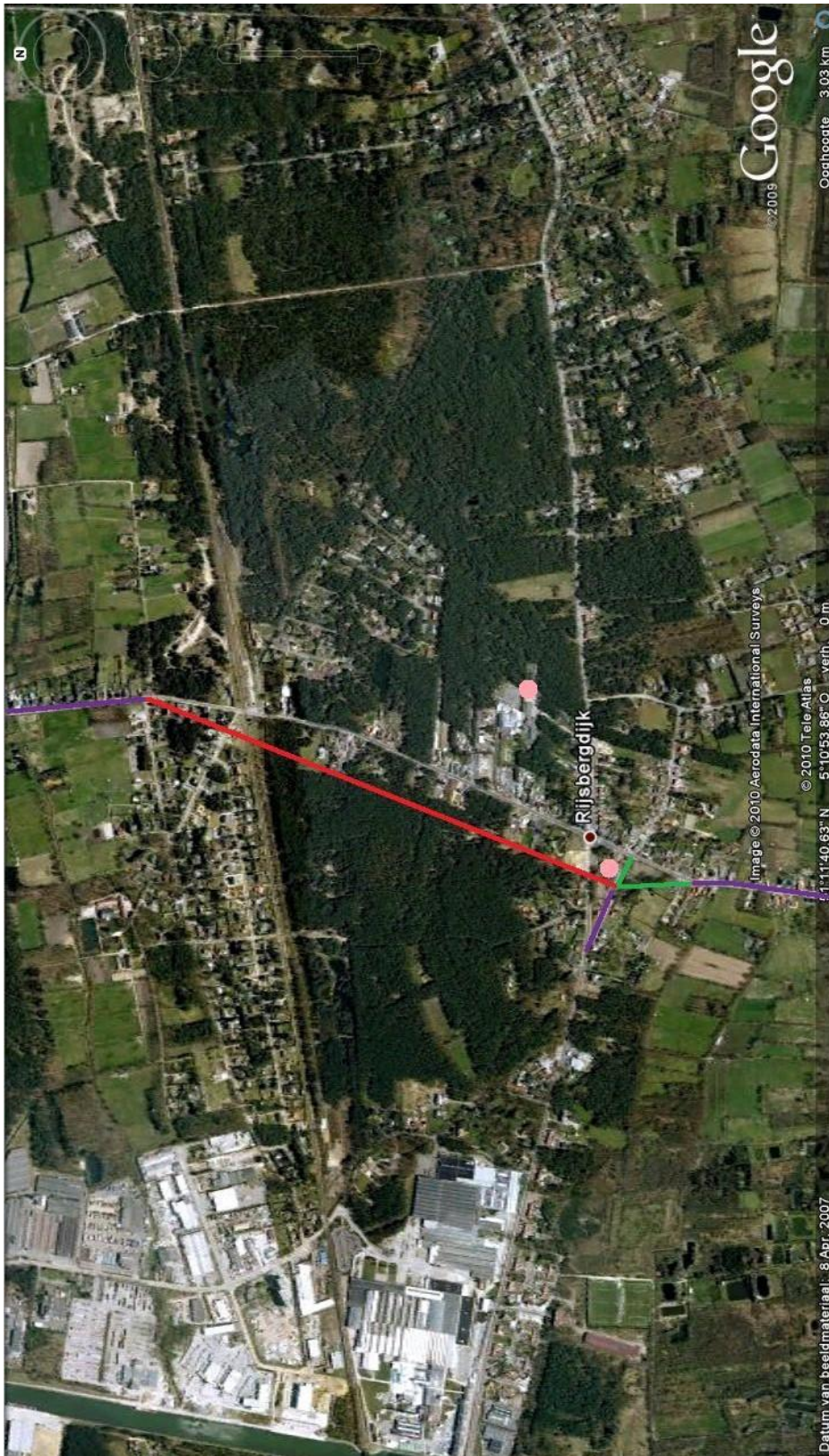
4.1.8 Evaluatie Rijsbergdijk

Ten noorden van Balen, grenzend aan de gemeente Mol, is het deelgebied Rijsbergdijk gelegen. Vroeger werd dit gebied omwille van zijn typerende vorm de Vierhoek genoemd¹³⁶. De attractiepolen die weergegeven worden op de desbetreffende evaluatiekaart zijn de basisschool De Bosmier en manège De Hoeve.

Slechts twee buurtwegen treft men aan op deze evaluatiekaart. Buurtweg 36 gaat momenteel door het leven als de Hoevenweg. Nagenoeg de helft van dit pad beschikt over een onverharde bedding. Het tweede deel, ter hoogte van enkele huizen, is verhard. Bij de verbinding tussen het verharde en onverharde gedeelte wordt de doorgang voor autoverkeer versperd door enkele paaltjes. Het enige autoverkeer dat bijgevolg gebruik maakt van deze buurtweg zijn de omwonenden. Dit pad wordt omwille van het veilige karakter gebruikt door ruiters van manege De Hoeve.

Buurtweg 4 is de laatste buurtweg die weergegeven wordt op evaluatiekaart Rijsbergdijk. Voor een deel volgt de buurtweg het tracé van de huidige straat Rijsbergdijk, op die plaats is de buurtweg uiteraard verhard. Ter hoogte van manège De Hoeve, waar de buurtweg de aansluiting vindt met de Hoevenweg, merkt men echter een onverharde bedding op. Helaas is het overgrote deel van de buurtweg verdwenen. Door grootschalige bebouwing is de weg niet meer traceerbaar. Het toegankelijke deel van de buurtweg wordt zeer frequent gebruikt door de ruiters van manège De Hoeve. Indien men de zandpad zou uitbreiden en het volledig traject van de buurtweg terug zou openstellen, zou dit een enorme meerwaarde betekenen voor deze gebruikers. Voor de volledige heropening van de buurtweg dient de gemeente Balen wederom te onderzoeken hoelang het tracé verdwenen is. Daarna kan de gemeente Balen, in samenspraak met de betreffende gebruikers, bekijken welke maatregelen er genomen kunnen worden. Een mogelijke optie is de verlegging van het aanvankelijk traject naar de perceelsgrenzen van de nabijgelegen weilanden.

¹³⁶ Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.



Figuur 28: Evaluatiekaart Rijsbergdijk met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹³⁷.

¹³⁷ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

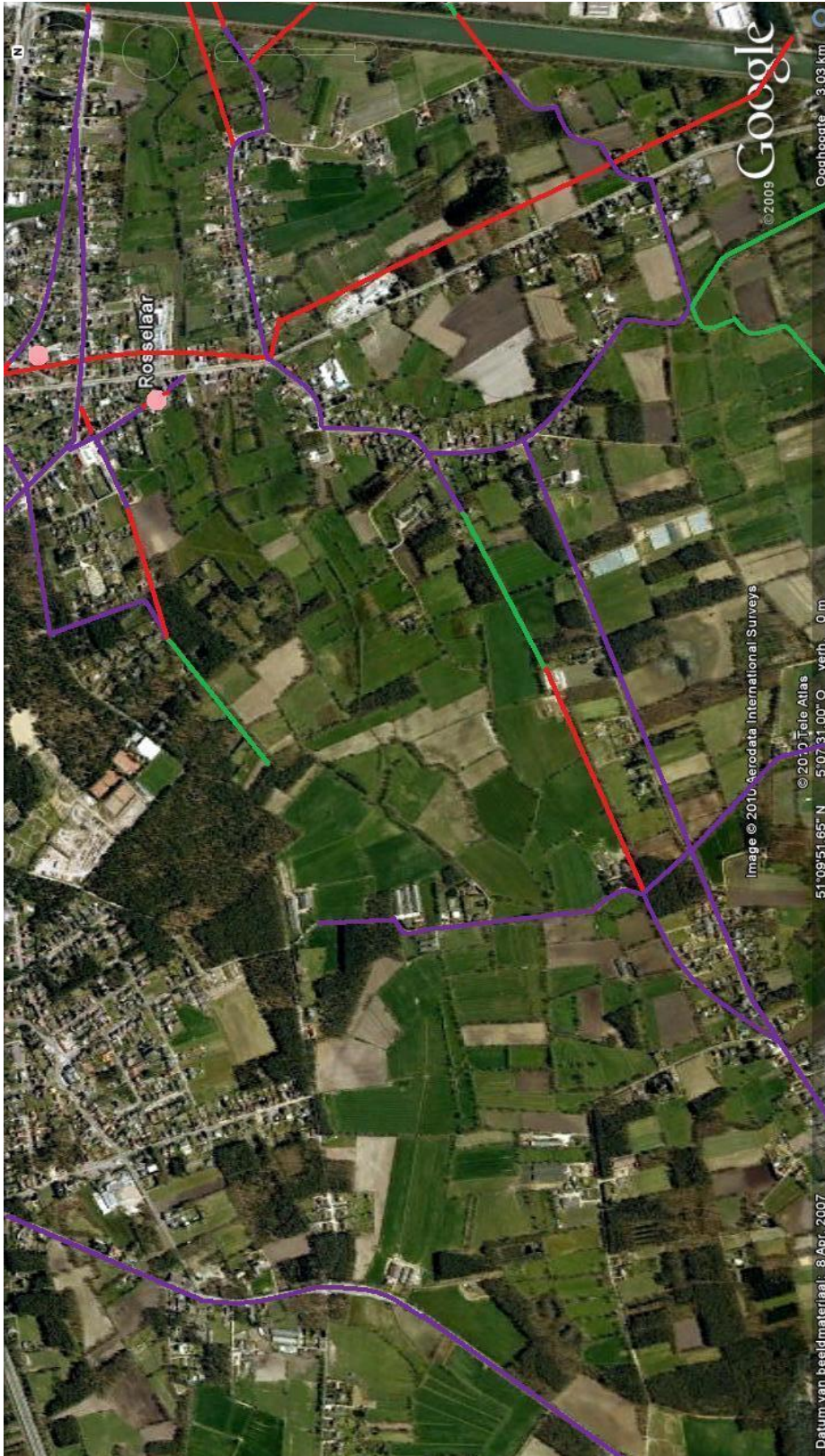
4.1.9 Evaluatie Rosselaar 1

Als men de atlas der buurtwegen bekijkt voor het deelgebied Rosselaar dan bemerkt men twee woonconcentraties. Enerzijds is er het woongebied in de omgeving van het huidige Tenderlo dat weergegeven wordt op evaluatiekaart Rosselaar1. Anderzijds is er een woonconcentratie rond de Spruiten dat men kan terugvinden op de evaluatiekaart Rosselaar 2.

Als men vooreerst de evaluatiekaart Rosselaar 1 ter hand neemt, merkt men twee attractiepolen op, met name de basisschool De Bijenkorf en de kerk Onze-Lieve-Vrouw van Altijddurende Bijstand.

Veel van de buurtwegen uit de atlas der buurtwegen zijn intussen verhard. Daarnaast kan men constateren dat stukken van talrijke wegen niet meer traceerbaar zijn. De eerste oorzaak is het verdwijnen van delen van buurtwegen door het graven van het kanaal Dessel – Kwaadmechelen waardoor de verbinding met het centrum van Balen onderbroken werd. Verder zijn er vele stukken buurtweg verdwenen door bebouwing en weiland. Ook een deel van buurtweg 70 is verdwenen doorheen de jaren. Tijdens een rondvraag werd duidelijk dat buurtweg 70 een prioritaire verbinding vormt vermits deze buurtweg parallel loopt met een drukkere verkeersweg en dus een veilig alternatief is voor de zwakkere weggebruikers. Om die reden dient de gemeente het heropenen van de volledig buurtweg zeker in het vooruitzicht te plaatsen. Nadat bekeken is hoelang de buurtweg reeds verdwenen is, kan de gemeente overgaan tot het nemen van de juiste beslissingen. Het oorspronkelijk tracé van de betreffende buurtweg loopt volgens de perceelsgrenzen waardoor dit traject makkelijker te herstellen is.

De buurtwegen die een potentieel veilige en milieuvriendelijke verbinding vormen, zijn: een deel van buurtweg 70, vanuit Jorishoeven, een stuk van buurtweg 69, vanuit Korenhoeven en het einde van zowel buurtweg 26 als 30, vanuit Leemkuilenweg. Zij zijn allen onverharde wegels.



Figuur 29: Evaluatiekaart Rosselaar 1 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹³⁸.

¹³⁸ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

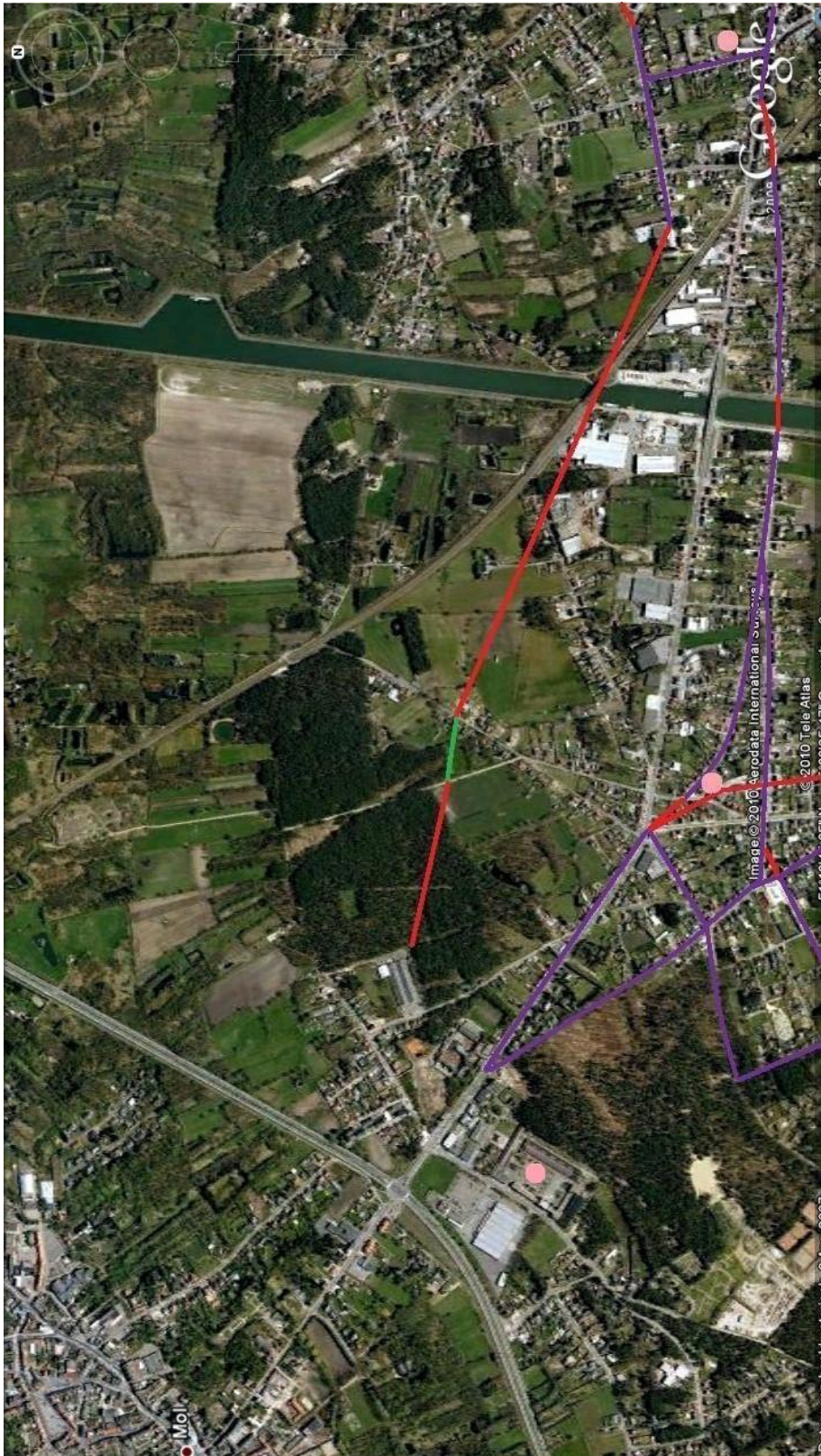
4.1.10 Evaluatie Rosselaar 2

Zoals reeds eerder vermeld, omvat de evaluatiekaart Rosselaar 2 de woonconcentratie in de omgeving van het huidige Spruiten. De attractiepunten in het deelgebied Rosselaar die hier worden weergegeven zijn de basisschool De Bijenkorf en het Technisch Instituut Sint-Paulus¹³⁹.

Ook in dit deelgebied valt het oorspronkelijk tracé van vele buurtwegen uit de atlas quasi perfect samen met het van de huidige verkeerswegennetwerk. Daarnaast zijn verscheidene stukken van buurtweg 53 verdwenen door onder meer het ontstaan van het kanaal Dessel – Kwaadmechelen, bebouwing, bebossing en weiland. Voor het tracé dat ingenomen is door bebouwing en weiland dient de gemeente te bekijken of enerzijds de buurtweg volgens het oorspronkelijk traject terug opengemaakt kan worden of anderzijds dat de buurtweg omgeleid moet worden volgens een alternatief tracé.

De enige onverharde buurtweg die men kan terugvinden op deze evaluatiekaart is een deel van buurtweg 53. Deze zandweg, die door een klein bos loopt, wordt voornamelijk door omwonenden gebruikt. Indien de gemeente het potentieel van deze verbinding via een sensibiliseringscampagne bekend maakt, zal hij frequenter gebruikt worden. Daardoor wordt de toekomst van de zandweg veilig gesteld.

¹³⁹ De middelbare school TISP is gelegen te Mol maar trekt veel schoolgaande jeugd uit de gemeente Balen aan. Zij zijn als zwakke weggebruiker steeds op zoek naar een veilige verbinding naar school als alternatief voor de drukke steenweg naar Mol.



Figuur 30: Evaluatiekaart Rosselaar 2 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹⁴⁰.

¹⁴⁰ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.11 Evaluatie Schoorheide 1

Schoorheide, oftewel "De Schoorse Heyde", was oorspronkelijk een onbebouwde heide doorweven door vele kleine beekjes waardoor zich op vele plaatsen vijvers of vennen hadden gevormd¹⁴¹. Op de Atlas der buurtwegen komen slechts sporadisch buurtwegen voor in dit deelgebied aangezien pas in de periode 1852-1854, met de oprichting van het grote legerkamp te Leopoldsburg, de eerste echte wegen kwamen.

Bij de opmaak van evaluatiekaart Schoorheide 1 worden geen attractiepolen aangeduid vermits deze niet prominent aanwezig zijn in dit deelgebied. Schoorheide is immers nog steeds een gebied met voornamelijk onbebouwde zones. Wat men echter wel aantreft in deelgebied Schoorheide is het natuurgebied De Vennen dat zich situeert tussen de rijksweg Balen - Leopoldsburg en het gelijknamig gehucht De Vennen¹⁴².

De enkele buurtwegen die voorkomen in deze streek zijn allen verhard. De Peer Luytendijk en Bruine Kolk zijn verharde wegen waarvan de breedte van de weg in het voordeel speelt van de zwakke weggebruikers. Op deze wegen kunnen met enige moeite twee wagens elkaar passeren waardoor het autoverkeer deze wegen mijdt. Om die reden zijn deze wegen zeer in trek bij fietsers. Ook de mooie omgeving, bestaande uit heide en andere natuurelementen, spreekt zwakke weggebruikers aan. Om het veilig karakter van deze wegen te bevorderen dient de gemeente de kruising met de drukkere buurtweg 2 grondig aan te pakken want ook hier zijn gevaren aanwezig voor zwakkere weggebruikers. Aan de gemeente valt aan te bevelen enerzijds automobilisten attent te maken voor de mogelijkheid van andere, overstekende weggebruikers via aangepaste verkeersborden. Anderzijds dient de gemeente de oversteekplaats op een veilige manier in te richten met behulp van wegverhogingen en verkeersspiegels.

¹⁴¹ Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.

¹⁴² In het natuurlandschap van De Vennen kan men een overvloed aan kleine landschapselementen terugvinden waaronder houtkanten, beekjes, grachten en alleenstaande bomen. Naast de hoge ecologische waarde, die blijkt uit de hoge diversiteit van fauna en flora, beschikt De Vennen ook over een cultuurhistorische meerwaarde. In de omgeving kunnen we namelijk de Topmolen, een eeuwenoude watermolen, terugvinden die geklasseerd werd als beschermd monument. Cultuurlandschappen als De Vennen zijn uiterst zeldzaam in Vlaanderen. Natuurpunt Netebronnen. (2009). *Natuurgebieden Balen*. Opgevraagd op 23 maart, 2010, via http://www.natuurpuntnetebonnen.be/html/Natuurgebieden_Balen_Olmen.html

Buurtweg 2, die thans de verbinding tussen het centrum van Balen en Kerkhoven vormt, is eveneens verhard. De mogelijkheden voor zwakke weggebruikers zijn op die weg echter beperkt. Op deze weg kan namelijk aan hoge snelheden gereden worden waardoor de veiligheid in het gedrang komt.



Figuur 31: Evaluatiekaart Schoorheide 1 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹⁴³.

¹⁴³ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.1.12 Evaluatie Schoorheide 2

Het tweede deel van Schoorheide wordt weergegeven op de evaluatiekaart Schoorheide 2. Het attractiepunt dat aangegeven staat op deze kaart is de Onze Lieve Vrouw van Lourdes kerk op de Malou¹⁴⁴. Verder komt ook natuurgebied De Vennen weer terug op deze evaluatiekaart.

Ook op deze kaart vindt men de Bruine Kolk en de Baan naar Kerkhoven terug, die reeds besproken zijn bij de evaluatie van Schoorheide 1. Bij de evaluatie van dit deelgebied bemerkt men wel dat het laatste deel van de Bruine kolk voor circa 20 meter niet meer traceerbaar is. Het is geen prioriteit dit kleine deel van de buurtweg terug open te maken vermits er geen attractiepolen noch andere trage wegen in de omgeving liggen. Bovendien betreft het een uiterst klein deel tussen twee zeer drukke verkeerswegen waarop slechts weinig fietsers of wandelaars zich begeven.

Verder vindt men buurtweg 16 terug die vandaag Lindestraat wordt genoemd en opgenomen is in het gemeentelijk verkeerswegennet.

¹⁴⁴ Het domein Malou is een verkaveld gebied langs de baan Balen – Leopoldsburg ontstaan rond de jaren 1960 - 1970. Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.



Figuur 32: Evaluatiekaart Schoorheide 2 met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹⁴⁵.

¹⁴⁵ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.3.13 Evaluatie Wezel

Op het einde van de 19^{de} eeuw deelde het kadaster Wezel op in vier gebieden genaamd: de wezelsche hoeve¹⁴⁶, de vuurbergen van de Meiersche¹⁴⁷, de Boe¹⁴⁸ en de Geitenberg¹⁴⁹. Door de aanwezigheid van slechts een betrekkelijk kleine populatie in dit deelgebied, bij de opmaak van de atlas der buurtwegen, komen hier slechts weinig buurtwegen voor.

De eerste buurtweg die weergegeven wordt op de evaluatiekaart is buurtweg 3. Het oorspronkelijk tracé van de buurtweg werd gewijzigd met goedkeuring van de deputatie bij de komst van N.V. Vieille Montagne¹⁵⁰. Vroeger was dit de baan van de wezelse hoeven naar Lommel. Enkel het gedeelte ter hoogte van het Kloosterplein is nog steeds aanwezig. Het overige deel van de buurtweg is niet meer traceerbaar. In de loop der jaren werd de fabriek namelijk verscheidene malen vergroot en vernieuwd waardoor het overgrote deel van het tracé bebouwd werd. De enige optie die de gemeente Balen heeft inzake het heropenen van buurtweg 3 is het verleggen van het oorspronkelijk tracé. Een mogelijk alternatief voor het tracé is de verplaatsing naar het pad langs het kanaal van Beverlo, dat nu een vaak gebruikt fiets- en wandelpad is.

De andere buurtweg die de evaluatiekaart Wezel rijk is, is inmiddels verhard en vormt de hoofdverbinding tussen Wezel en de Zuiderring, waar aan zeer hoge snelheden gereden kan worden.

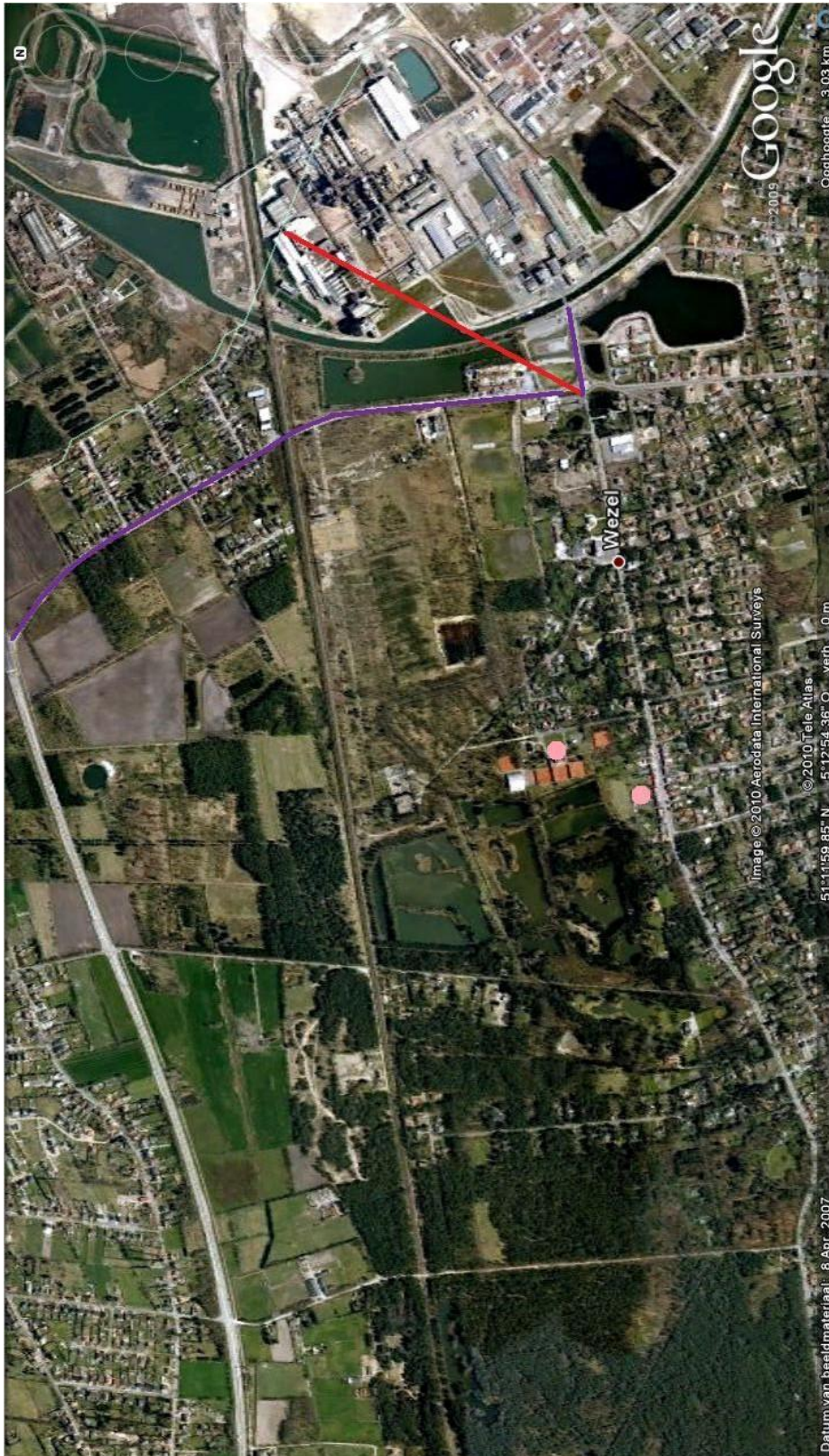
¹⁴⁶ Dit gebied bestond uit 4 boerenhuizen, allen gelegen op het huidige grondgebied van Mol-Wezel.

¹⁴⁷ Dit gebied bestond uit barre heigronden en dennenbossen met één hoeve.

¹⁴⁸ Dit gebied dat nu de naam nieuw congo gekregen heeft, was één uitgestrekte heide met in het midden één enkel lemen huisje met daarnaast een zeer grote schapenstal.

¹⁴⁹ Dit gebied bestond uit twee huizen aan beide kanten van de spoorweg.

¹⁵⁰ In 1889 werd in Balen - Wezel de ertsverwerkende fabriek N.V. Vieille Montagne opgericht. In de loop der jaren is deze fabriek verscheidene malen van naam en eigenaar veranderd. Heden is Nyrstar gevestigd op het desbetreffende domein. Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.



Figuur 33: Evaluatiekaart Wezel met aanduiding van de staat van de buurtwegen en attractiepolen¹⁵¹.

¹⁵¹ Eigen verwerking op basis van satellietbeelden van Google Earth.

4.2 Aanbevelingen

In dit onderdeel van de thesis zullen voor de gemeente Balen op basis van de evaluatiekaarten enkele aanbevelingen geformuleerd worden. Deze aanbevelingen zijn onderverdeeld volgens categorisering van de staat van de buurtweg, met name verhard, onverhard en volgens knelpunten met betrekking tot onrechtmatige inpalmingen en gebrekkig onderhoud.

4.2.1 Verharde buurtwegen

Op alle evaluatiekaarten is steeds hetzelfde fenomeen waarneembaar, met name het feit dat het grootste deel van de buurtwegen in Balen momenteel samenvalt met het huidige geasfalteerd verkeerswegennet. Dit is het resultaat van de grootschalige verharding van wegen als bewijs van economische vooruitgang in de periode na de Tweede Wereldoorlog. Hierdoor verloren veel buurtwegen van Balen hun potentieel veilig en milieuvriendelijk karakter.

De acties met betrekking tot deze verharde buurtwegen situeren zich op het plaatsen van fysieke belemmeringen. Een aantal verharde buurtwegen hebben een beperkte breedte, hierdoor blijft het autoverkeer ook beperkt.

Verder kan de gemeente het autoverkeer op de buurtwegen vermijden door de buurtwegen te voorzien van een aangepaste aankleding. Onder deze aangepaste uitrusting wordt onder meer verstaan: het plaatsen van paaltjes op de wegbedding, het aanbrengen van een tractorsluis die sluijverkeer kan vermijden, een selectief toegangssysteem maken met verzinkbare paaltjes, hindernissen plaatsen voor wisselverkeer of de installatie van omegaprofielen. Uiteraard kan niet elke verharde buurtweg uitgerust worden met een fysieke gebruikersbeperking. De gemeente Balen moet onderzoeken voor welke wegen er een spanningsveld is tussen zwakke en sterke weggebruikers en daarbij kijken welke alternatieve verplaatsingstrajecten voor beide gebruikers aanwezig zijn. Uiteindelijk dient de gemeente Balen te bepalen welke gebruiker prioriteit verdient op de betreffende buurtweg.

Een andere optie voor de gemeente inzake verharde buurtwegen is het instellen van eenrichtingsverkeer. Op die manier krijgen fietsers en voetgangers, kortom de zwakke weggebruikers, niet alleen meer ruimte toebedeeld, zij kunnen zich ook op een veiligere manier verplaatsen.

In vele gemeenten wordt verder in overweging genomen de verharde bedding van buurtwegen om te vormen in een milieuvriendelijke onverharde of semiverharde variant als steengruis. Ook de gemeente Balen moet deze verandering van bedding als een mogelijke actie zien in het kader van een beter buurtwegenbeleid.

4.2.2 Knelpunten: onrechtmatige inpalmingen en gebrekkig onderhoud

Uit de evaluatiekaarten werd ook duidelijk dat er enkele knelpunten aanwezig zijn. De eerste categorie knelpunten heeft betrekking op het onderhoud. Op enkele plaatsen binnen de gemeente Balen laat het onderhoud kennelijk te wensen over, zowel de bedding als de berm van de buurtweg liggen er vaak verwaarloosd bij waardoor het gebruik afgeremd wordt.

De gemeente Balen moet haar taak als behoeder van de buurtwegen en inzake onderhoud terdege opnemen. Dit onderhoud omvat het opnieuw zichtbaar en gebruiksvriendelijk maken van de buurtwegen. Het komt hier niet enkel neer op herstellen van de oorspronkelijke situatie maar om verder extra waarde te creëren naar de toekomst toe. Vermist Balen een zeer uitgestrekte gemeente is, kan zij overwegen om net als gemeente Ham betreffende het onderhoud samenwerkingsovereenkomsten aan te gaan met aanpalende eigenaars en/of verenigingen. Deze partners en meters engageren zich dan om in te staan voor het onderhoud, vrijwillig of in ruil voor een kleine vergoeding. Op die manier wordt een buurtweg niet alleen consequent onderhouden, bovendien is er een constante controle op mogelijke inbreuken, die zo onmiddellijk kunnen worden aangepakt en geen kans krijgen tot verjaring.

Voor buurtwegen die consequent omgeploegd worden en er slecht onderhouden bijliggen, zoals dit bijvoorbeeld het geval is in Hulsen, kan de gemeente de buurtweg langs de kant van het akker afpalen waardoor de bedding in stand kan worden gehouden. Hierdoor belemmert men wel de landbouwer die beroepshalve moet ploegen.

Ook kan men in samenspraak met de aangelanden, de desbetreffende landbouwer en de gebruikers bekijken of het tracé van de buurtweg mogelijk verlegd kan worden naar de perceelsgrenzen. Dit is natuurlijk enkel een optie indien dit alternatieve tracé minimaal dezelfde waarde biedt als het oorspronkelijke traject. Via het verleggen van het tracé kan men het grote spanningsveld tussen gebruikers en landbouwers omzeilen.

Ook met betrekking tot onrechtmatige inpalmingen en de traceerbaarheid van buurtwegen zijn enkele knelpunten aanwezig. Tot nog toe laat de gemeente Balen meerdere versperringen en illegale inpalmingen oogluikend toe met als gevolg dat de inbreuken verjaren. De gemeente moet daarom daadkrachtig optreden en mag zich daarom absoluut geen fatalistische houding aannemen inzake. Dit actief en daadkrachtig optreden bestaat erin dat zij steeds elke inbreuk onverwijld gaat opsporen. Daarna moet zij nagaan hoelang het tracé van de buurtweg verdwenen is. Indien de buurtweg minder dan dertig jaar niet meer toegankelijk is, kan de gemeente de versperring verwijderen en de buurtweg aldus in ere herstellen. Ook als de aanwezige bebouwing niet vergunt is kan deze door de gemeente verwijderd worden.

Wanneer de buurtweg echter meer dan dertig jaar verdwenen is en de eventueel aanwezige bebouwing bovendien vergunt is, liggen de opties voor de gemeente anders. In de een eerste plaats kan de gemeente bekijken of er alternatieve routes aanwezig zijn in de omgeving die dezelfde kenmerken en waarden bevatten als het oorspronkelijk traject. Als er een volwaardig alternatief aanwezig is, kan de gemeente dit tracé terdege inrichten zodat het een duurzame verbinding wordt.

Verder kan de gemeente het heropenen van de buurtweg volgens het oorspronkelijk of alternatief tracé beogen via onteigening van perceelsdelen. De gemeente moet in dit kader wel steeds het algemeen belang aantonen en bewijzen dat er geen volwaardig alternatief aanwezig is. Vele gemeenten beweren over onvoldoende financiële middelen te beschikken om tot onteigeningsdaden over te gaan. Daarom moet de gemeente Balen hier dan ook consequent budgetten voor vrijmaken.

Onteigening is niet de enige optie. Het herstel van een oorspronkelijke verbinding kan eveneens tot stand komen door een vrijwillige overeenkomst tussen de gemeente en bereidwillige aangelanden. Omdat het vaak prioritaire verbindingen betreffen die ingepalmd of verdwenen zijn, zijn de aangelanden mogelijk bereid vrijwillig een deel van hun perceel, aan de perceelsgrenzen, af te staan om op die manier een veilige verbinding te creëren. De gemeente Balen kan in dit kader namelijk het voorbeeld volgen van de stad Kolding in Kopenhagen. Daar gaven de omwonenden op vrijwillige basis een deel van hun perceel op voor de creatie van een zogenaamde public-private gradiënt¹⁵². Dit is een semipublieke ruimte, in dit geval een weg, waarvan iedereen gebruik kan maken. De baten voor de desbetreffende eigenaars kan men terugvinden in het feit dat de gemeente instaat voor de ontwikkeling en het onderhoud van de weg

¹⁵² Rombaut, E., bioloog aan de RUGent

en zorgt voor een meerwaarde voor de omgeving. In Kolding werd er gezorgd voor een meerwaarde door het plaatsen van een kleine speeltuin en een gezellige zithoek.

Niet alle knelpunten met betrekking tot onrechtmatige inpalmingen en versperringen kunnen gelijktijdig aangepakt worden. De gemeente Balen dient een actieplan op te stellen waarin zij duidelijk stelt welke verbindingen prioritair zijn en dus voorrang verdienen. Dit onderzoek kan gebruikt worden als uitgangspunt vermits hierin al enkele prioritaire verbindingen werden aangehaald. Ook moet de gemeente Balen specifieke en duidelijke doelstellingen vooropstellen in het actieplan. Zo moet zij vermelden wat haar ambitie is met betrekking tot het aantal heropeningen van buurtwegen per jaar. Een goed richtpunt is het aantal dat verschillende gemeenten vanuit het project 'trage wegen, snel getoetst' vooropstellen, met name 5 essentiële heropeningen per jaar.

4.2.3 Onverharde buurtwegen

Ondanks het feit dat de gemeente Balen enkele recreatie- en natuurdomeinen rijk is, is het aantal buurtwegen die een veilige en milieuvriendelijke verbinding tussen deze domeinen vormen gering. De echte authentieke en onverharde buurtwegen zijn voor de gemeente Balen namelijk helaas beperkt.

Men dient dit schaars aantal ten zeerste te beschermen naar de toekomst toe. Hierbij moet de gemeente optreden als beschermer van deze buurtwegen. Om de toekomst van de nog bestaande wegen veilig te stellen dient de lokale overheid preventief op te treden in de vorm van sensibiliseringsacties. Via sensibilisering kan de gemeente Balen bewoners en gebruikers op de hoogte stellen van de problematiek van de buurtwegen. Daarbij kan zij gaan kenbaar maken welke buurtwegen met een traag karakter de gemeente rijk is. Voorbeelden van sensibiliseringsacties zijn; ludieke acties voor jeugdbewegingen, fotozoektochten, wandelknooppunten, vertelavonden, campagne in samenwerking met lokale middenstand als "met belgerinkel naar de winkel", Vlaanderen traag, naambordjes langs buurtwegen, uitwerken routes en kaartjes, e.d..

Ook vanuit het verenigingsleven kunnen er sensibiliserende acties ondernomen worden om de onverharde buurtwegen van Balen veilig te stellen. Het verenigingsleven is uiterst belangrijk bij het creëren van een maatschappelijk draagvlak. Zo kunnen onder meer wandelverenigingen enkele buurtwegen opnemen in hun wandelroutes en de erfgoedvereniging van Balen kan historische wandelroutes

ontwikkelen langs alle cultuurhistorische attractiepolen van Balen. Via deze acties is er een regelmatige controle en worden de buurt- en voetwegen gevrijwaard doordat knelpunten meteen gesignaleerd kunnen worden.

De gemeente Balen dient niet enkel preventief op te treden inzake onverharde buurtwegen, ook moet zij een actief beleid voeren om de kruispunten met drukkeren verkeerswegen veiliger in te richten. Op deze kruisingen zijn namelijk gevaren aanwezig. Men moet in de eerste plaats automobilisten op de hoogte stellen van de kans op overstekende zachte weggebruikers. Dit kan de gemeente bewerkstelligen via het aanbrengen van aangepaste verkeersborden en verkeersspiegels. Verder moet de gemeente op de drukkeren plaatsen verkeersremmers inrichten zoals wegverhogingen en wegversmallingen. Ook kan de gemeente overgaan tot het plaatsen van omegaprofielen en paaltjes voor het afremmen van fietsers waar deze geen duidelijk wegoverzicht hebben.

5. Algemene conclusies

Gedurende zowel de literatuurstudie als het praktijkonderzoek kwamen enkele knelpunten met betrekking tot de buurtwegen aan de oppervlakte. Het is de verantwoordelijkheid van de verschillende overheidsniveaus om op deze knelpunten een gestructureerd antwoord te formuleren en een duidelijke langetermijnvisie voor het integraal behoud van de buurtwegen uit te werken.

De benodigde acties vanwege de verschillende beleidsmakers kunnen gecategoriseerd worden in twee groepen. De eerste reeks van de te nemen acties situeren zich op het juridische niveau. Voor de andere categorie van acties moeten beleidsbeslissingen genomen worden die consistent omgezet worden naar actiepunten op de verschillende beleidsniveaus. Als laatste worden er eveneens enkele bevindingen geformuleerd met betrekking tot de buurtwegen van de gemeente Balen.

Vooraleer over te gaan tot de grondige analyse van alle knelpunten met betrekking tot de buurtwegen dient opgemerkt te worden dat er aan dit onderzoek enkele beperkingen verbonden. Vooreerst dient vermeld te worden dat niet alle wijzigingsdocumenten van de gemeente Balen voorhanden waren. Vanuit de deelgemeente Olmen waren er geen plandocumenten m.b.t. wijzigingen van buurtwegen beschikbaar en mogelijk ontbreken er ook enkele wijzigingsdocumenten vanuit de gemeente Balen. Om die reden zijn de resultaten, betreffende de evolutie van het aantal afgeschafte vierkante meter buurtweg in functie van de tijd, die voorgesteld worden op grafiek 1 onder voorbehoud. De conclusies die getrokken worden uit de resultaten van deze grafiek blijven voor de gemeente Balen wel overeind. Voor deelgemeente Olmen dient men de resultaten echter te interpreteren met enige voorzichtigheid.

Door het feit dat er enkele wijzigingsdocumenten ontbreken heeft eveneens tot gevolg dat sommige buurtwegen, die op de evaluatiekaarten gecodeerd staan als niet traceerbaar, mogelijk afgeschafd zijn via een wijzigingsdocument en dus juridisch niet meer bestaan. Deze buurtwegen zouden in feite niet geïnventariseerd, noch geëvalueerd mogen worden.

Daarnaast werd er betrouwd op de nauwkeurigheid en degelijkheid van de inventarisaties van derden. Voor de inventarisatie van de buurtwegen werd, naast de inventarisatiefiche, steeds een leidraad aan alle medewerkers overhandigd. Daarin

werd de inventarisatiefiche verduidelijkt en meer informatie verschaft m.b.t. de buurtwegen. Ondanks het feit dat alle medewerkers zo goed mogelijk voorgelicht werden, moet men er uiteindelijk toch op betrouwen dat men de fiches begrijpt en correct invult.

5.1 Conclusies aangaande juridische context van buurtwegen

De noodzakelijke acties van louter juridische aard hebben betrekking op de buurtwegenwet van 10 april 1841. Vooreerst biedt de wet op de buurtwegen, die uitgevaardigd werd ter bescherming van de levensnoodzakelijke verbindingen tussen gemeenten en gehuchten, geen exacte omschrijving van wat men onder een buurtweg verstaat. De erkenning van de buurtwegen werd overgelaten aan gemeenten en provincies. Dat de gemeenten verantwoordelijk werden gesteld voor de buurtwegen leidde er vaak toe dat het lokale beleid haar taak inzake buurtwegen niet terdege opnam om op deze manier geen voor sommige onpopulaire maatregelen te moeten nemen en zo potentiële stemmen te verliezen. De hogere overheid moet een beschrijving aanbieden van het begrip buurtweg zodat er naar de toekomst toe geen onduidelijkheden meer bestaan. Daarvoor kan men de definitie vanuit het voorstel van decreet van J. Bex als basis gebruiken. Eveneens kan men dan in navolging van J. Bex, in overweging nemen om wegen die buiten de legger van de atlas der buurtwegen ontstaan zijn op te nemen in de definitie. Deze wegen, ook genaamd trage wegen, kennen tot op heden nog geen wettelijke bescherming. Door het opnemen van deze trage wegen en de buurtwegen in één definitie kan men alle wegen met potentieel als veilige en milieuvriendelijke verbinding gelijktijdig beschermen en is de wetgeving meer aangepast aan moderne behoeften als zachte recreatie en onthaasting.

Het tweede knelpunt betreffende de juridische context van de buurtwegen is de verjaringsregel die neergeschreven staat in art. 12 van de wet van 10 april 1841. Dit artikel stelt dat alle buurtwegen die gedurende een periode van 30 jaar niet dienen tot het openbaar gebruik, vatbaar zijn voor inpalming door een aangelande eigenaar. Dit beginsel had al vaak het verdwijnen van buurtwegen tot gevolg. Een grondige aanpassing van dit principe is ten zeerst aangewezen. Reeds meerdere voorstellen van decreet trachtten dit te bewerkstelligen maar geen enkel van hen werd goedgekeurd door het Vlaamse parlement.

In 2009 nam Vlaams minister Crevits H. de buurtwegen op in de beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2009 – 2014. Er wordt als doelstelling in vermeld dat men de

dialogoog zal aangaan omtrent hernieuwing van de buurtwegenwet en trachten het juridisch kader te vereenvoudigen en actualiseren. Het valt dus af te wachten of men dit keer de politieke moed heeft de probleempunten in de wetgeving van de buurtwegen aan te pakken om de buurtwegen op die manier de nodige bescherming te bieden.

Ter uitvoering van de wet op de buurtwegen dienden alle gemeenten een atlas der buurtwegen op te stellen. Historisch bestaat de atlas der buurtwegen uit twee documentreeksen, namelijk de atlas der buurtwegen zelf en daarnaast de wijzigingsdocumenten. De atlas der buurtwegen is een momentopname van de toestand omstreeks 1841. De afschaffingen van buurtwegen, creatie van nieuwe, door verkrijging of onteigening van de bestaande wegen, werden niet aangegeven op de oorspronkelijke atlas maar op aparte plandocumenten. Het feit dat al deze wijzigingen niet geïntegreerd werden op de atlaskaarten zelf maakt dat de atlas sterk gedateerd is. In feite zou de atlas via onder meer de wijzigingsdocumenten afgestemd moeten worden op de huidige toestand van het buurtwegennet.

De atlassen zijn vrij raadpleegbaar door het publiek op zowel gemeenten als provincies. Daardoor zijn de atlassen echter vaak in erbarmelijke staat. Regelmatig is het nummer of de ligging van de buurtweg nauwelijks leesbaar. Om de achteruitgang van de fysieke toestand van de atlaskaarten een halt toe te roepen moet men deze waardevolle documenten op een passende manier bewaren met name in een archiefcentrum onder de juiste omstandigheden. Daarbij kan een degelijke restauratie van de atlas voor sommige gemeenten eveneens noodzakelijk zijn. De atlas der buurtwegen is intussen ook digitaal beschikbaar en geïntegreerd in het GIS waardoor een verdere aftakeling vermeden wordt.

In het kader van de grootschalige digitalisering van de atlaskaarten kan men de provinciale overheid aanbevelen tevens de wijzigingsdocumenten digitaal beschikbaar te maken. Deze wijzigingsdocumenten bevinden zich vaak in uiterst slechte staat. Oudere plandocumenten vertonen breuken en scheuren en meermaals is de inkt vervaagd. Indien men de aftakeling van deze waardevolle documenten een halt wil toeroepen is de digitalisering ervan de enige oplossing.

5.2 Actiepunten vanwege verschillende beleidsniveaus

Lange tijd verdwenen de buurtwegen aan een recordtempo maar de laatste decennia is men gaan inzien dat ze bijzonder waardevol zijn op verschillende vlakken en is de

aandacht voor dit waardevol patrimonium terug opgeflakkerd. Er blijven echter nog steeds klassieke uitdagingen aanwezig die het voortbestaan van de buurtwegen onder druk zetten waaronder verkavelingsdruk, drang tot schaalvergroting bij Vlaamse boeren, gebrekkig onderhoud en onrechtmatige inpalmingen van aangelanden. Acties ter behoud van de buurtwegen moeten ongetwijfeld getroffen worden vermits deze wegen verscheidene functies vervullen als veilige en milieuvriendelijke verbindingen.

De problematiek van de buurtwegen is echter zeer complex en vereist structurele antwoorden vanwege alle beleidsniveaus. Of het duurzaam behoud van de buurtwegen bereikt wordt, hangt volledig af van de bereidheid van alle beleidsmakers om zich te blijven inspannen.

Het hoogste beleidsniveau belast met de buurtwegen is de Vlaamse regering. Sinds de staatshervorming van 1980 werd het thema ruimtelijke ordening namelijk overgedragen van Federaal naar Vlaams niveau. De hoofdtaak van deze hogere overheid is het scheppen van een maatschappelijk draagvlak voor de nieuwe visie van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Vanuit de Vlaamse regering zijn er verscheidene initiatieven ontstaan om de informatievoorziening rond buurtwegen te verbeteren. Onder meer het trage-wegenloket en de trage-wegen-lijn moet aan gemeenten een platform bieden waar zij terecht kunnen met vragen in verband met buurtwegen en trage wegen. Ook wordt er aan lokale besturen een werkdoos en studiedag aangeboden die een betere ondersteuning moet bieden bij de integratie van buurtwegen en trage wegen in hun lokale mobiliteitsplan.

Deputaties hebben op provinciaal niveau zowel een coördinerende als stimulerende en sensibiliserende rol. Zij kunnen namelijk als overlegorgaan bemiddelen bij discussies inzake buurtwegen en de verschillende belangengroepen begeleiden tot een aanvaardbaar akkoord. Daarnaast kunnen zij de gemeenten stimuleren tot meer aandacht voor de buurtwegen en daarbij aanzette tot de integratie van buurtwegen en trage wegen in het gemeentelijk mobiliteitsplan. De provincie kan gemeenten aansporen een visie van duurzame ruimtelijke ontwikkeling te vormen en ondersteunen op technisch juridisch vlak.

Het derde bevoegde orgaan zijn de gemeenten. De gemeenten fungeren als de behoeders van de buurtwegen. Zij zijn namelijk verantwoordelijk voor het onderhoud, moeten het veilig gebruik van de buurtwegen bevorderen in het kader van hun reglementerende bevoegdheid inzake veiligheid en openbare orde op openbare wegen en optreden tegen onrechtmatige inpalmingen.

Een aanzienlijk knelpunt op gemeentelijk niveau is het feit dat er weinig tot geen kennis is betreffende het onderwerp buurtwegen, laat staan over de wetgeving inzake buurtwegen. De Vlaamse regering biedt gemeenten praktische informatie aan in de vorm van steun aan de vzw Trage Wegen maar het merendeel van de Vlaamse gemeenten maakt hiervan onvoldoende gebruik. Daardoor blijft de kennis onder gemeentelijke ambtenaren eerder beperkt. Wat betreft de interpretatie van de buurtwegenwet en de juridische context, zijn vele gemeenten ervan overtuigd dat ze, door gebrek aan eigen kennis, bij onduidelijkheden beroep zullen doen op de medewerkers van de vzw Trage Wegen. Waarvan men echter niet op de hoogte is, is het gebrek aan een medewerker met doorgedreven juridische kennis bij de Trage Wegen vzw. Indien zij aldus te maken krijgen met een juridisch conflict zullen ook zij beroep moeten doen op externen.

De eerste stap naar een goed gemeentelijk buurtwegenbeleid is het initiëren van een inventarisatieproject om het verder verdwijnen van buurtwegen tegen te gaan. Aan de hand van een inventarisatie op basis van de atlas der buurtwegen en de wijzigingsdocumenten kan men de exacte juridische toestand van de buurtwegen reconstrueren. Door het registreren van zowel de juridische als de reële toestand op het terrein verkrijgt men een digitale databank van wegen die een potentieel veilige en milieuvriendelijke verbinding vormen. Door het integreren van deze inventaris in het lokale mobiliteitsplan kan men specifieke acties ondernemen voor het optimaal behoud van de buurtwegen.

Er zijn gemeenten die hun verantwoordelijkheden terdege opnemen en reeds een intensieve inventarisatie achter de rug hebben om op die manier de buurtwegenproblematiek vanuit gemeentelijk niveau een oplossing te bieden. De meerderheid van de Vlaamse gemeenten heeft haar taak inzake behoud van de buurtwegen echter nog niet terdege opgenomen. Terecht kan men dus bemerken dat er zich een grotere bewustwording opdringt met betrekking tot het buurtwegenbeleid van de gemeenten.

De volgende stap naar een beter beleid inzake buurtwegen bereikt men door het onderhoud van de buurtwegen op een degelijke manier te verrichten. Wanneer een buurtweg goed onderhouden en toegankelijk is dan zet dit aan tot meer gebruik waardoor het traag verkeer gestimuleerd wordt. In verschillende gemeenten werkt men aan een project voor samenwerkingsovereenkomsten met aanpalende eigenaars en verenigingen, zogenaamde peters en meters, die het onderhoud van bepaalde

buurtwegen voor hun rekening nemen. Door het aanstellen van peters en meters creëert men betrokkenheid bij het buurtwegenbeleid en is de gemeente onmiddellijk op de hoogte als er zich bepaalde knelpunten manifesteren.

Ook gemeenten hebben een sensibiliserende en stimulerende rol inzake behoud van de buurtwegen. Gemeenten vervullen namelijk de sleutelrol bij het verschaffen van informatie aan gebruikers, aanpalende eigenaars en andere belanghebbenden. Zo moeten zij particulieren informeren waar men terecht kan bij klachten en op welke manier men als burger kan optreden tegen onrechtmatigheden. Tot op heden gebeurt dit nog steeds onvoldoende. Reeds bij de aanbevelingen in hoofdstuk 4 werden enkele voorbeelden gegeven van sensibiliserende acties waaronder vertelavonden, ludieke acties voor jeugdbewegingen en fotozoektochten.

Tenslotte kan opgemerkt worden dat er enige onduidelijkheid heerst op gemeentelijk niveau wat betreft de persoon die bevoegd is voor de buurtwegen. Op vele gemeenten is de verantwoordelijkheid gedeeld waardoor er vaak verwarring is over wie welke taak op zich moet nemen. Gemeenten die intensief bezig zijn met een buurtwegenbeleid benoemen om die reden een duurzaamheidsambtenaar aan die alle taken in verband met trage mobiliteit vervult en op die manier een beter overzicht heeft van alle kansen en mogelijkheden op gebied van traag verkeer binnen de gemeente.

5.3 Bevindingen gemeente Balen

Als onderzoeksgebied, waarop het praktijkonderzoek verricht werd, werd geopteerd voor de gemeente Balen. Omdat Balen een uitgestrekte gemeente is en de inventarisatie dus zeer arbeidsintensief is werd de samenwerking ingeroepen van vzw Erfgoed Balen.

Het resultaat van de inventarisatie wordt weergegeven op dertien evaluatiekaarten die allen weergegeven worden in hoofdstuk 4 van dit onderzoek. Ook worden daar reeds aanbevelingen gedaan per categorie van de buurtwegen specifiek naar de gemeente Balen toe. Deze aanbevelingen kunnen wel getransponeerd worden naar andere gemeenten toe. De meeste gemeenten bezitten namelijk dezelfde knelpunten en problemen. Om die reden kan dit onderzoek ook voor hen concrete acties en maatregelen aanbieden ter bescherming van de buurtwegen.

In het kader van de inventarisatie werd tevens een gespreksavond georganiseerd waar alle belanghebbenden en gebruikers de mogelijkheid geboden werd relevante opmerkingen en suggesties uit te wisselen. De massale opkomst bewijst dat het thema en de problematiek rond de buurtwegen enorm leeft in Balen. Tijdens de gespreksavond kwamen vele klachten en knelpunten naar het oppervlak. Men veroordeelde voornamelijk het verzuim van de gemeente wat betreft informatievoorziening waardoor vele gebruikers niet wisten op welke manier men onrechtmatigheden kon aanklagen. Dus naast een daadkrachtig optreden inzake knelpunten en een preventief optreden met betrekking tot de resterende onverharde buurtwegen dient de gemeente haar bewoners ook te informeren over de buurtwegen en de desbetreffende problematiek. Gemeente Balen kan het voorbeeld volgen van buurgemeente Ham en alle bewoners de relevante informatie aanbieden via een specifiek infoblad. Ook kan de gemeente een specifiek meldpunt inrichten waarbij bewoners terecht kunnen met bepaalde klachten m.b.t. onderhoud, inpalmingen, enz.

De toestand van de buurtwegen in de gemeente Balen is enigszins problematisch en men is hopelijk aanbeland bij een belangrijk keerpunt van het beleid terzake. Het resultaat vanuit het praktijkonderzoek wordt namelijk doorgegeven aan het gemeentebestuur van Balen voor bestuurlijke opvolging. Daarna zal de gemeente zich verantwoordelijk moeten opstellen en haar bevoegdheid aangaande de buurtwegen volledig opnemen. Daarbij moet zij gedegen actie ondernemen inzake onderhoud, herinrichten, verleggen en heropenen.

Zoals uit dit onderzoek blijkt, kan niet elk knelpunt en elke probleemzone op dezelfde manier aangepakt worden. Een goed buurtwegenbeleid omvat niet enkel de toepassing van de theorie in de praktijk. Ook dient een degelijk veldonderzoek elke actie vooraf te gaan vermits niet elke situatie op het terrein identiek is en niet alle buurtwegen even prioritaire verbindingen zijn. Dit onderzoek vormt een leidraad voor de gemeente Balen om te bepalen welke acties aanbevolen worden per desbetreffende buurtweg. Hieruit blijkt dan ook het belang van deze veldstudie.

6. Aanzet tot verder onderzoek

Het onderzoek naar de buurtwegen als milieuvriendelijke en veilige verbindingen kan uitgebreid worden naar wegen die buiten de legger van de atlas der buurtwegen ontstaan zijn. Men kan namelijk ook andere wegen met een traag karakter, waaronder bos- en jaagpaden, holle wegen en oude spoorwegbeddingen, opnemen bij de evaluatie.

De achterliggende reden hiervoor is dat niet enkel voet- en buurtwegen die ingeschreven staan in de atlas der buurtwegen bedreigd zijn in hun voortbestaan. Zeker andere wegen met potentieel voor trage mobiliteit verdwijnen in sneltempo. Deze zogenaamd trage wegen dienen aanvullend beschermd te worden vermits er een duidelijk gebrek is aan een juridisch kader. Noch de buurtwegenwet, noch een andere specifieke wet, is namelijk van toepassing op deze wegen. Bij discussies moet steeds het dertigjarige gebruik bewezen worden om het voortbestaan van de weg te garanderen¹⁵³.

In het praktijkonderzoek werd reeds opgemerkt dat vele buurtwegen aansluiting vinden met een trage wegen. Dus wanneer men ook de kleine wegen, zonder het statuut van een buurtweg, integreert in de evaluatie kan men de gemeente een integrale atlas der trage mobiliteit aanbieden¹⁵⁴. Door het opnemen van zowel buurtwegen als trage wegen op de evaluatiekaarten verkrijgt men een algeheel overzicht van alle wegen met een veilig en milieuvriendelijk karakter. Aan de hand van dit overzicht kan men netwerken van trage mobiliteit opsporen waardoor burgers via dat raamwerk aan trage verbindingen de hele gemeente kunnen bereiken.

Op basis van de uitvoerige evaluatie kan men de volledig hernieuwde visie van duurzame ruimtelijke ordening integreren in het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het

¹⁵³ Als we artikel 2229 uit het burgerlijk wetboek beschouwen, dient een doorgang gedurende 30 jaar voortdurend, onafgebroken, ongestoord, openbaar en niet dubbelzinnig gebruikt te worden voor openbaar verkeer. Dit gebruik mag echter niet berusten op een eenvoudig gedogen van de eigenaar van het perceel waarover het tracé van de doorgang loopt. Draye, A.M. (2002). *Onze buurtwegen juridisch bekeken : een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers*. Brussel: Koning Boudewijnstichting.

¹⁵⁴ Ook in "De Atlas der Buurtwegen als archiefbron en basis voor de uitbouw van een netwerk van trage wegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest." van Deruyter, G. werd het voorstel gedaan een atlas der trage mobiliteit uit te bouwen.

lokale actieplan dient de gemeente dan nog beter te ondersteunen bij het nemen van beleidsbeslissingen aangaande de geïnventariseerde wegen. Zo zal de lokale overheid haar beslissingen inzake aanleg, verlegging, afschaffing, rechtekking en verbreding van een buurtweg grondiger kunnen motiveren vermits zij een beter overzicht heeft of er gelijkaardige alternatieven voor het desbetreffende tracé aanwezig zijn¹⁵⁵.

¹⁵⁵ Minister Van Mechelen stelde in zijn beleidsbrief ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed van 2007 – 2008 reeds voor de trage wegen en buurtwegen zodanig te beschermen dat afschaffingen enkel mogelijk zijn wanneer er een gelijkaardig alternatief aanwezig is. Van Mechelen, D. (2007). *Beleidsbrief ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed, beleidsprioriteiten 2007 – 2008*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2007-2008/g1427-1.pdf>

Lijst van geraadpleegde werken

Boeken en artikelen

Blockx, G., Lens, F. en Wynant, L. (2006). *RNPS, Erfpacht, opstal en erfdienstbaarheden*. Mechelen: Kluwer.

Boes, M. (2007). *Bestuursrecht*. P. 149 – 150. Leuven: Acco

Claeys en Bouuaert. (1966). Openbare wegen op private grond. *Tijdschrift voor notarissen*, jg. 30, nr. 12, p. 241 – 252.

Clays, S., Lauwaert, I. en Verdonckt, F. (2006). *Wegwijzer trage wegen: praktische tips, voorbeelden en informatie*. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

Dekkers, R. en Dirix, E. (2005). *Handboek burgerlijk recht II*. Antwerpen: Intersentia.

Deruyter, G. (2005). *De Atlas der Buurtwegen als archiefbron en basis voor de uitbouw van een netwerk van trage wegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Gent: Universiteit Gent.

Draye, A.M. (2002). *Onze buurtwegen juridisch bekeken : een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers*. Brussel: Koning Boudewijnstichting.

Draye, A.M. (2008). Buurtwegen en publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang. Een analyse van wetgeving en recente rechtspraak. *CDPK*, 2, p. 390-415.

Grietens, E. (2002). Trage Wegen vzw schiet uit de startblokken: nieuwe vereniging ijvert voor herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden. *Milieurama*, 4,p. 28-29.

Grietens, E. (2003b). Trage wegen verdwijnen snel. *Milieurama*, 2, p. 18-19.

Maes, P. (2000). *Langs trage wegen*. Tielt: Lannoo.

Mast, A., Dujardin, J., Van Damme, M. en Vande Lanotte, J. (2006). *Overzicht van het Belgisch administratief recht*. Mechelen: Kluwer.

Michiels, J. en Vermeulen, R. (1987). *Van Baenle tot Balen*. Averbode: Uitgeverij Averbode.

Michielsens, A. (2007). *Notarieel wetboek editie 2007 – 2008*. Mechelen: Kluwer.

Pasinomie - Collections des lois, décrets, arêtes et règlements généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. (1841). N°162, p. 153. Brussel.

Raedts, M. en Masui, C. (2007). *Van vraag tot tekst, praktische leidraad voor literatuurverslagen*. Leuven: Acco.

Sekaran, U. (2003). *Research methods for business, a skill building approach*. Danvers: John Wiley & Sons.

Vandevyvere, A. (2008). *Handleiding terreininventarisatie van trage wegen*. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

Vandevyvere, A. (2009a). *Leidraad trage-wegenbeleid: een beleidsplan opmaken en uitvoeren*. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

Vandevyvere, A. (2009b). *Trage wegen als onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst 2008-2013*. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

Vandevyvere, A. en Béatse, H. (2009). *Trage wegen doen bewegen*. Schaarbeek: Trage Wegen vzw.

Vuye, H. (1994). Fundamentele regels omtrent buurtwegen. Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994. *Recente arresten van het Hof van Cassatie 1994*, p. 93-97.

Wastiels, F. (1986). *Handboek wegenrecht*. Brugge: die Keure

Yante, J.M. (1995). De atlasen van de buurtwegen ca. 1841-1845 : een miskend cartografisch patrimonium. *Het tijdschrift van het Gemeentekrediet*, 193, p. 43-73.

X, X. (2006). *Jaarboek Rechtsdocumentatie 2006, boekdeel 1*. Mechelen: Kluwer.

Overheidsdocumenten

Bex, J. (2003). *Voorstel van decreet betreffende de buurtwegen en de trage wegen*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jisp.vlaamsparlament.be/docs/stukken/2004-2005/g201-1.pdf>

Crevits, H. (2008). *Gecoördineerd antwoord op vraag nr. 108 van 14 november 2008 van Patrick De Klerck*. Opgevraagd op 27 augustus, 2009, via <http://www.vlaamsparlament.be/Proteus5/showSchriftelijkeVraag.action?id=549595>

Crevits, H. (2009). *Beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2009 – 2014*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlament.be/docs/stukken/2009-2010/g217-1.pdf>

Dehaene, T., De Meyer, J., Schueremans, H., Rombouts, T. en Peeters, F. (2005). *Voorstel van decreet tot instelling van een netwerk van stille wegen en houdende de vervanging van de wet op de buurtwegen*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jisp.vlaamsparlament.be/docs/stukken/2004-2005/g344-1.pdf>

Maes, J. (2003). *Voorstel van decreet houdende de regeling voor de trage wegen*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jisp.vlaamsparlament.be/docs/stukken/2002-2003/g1707-1.pdf>

Schauvliege, J., Daems, R. en Robeyns, E. (2007). Ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2008, beleidsbrief Leefmilieu en Natuur, beleidsprioriteiten 2007 - 2008, beleidsbrief Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, beleidsprioriteiten 2007 - 2008, beleidsbrief Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, beleidsprioriteiten 2007 - 2008, verslag. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlament.be/docs/stukken/2007-2008/g15-6-g.pdf>

Schauvliege, J. (2010). *Gecoördineerd antwoord op vraag nr. 139 van 12 Januari 2010 van Lies Jans*. Opgevraagd op 25 maart, 2010, via <http://www.vlaamsparlament.be/Proteus5/showSchriftelijkeVraag.action?id=580371>

Van Brempt, K. (2004). *Beleidsnota mobiliteit 2004 – 2009*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlament.be/docs/stukken/2004-2005/g131-1.pdf>

Van Brempt, K. (2005). *Beleidsbrief mobiliteit, beleidsprioriteiten 2005 – 2006*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2005-2006/g562-1.pdf>

Van Bermpt, K. (2008). *Beleidsbrief mobiliteit, beleidsprioriteiten 2008 – 2009*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2008-2009/g1935-1.pdf>

Van Mechelen, D. (2007). *Beleidsbrief ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed, beleidsprioriteiten 2007 – 2008*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2007-2008/g1427-1.pdf>

Van Mechelen, D. (2007). *Gecoördineerd antwoord op vraag nr. 026 van 29 oktober 2007 van Jan Verfaillie*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://www.vlaamsparlement.be/Proteus5/showSchriftelijkeVraag.action?id=506751>

Van Mechelen, D. (2007). *Gecoördineerd antwoord op vraag nr. 035 van 20 december 2006 van Mark Demesmaeker*. Opgevraagd op 29 september, 2010, via <http://www.vlaamsparlement.be/Proteus5/showSchriftelijkeVraag.action?id=486049>

Van Mechelen, D. (2008). *Beleidsbrief ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed, beleidsprioriteiten 2008 – 2009*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2008-2009/g1899-1.pdf>

Van Mechelen, D. (2008). *Gecoördineerd antwoord op vraag nr. 052 van 7 december 2007 van Jos Stassen*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://www.vlaamsparlement.be/Proteus5/showSchriftelijkeVraag.action?id=510999>

Vlaamse Overheid, afdeling communicatie (2009). *De Vlaamse Regering 2009-2014: Een daadkrachtig Vlaanderen in beslissende tijden: Voor een vernieuwende, duurzame en warme samenleving*. Opgevraagd op 5 november, 2009, via http://www.vlaanderen.be/servlet/Satellite?pagename=Infolijn%2FView&c=Solution_C&p=1186804409590&cid=1247734278469

Overige internetdocumenten

Clays, S. (2007). *Beter adviseren: trage wegen*. Opgevraagd op 3 september, 2009, via

http://www.tandemweb.be/downloads/milieuraad/070330_advies_tragewegen_lr.pdf

De Landmeter-expert. (2007). *Wat is een buurtweg*. Opgevraagd op 28 september, 2009, via <http://www.landmeters-experten.be/meerbuurtwegen.html>

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. (z.d.). *Nieuwe Samenwerkingsovereenkomst*. Opgevraagd op 23 april, 2010, via <http://www.lne.be/doelgroepen/lokale-overheden/so-2008-2013/>

Grietens, E. (2003a). *Nieuw decreet moet zorgen voor betere bescherming en herwaardering van trage wegen in Vlaanderen*. Opgevraagd op 24 augustus, 2009, via <http://archieff.bblv.be/handle/0/511>

Komimo. (2009). *Wie zijn we?*. Opgevraagd op 2 mei, 2010, via <http://www.komimo.be/content/wie-zijn-we>

Natuurpunt Netebronnen. (2009). *Natuurgebieden Balen*. Opgevraagd op 23 maart, 2010, via http://www.natuurpuntnetebonnen.be/html/Natuurgebieden_Balen_Olmen.html

Olmense vereniging voor Heemkunde & geschiedenis. (z.d.). *Geschiedenis*. Opgevraagd op 25 maart, 2010, via <http://users.telenet.be/olmen.heemkunde/geschiedenis.htm>

Provincie Antwerpen. (2008). *Buurt- en voetwegen: trage wegen doorheen jouw gemeente*. Opgevraagd op 28 september, 2009, via http://www.provant.be/mobiliteit/wegen/buurt-_en_voetwegen/index.jsp

Regionaal landschap. (2009). *Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete*. Opgevraagd op 29 september, 2009, via <http://www.regionalelandschappen.be/rlkgn.html>

Trage wegen Dilbeek. (2009). *Inventaris Dilbeek trage wegen*. Opgevraagd op 2 februari, 2010, via <http://www.tragewegendilbeek.be/invstart.htm>

Trage-wegen-lijn. (2010). *Vragenbank*. Opgevraagd op 26 oktober, 2009, via http://www.trage-wegen-lijn.be/index.php?option=com_content&task=category§ionid=6&id=22&Itemid=101&Itemid=101&Itemid=101

Trage Wegen vzw. (z.d.). Een jonge speler in het Vlaamse natuur- en milieuveld. Opgevraagd op 2 mei, 2010, via http://www.tragewegen.be/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=6

Vzw Johanna.be. (2006). *Acties*. Opgevraagd op 26 oktober, 2009, via <http://www.johanna.be>

X, X. (2005). *Praktijkboek trage wegen: voor lokale besturen*. Opgevraagd op 24 augustus, 2009, via http://www.tragewegen.be/media/downloads/Praktijkboek_trage_wegen.pdf

Persberichten

Aanbesteding voor buurtwegen. (2008, 18 juli). *Gazet van Antwerpen*.

Atlas. (2009, 4 september). *De Standaard*.

Bouw winkelcentrum uitgesteld. (2006, 9 oktober). *Gazet van Antwerpen*.

Buurtweg 46 blijft voorlopig dicht. (2008, 21 maart). *Gazet van Antwerpen*.

Buurtwegen in trek als wandelpaden. (2009, 3 september). *De Streekkrant*, p. 3.

Buurtwegen krijgen grondige opknappbeurt. (2009, 12 september). *De Standaard*.

Buurtwegen krijgen oude naam terug. (2009, 21 maart). *Gazet van Antwerpen*.

Buurtweg zorgt voor heibel. (2009, 18 mei). *De Standaard*.

Crevits gaat steenpuin aanpakken op trage wegen. (2008, 8 juni). *De Morgen*.

Drieduizend bewoners steunen buurtweg. (2009, 24 september). *Gazet van Antwerpen*.

Gemeente overweegt heraanleg buurtweg. (2009, 26 januari). *Gazet van Antwerpen*.

Gemeente schaft buurtweg af. (2009, 25 augustus). *Gazet van Antwerpen*.

Gemeente schaft buurtweg af. (2009, 13 oktober). *Gazet van Antwerpen*.

Gemeente verkoopt perceel grond aan S'Jegers Transport. (2009, 23 oktober). *Gazet van Antwerpen*.

Groene prijzen. (2010, 22 januari). *De Standaard*.

Haaltert veroordeeld voor niet onderhouden wandelpaden. (2008, 25 november). *De Morgen*.

Hopelijk doet gemeente nu iets met deze wegels. (2007, 27 april). *De Standaard*.

Igemo zoekt peters en meters voor trage wegen. (2009, 24 oktober). *De Standaard*.

Jan De Clerck mag buurtweg afsluiten. (2006, 17 oktober). *Gazet van Antwerpen*

Jozef Weynsschool vraagt buurtweg naar Beerzelberg. (2009, 18 maart). *Gazet van Antwerpen*.

Kaart geeft alle trage wegen van de gemeente een naam. (2010, 17 maart). *De Standaard*.

Landbouwers betogen tegen nieuwe wandel-en fietspaden langs weiden. (2009, 26 juni). *De Standaard*.

Lier heropent dit najaar enkele buurtwegen. (2009, 31 maart). *Gazet van Antwerpen*.

Openstelling buurtweg Korte Vlooi bos. (2009, 20 oktober). *Gazet van Antwerpen*.

Pandhoevestraat. (2010, 24 maart). *De Standaard*.

Sint-Niklaas hertekent traject trage weg. (2009, 30 december). *De Standaard*.

Spirit en Groen! Willen trage wegenbeleid. (2007, 1 juni). *De Standaard*.

Stad stapt naar rechter voor voetweg. (2009, 28 oktober). *Gazet van Antwerpen*.

Steeds meer Vlaamse gemeenten maken werk van trage wegen. (2010, 8 maart). *De Morgen*.

Trage wegen. (2009). *Landschapskrant, Kleine en Grote Nete, 1*, p. 7.

Trage wegen in Limburg worden geïnventariseerd. (2009, 23 oktober). *Het belang van Limburg*, p. 46.

Trage wegen verdienen een opfrisbeurt. (2009, 27 oktober). *De Standaard*.

Trage wegen worden in kaart gebracht. (2009, 21 november). *De Standaard*.

Uitbreiding KMO-zone. (2009, 2 december). *De Standaard*.

Voetweg verdwijnt. (2008, 25 september). *Gazet van Antwerpen*.

Voetweg weer openbaar. (2006, 18 oktober). *Gazet van Antwerpen*.

Vrijwilligers brengen trage wegen in kaart. (2008, 3 december). *Gazet van Antwerpen*.

Vzw brengt trage wegen in kaart. (2007, 24 september). *Het Laatste Nieuws*.

We moeten beter leren communiceren. (2009, 1 december). *De Standaard*.

Zeven padvinders melden zich om trage wegen in kaart te brengen. (2008, 8 januari). *Gazet van Antwerpen*.

Bezochte studiedagen

Studiedag "trage wegen, snel getoetst". (2009, 28 oktober). Brussel.

Auteursrechtelijke overeenkomst

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

Buurtwegen : milieuvriendelijke en veilige verbindingen binnen een gemeente. Een analyse van de toestand in Balen

Richting : master in de toegepaste economische wetenschappen-beleidsmanagement

Jaar: **2010**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Voor akkoord,

Delnooz, Annelies

Datum: **31/05/2010**