

**Tussentijds rapport trage wegen Oudegem:  
inventaris en publieke rondvraag  
(Gemeenteraad, oktober 2009)**

Het Regionaal Landschap Schelde- Durme is een samenwerkingsverband tussen openbare besturen en lokale verenigingen uit de sector natuur, landbouw, toerisme en recreatie en jacht. Regionale landschappen werken rond streekontwikkeling via de uitvoering van concrete, laagdrempelige projecten rond natuur, landschap, zachte recreatie,... die gedragen zijn door de lokale bevolking.

In het voorjaar 2008 is het Regionaal Landschap Schelde-Durme gestart met een projectwerking rond trage wegen ' Trage wegen doen herleven'. In samenwerking met de betrokken gemeentebesturen en lokale belangengroepen wordt voor elke deelgemeente een maatschappelijk gedragen herwaarderingsplan trage wegen opgemaakt. Dit verloopt volgens een vaste methodiek die ontwikkeld is door de vzw Trage Wegen.

Voor de stad Dendermonde werd de deelgemeente Oudegem als eerste gebied uitgekozen. Dit is uitgevoerd door het Regionaal Landschap Schelde- Durme.

In dit rapportje vind je de tussentijdse resultaten (inventaris, publieke rondvraag) en vragen we om een beleidsbeslissing te nemen als gemeenteraad zodat gestart kan worden met de opmaak van het inrichting- en beheerplan dat als kader zal dienen voor de uitvoering op het terrein.

De opmaak van de beleidsvisie trage wegen werd mede gefinancierd door de Provincie Oost-vlaanderen.

# 1. Inleiding

## 1.1. Trage wegen

De term trage wegen is een verzamelnaam van kleine en lokale wegen die enkel gericht zijn op traag, niet- gemotoriseerd verkeer. In eerste instantie gaat het om wegen uitsluitend voor fietsers, wandelaars of ruiters. Naast het gebruik is ook het openbaar karakter bepalend, wat wil zeggen dat de wegjes een openbare bestemming moeten hebben en door het publiek gebruikt (mogen) worden. De wegjes kunnen zowel verhard zijn als onverhard, door de velden, in bossen, langs dijken of zelfs op oude treinverbindingen gelegd zijn, ...

## 1.2. Het belang van trage wegen

De deelgemeente Oudegem ligt bezaaid met trage wegen. Veel van die trage wegen zijn in het verleden verdwenen of dreigen in de toekomst te verdwijnen. Zo zijn reeds heel wat veldwegen verdwenen door de aanleg van ruilverkavelingen, nieuwe woonwijken of industrieterreinen. Andere trage wegen werden verhard en vervolgens ingeschakeld in het autowegennet, waardoor ze hun functie van trage weg verloren. Nog andere trage wegen werden (en worden) sluiks afgesloten door aanpalende eigenaars of worden omgeploegd door landbouwers omdat 'niemand hem gebruikt' of omdat 'er elders ook gewandeld kan geworden'. Tot slot worden heel wat trage wegen niet of nauwelijks onderhouden en dreigen daardoor in de nabije toekomst ook te verdwijnen. Het verdwijnen van trage wegen is een spijtige zaak. Trage wegen bieden immers heel wat mogelijkheden en voordelen.

- Trage wegen kunnen vooreerst gebruikt worden als recreatief **wandel-, fiets- of ruiterpad**. Heel wat trage wegen worden vandaag reeds ingeschakeld in wandel- en fietsroutes. Veldwegen en kerkwegels zijn immers ideaal voor wandelaars of fietsers die op een rustige manier van het landschap en de natuur willen genieten.
- Trage wegen zijn **veilige verbindingen voor zachte weggebruikers**. Trage wegen bieden, zeker voor korte afstanden, een alternatieve en verkeersveilige route voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Heel wat trage wegen maken een verbinding tussen en naar dorpskernen. Maar ook binnen in de dorpskernen liggen er her en der kleine 'binnenwegskes' tussen andere straten.
- Trage wegen zijn ook van belang voor **natuurontwikkeling**. In het dichtbebouwde Vlaanderen zijn de nog overblijvende natuurgebieden klein en sterk versnipperd. Trage wegen zorgen voor een ecologische verbinding tussen natuurgebieden, waardoor tal van planten en dieren zich kunnen verspreiden over een groter gebied. Daarnaast zijn trage wegen een specifiek biotoop voor verschillende planten en insecten.
- Trage wegen worden ook functioneel gebruikt door landbouwers. Op het platteland is **het landbouwverkeer** er in vele gevallen zelfs de belangrijkste vorm van functioneel gebruik. De vele landbouwwegen en ruilverkavelingwegen verschaffen er toegang tot weiden, akkers en velden.
- Trage wegen hebben een belangrijke **cultuurhistorische waarde**. Bijna alle trage wegen zijn historische verbindingen. De geschiedenis van sommige veld- of kerkwegels gaat terug tot in de Romeinse tijd. Deze wegen getuigen van vroegere

verbindingen naar en in dorpskernen. Dikwijls hangt er een verhaal over een oud gebruik of zelfs een legende aan vast. Als trage wegen verdwijnen, verdwijnt ook een deel van ons “collectief geheugen”.

### 1.3. Een bescherming - en herstelplan van ons ‘traag patrimonium’ in Oudegem

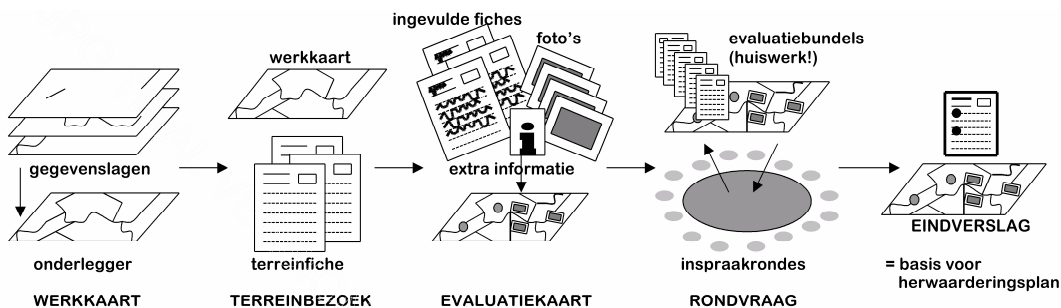
Het stadsbestuur van Dendermonde heeft zich geëngageerd om, samen met het Regionaal Landschap Schelde- Durme, werk te maken van een functioneel netwerk aan trage wegen. Naast de stad Dendermonde zijn er nog 7 andere gemeentebesturen uit de streek van Schelde en Durme, die samen met het Regionaal Landschap, werk willen maken van het behoud en het herstel aan trage wegen. Dit zijn: de gemeente Berlare, de gemeente Hamme, de gemeente Laarne, de gemeente Puurs, de gemeente Waasmunster, de gemeente Wichelen en de gemeente Zele.

Om zicht te krijgen hoe het netwerk aan trage wegen er moet uitzien, wordt een bepaalde methodiek gevolgd. Per deelgemeente (ev. wijk) wordt er een adviesnota trage wegen opgemaakt. In overleg met het stadsbestuur van Dendermonde werd geopteerd om de deelgemeente Oudegem eerst aan bod te laten komen. De opmaak van de adviesnota gebeurt samen met lokale verenigingen (wandelclubs, mountainbikeclubs, natuurverenigingen, de landelijke gilde, de seniorenraad, mobiliteitsverenigingen,...) en geïnteresseerde inwoners. Zij beschikken immers over een grote lokale kennis en visie welke wegen functioneel zijn.

Voor de opmaak van de adviesnota trage wegen worden verschillende stappen doorlopen (zie schema).

In een eerste stap worden alle bestaande en verdwenen trage wegen in kaart gebracht door lokale vrijwilligers. In een tweede stap wordt aan een zo breed mogelijke groep gebruikers suggesties en opmerkingen gevraagd welke trage wegen belangrijk zijn, wat er anders en beters moet aan deze wegeltjes en of het nodig is dat het gemeentebestuur (of andere instanties) inspanningen doet om de niet toegankelijke stukjes trage weg terug te openen.

In een derde stap worden de resultaten van deze bevraging gebundeld in een adviesnota die voorgesteld wordt aan het gemeentebestuur. Het is het bestuur die de beslissing neemt welke wegjes ze wil behouden, herstellen of terug openen.



Deze methodiek is ontwikkeld door de vzw Trage Wegen die hierover al heel wat kennis en know- how heeft ontwikkeld elders in Vlaanderen.

Het Regionaal Landschap wenst de stad Dendermonde in de toekomst nog verder te ondersteunen. In navolging van de beslissing van het gemeentebestuur, wenst het Regionaal Landschap een inrichting- en beheerplan trage wegen op te maken (vierde stap) zodat er kan gestart worden met de uitvoering op het terrein. Hiervoor gaat het Regionaal Landschap samen

met de stad op zoek naar bijkomende financiële middelen o.a. via een PDPO-project. Eind september 2009 wordt een projectaanvraag voor PDPO ingediend bij de Provincie Oost-Vlaanderen.

## **2. Deelgemeente Oudegem**

Op vandaag is de adviesnota voor deelgemeente Oudegem rond en is het aan het stadsbestuur om een beslissing te nemen welke wegjes behouden, hersteld of geopend worden zodat vervolgens het Regionaal Landschap, samen met de stadsdiensten, kan starten met de opmaak van het inrichting- en beheerplan.

### **2.1. Analyse van de huidige toestand**

#### **2.1.1. Het theoretische netwerk aan trage wegen in Oudegem**

Een eerste stap om zicht te krijgen op de bestaande en verdwenen trage wegen in Oudegem is een overzicht maken van alle trage wegjes die er juridisch zouden moeten liggen: buurtwegen, ruilverkavelingswegen, trage verbindingen op de topografische kaart, ... Dit is gebeurd door het Regionaal Landschap in GIS (Arc View 3.1).

Als vertrekpunt werd hierbij de recentste topografische kaart gebruikt (schaal 1:10.000), aangezien op deze kaarten wegen en hun trage bestemming nauwkeurig ingetekend zijn. De informatie die we op de topografische kaarten terugvonden, werd aangevuld met informatie uit de Atlas der Buurtwegen samen met latere wijzigingen (aanleg van nieuwe buurtwegen, verplaatsingen, verleggingen, afschaffingen). Het resultaat is een theoretisch overzicht van alle 'mogelijke' trage wegen in Oudegem.

#### **2.1.2. Het bestaande netwerk aan trage wegen in Oudegem**

Lokale vrijwilligers hebben al de trage wegjes afgelopen en hebben per wegje een fiche ingevuld waarbij nagegaan is of er nog sporen zijn van de wegjes (traceerbaarheid), of de wegjes toegankelijk zijn, ev. mogelijke knelpunten genoteerd, ... Dit is weg per weg op een objectieve en gestandaardiseerde manier gebeurd. Zie bijlage 2, de terreinfiche. Het Regionaal Landschap heeft een kwaliteitcontrole gedaan op het terrein. Nadien werd al de data geanalyseerd door het Regionaal Landschap en het resultaat is een kaart met de toegankelijke (groene) en de niet toegankelijke (rode) trage wegen op. Zie bijlage 2, de syntheseskaart. Alle trage wegen op deze kaart hebben een openbare bestemming d.w.z. zouden door het publiek gebruikt mogen worden. Particuliere trage wegjes, die particuliere eigendom zijn en een particuliere bestemming hebben, zijn eruit gefilterd.

*Zie bijlage 1: de terreinfiche*

*Zie bijlage 2: syntheseskaart*

## 2.2. Het wenselijke netwerk aan trage wegen in Oudegem

Voor de deelgemeente Oudegem is de bevraging naar het belang aan trage wegen achter de rug. De rondvraag vond plaats tussen januari 2009 en april 2009.

Tijdens een eerste info-avond (op 20 januari 2009) stelde het Regionaal Landschap Schelde-Durme en het stadsbestuur van Dendermonde het project voor. Nadien kregen alle vertegenwoordigers van de verschillende verenigingen en geïnteresseerde inwoners een vragenlijst en kaart mee naar huis. Deze personen kregen enkele maanden de tijd om aan de hand van de vragenlijst per trage weg aan te merken waarom deze weg belangrijk is, wat er mogelijks beter of anders kan en of er inspanningen dienen te gebeuren om het niet toegankelijke stukjes trage weg terug open te stellen. Begin april 2009 werden de vragenlijsten verzameld op de groendienst waarna het Regionaal Landschap Schelde-Durme een samenvatting maakte van alle suggesties en opmerkingen.

Op 21 april 2009 werd deze samenvatting opnieuw aan de verenigingen en gebruikers voorgelegd. Tijdens dit publiek afwegingsproces werd elke weg afzonderlijk besproken en werd er gezocht naar unanieme en constructieve voorstellen. Naast de suggesties per weg kwamen ook een aantal algemene opmerkingen en suggesties voor een trage-wegenbeleid naar voor. De resultaten zijn allen thematisch gebundeld in deze nota : behouden van het bestaande trage wegennet, uitbreiden van het bestaande trage wegennet, onderhoud van trage wegen, inrichting van trage wegen, oplossen van gebruikersconflicten tussen recreanten, specifieke knelpunten gelinkt aan trage wegen, sensibilisatie en algemene suggesties. Alle opmerkingen werden ook nog eens schematisch per weg geformuleerd. Zie bijlage 3. Daarnaast werden de suggesties ook samengevat in een wenselijkheidskaart trage wegen. Zie bijlage 4.

Aantal aanwezigen op eerste info- avond (20 januari 2009): +/- 40-tal inwoners

Aantal aanwezigen op discussie- avond (21 april 2009): +/- 30 tal inwoners

De deelnemers van de publieke rondvraag waren hoofdzakelijk individuele burgers. Ook waren er een aantal specifieke verenigingen en gebruikersgroepen die deelnamen aan de publieke rondvraag:

- KWB Oudegem
- KAV
- ACW Oudegem
- Natuurpunt
- Wandelclub de zilverdistel
- ....

### 2.2.1. Resultaten publieke rondvraag

Hieronder vindt u een overzicht van een aantal mogelijke maatregelen om het netwerk van trage wegen in Oudegem te optimaliseren. Deze maatregelen werden gebundeld per thema. Bij elk thema wordt vermeld voor welke wegen de voorgestelde maatregelen van toepassing zijn. Voor een juiste situering zie bijlage 2, de synthesekaart.

## A. Behouden van het bestaande trage -wegennet

Volgende trage wegjes werden als belangrijke functionele verbindingswegen gezien.

Behoud en blijvend beheer van deze wegjes voor het huidige gebruik is belangrijk.

- *Trage wegjes 3B en 3C*
- *Trage wegjes 4A, 4C, 4D en 4E*
- *Trage wegjes 8A, 8B en 8C*
- *Traag wegje 13*

- *Trage wegjes 16A, 16b en 16D*: belangrijke, functionele verbindingswegen, goed alternatief voor de N416
- *Trage wegjes 19A en 19B*: belangrijke wegjes voor wandelaars
- *Trage wegjes 20A, 20B, 20C, 20D en 20 E*: veilige en korte verbindingswegen
- *Trage wegjes 21A, 21B en 21C*: functionele wegen voor landbouw
- *Trage wegjes 24 A, 24B, 24D en 24 E*: belangrijke functionele wegjes
- *Traag wegje 26B*

## B. Uitbreiden van het bestaande trage -wegennet

### Herstel van in het verleden bestaande verbindingen

Een aantal openbare trage wegen (hoofdzakelijk buurtwegen) die er vroeger waren, zijn in de loop van de voorbije jaren ontoegankelijk of zelf onherkenbaar geworden. Voor deze wegen werd tijdens het publieke afwegingsproces de vraag gesteld of deze verbindingen opnieuw opengemaakt dienen te worden of niet. Dit leidde tot een onderscheid in drie categorieën:

- I. **Prioritair** open te stellen wegen: de publieke rondvraag evalueert deze wegen als belangrijk voor het netwerk van trage wegen en stelt dat zij een belangrijke meerwaarde betekenen voor een toekomstig gebruik.
  - *Wegje 7*: deze weg is belangrijk als verkeersveilig alternatief voor de Lambroeckstraat, zou recreatief interessant kunnen zijn en openstelling van deze weg zou ook een cultuurhistorische betekenis kunnen hebben.
  - *Wegje 10*: vraag om het niet toegankelijke stukje van trage weg 10 terug te openen.
  - *Wegje 12*: vraag voor een trage, verkeersveilige Noord -Zuidverbinding in Oudegem. Dit zou nuttig zijn voor het functioneel fietsverkeer, als wandelweg, voor landbouwverkeer. Vraag om te onderzoeken of de oude spoorwegbedding hierbij kan gebruikt worden als tracé. Bij openstelling van de oude spoorwegbedding wordt gevraagd om strikt op te treden dat dit enkel toegankelijk is voor niet gemotoriseerd verkeer.
  - *Wegje 15A*: vraag naar een functionele verbinding tussen de Hofstraat en de Onze- Lieve-Vrouwstraat
  - *Wegje 24A*: unanimitieit tot openstelling van wegje 24A, vooral vanuit verkeersveiligheid om zo de drukke Hofstraat te vermijden.
  - *Wegje 24B*: vraag ook om het niet toegankelijke stukje van 24B terug te openen zodat je zo de N406 niet hoeft te nemen.
  - *Wegje 25A*: vraag tot openstelling in combinatie met wegje 24B
  - *Wegje 26A*: vraag naar openstelling van 26A voor wandelaars, interessante verbinding tussen Courtmanspark en Kloostergoedstraat
  - *Wegjes 27*: vraag naar openstelling voor wandelaars, fietsers zodat er een verbinding kan gecreëerd worden tussen de sporthal/voetbalveld en het Courtmanspark en het GR-pad terug kan hersteld worden.
  
- II. Voor een aantal wegen is openstelling **minder prioritair**. Op lange termijn kan de gemeente er wel voor kiezen om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om deze verbinding terug toegankelijk te maken.
  - *Wegje 2B*: openstelling van trage weg 2B als doorsteek tussen trage weg 2A en 3C.
  - *Wegje 4B*: openstelling van wegje 4B is minder prioritair



- *Wegje 15B*: openstelling van wegje 15B is minder prioritair
- *Wegje 16C*: openstelling van wegje 16C
- *Wegje 17*: herstel van wegje 17 is minder belangrijk
- *Wegje 23*: herstel van deze weg mits het geen invloed heeft op de broedvogels.

III. Sommige wegen kunnen door herstel maar **weinig meerwaarde** bieden voor het netwerk aan trage wegen. Openstelling ervan wordt dan ook als weinig zinvol beschouwd. Dit is zo voor de volgende wegen:

- *Wegjes 3A en 3D*: er is geen vraag naar openstelling van wegjes 3A omdat er alternatieven zijn.
- *Wegje 5A*: geen vraag om wegjes 5A terug te openen.
- *Wegje 5 E*: geen vraag om wegje 5 E terug te openen, geen functioneel nut.
- *Wegjes 6A, 6B, 6C, 6D, 6 E*: geen vraag naar openstelling van deze wegjes. Geen belangrijke verbindingswegen. Er zijn alternatieve mogelijkheden
- *Wegje 9*: openstelling van de vroegere verbinding is niet prioritair.
- *Wegje 11*: herstel van de vroegere verbinding is niet prioritair
- *Wegje 14*: geen vraag tot openstelling, laten zoals het is.
- *Wegjes 22A en 22B*: geen vraag om wegjes 22A en 22B terug open te stellen
- *Wegje 24C*: geen vraag naar openstelling van dit wegje
- *Wegjes 25B en 25C*: niet functioneel
- *Wegje 29*: geen vraag tot openstelling
- *Wegje 30*: geen vraag tot openstelling
- *Wegje 31*: geen vraag tot openstelling

### Nieuwe wegen

Op sommige plaatsen volstaat het bestaande netwerk niet of betekent een uitbreiding van het netwerk een belangrijke meerwaarde. Volgende suggesties voorzien een uitbreiding van het bestaande netwerk:

- *Tussen 1A en 3C*: vraag om te onderzoeken of er een mogelijke nieuwe, verbinding kan gecreëerd worden tussen traag wegje 1A en traag wegje 3C
- Er is vraag voor verbinding *tussen traag wegje 5B en het Lambroeckkapelletje*
- Vraag om te onderzoeken of *de Frans Vertongenstraat kan doorgetrokken worden langs de spoorweg tot de Hofstraat* (veilig alternatief voor de pendelaars).
- Vraag aan het stadsbestuur om te onderzoeken of er een mogelijke wandelverbinding kan gecreëerd worden tussen Mespelaere en Oudegem (alternatief voor de drukke N406)

## **B. Onderhoud van de trage wegen**

Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor het **onderhoud** van alle openbare wegen. Dit is dus het geval voor de hier besproken trage wegen. Het is aangewezen dat de gemeente een onderhoudsregeling opstelt en die operationeel maakt aan de hand van een jaarlijkse onderhoudsplanning. Op die manier kan een ecologisch bermbeheer met de nodige snoei- en maaibeurten worden georganiseerd. Er werd aandacht gevraagd voor de volgende wegen:

- *Wegje 20A*: vraag om bij wegje 20A regelmatig de randbeplanting te snoeien
- *Wegje 22C*: vraag om deze wegjes blijvend te beheren zodat ze steeds toegankelijk zijn voor wandelaars

- *Wegje 24B*: vaag ook naar onderhoud van 24b, het gedeelte tussen N406 en de Lindestraat.

### **C. inrichting van de trage wegen**

Bepaalde trage wegjes zijn toegankelijk maar de weg is niet aangepast aan het comfort van huidige of toekomstige gebruikers. Vraag om voor deze wegjes inrichtingsmaatregelen te nemen.

- *Wegje 13*: vraag voor gedeeltelijk wat verbreden van de wegjes achter de huizen van het Bleienpark
- *Wegje 19B*: vraag om dit wegje te verbreden en het is ook wenselijk dat dit wegje in de toekomst kan gebruikt worden voor fietsers

### **D. Oplossen van gebruikersconflicten tussen recreanten**

Voor een bepaald traag wegje maken verscheidenen gebruikersgroepen (wandelaars, fietsers, wielrenners,...) gebruik van deze weg, wat leidt tot conflicten.

- *Wegje 18*: het gemeenschappelijk gebruik van de trekweg door wandelaars, fietsers, wielertoeristen geeft conflicten. Vraag om bij de uitstippeling van het trage wegnetwerk te onderzoeken of er nog alternatieve tracés zijn voor de trekweg.

### **E. Specifieke knelpunten gelinkt aan trage wegen**

- *Wegje 20c*: vraag van een buurtbewoner om wegje 20C te regulariseren ( privébelang)

### **F. Sensibilisatie, herkenbaarheid en het gebruik van trage wegen**

#### Herkenbaarheid

De trage wegen kunnen beter in de kijker geplaatst worden als ze in een trage-wegennetwerk opgenomen worden of wanneer sensibilisatie rond het gebruik ervan plaatsvindt. Eén van de mogelijkheden om trage wegen beter te herkennen en erkennen is deze wegen voorzien van een naam en een (door Trage Wegen vzw) speciaal ontworpen **naambordje** met trage-wegenlogo en vermelding van de stad.

Uit de publieke rondvraag bleken nog heel wat oude (volks)namen van trage wegen gekend te zijn. Het op die manier toekennen van een naam aan de trage wegen heeft tal van voordelen:

- Door de oude naam van een weg aan te brengen, breng je ook een stuk lokaal erfgoed en cultuurhistorie op een duurzame manier onder de mensen, ook inwijkelingen bijvoorbeeld.
- Door de trage wegen aan te duiden met een bordje is het voor iedereen duidelijk dat het om openbare wegen gaat en dat ze dus gerust kunnen gebruikt worden.
- Door dezelfde format als in de andere steden en gemeenten te gebruiken hebben de bordjes ook een symbolische en draagvlakvergrotenende waarde (het logo 'trage weg' wijst op een erkenning en vraag tot respect voor dit traag patrimonium) voor de rest van Vlaanderen.

Er worden specifieke suggesties gedaan voor volgende trage wegjes: wegje 18 'Tragel,' wegje 19B 'het Statiebaantje', wegje 24A 'het Appels baantje', gebied tussen wegje 24B en de Oudegemse baan noemde 'evenakker',



*De grote naambordjes en bordjes met het logo in aluminium kosten 25,- EUR/bordje, de kleine in kunststof met het logo kosten 1,50 EUR/bordje. Bevestigingsbeugels en palen dienen evenwel nog voorzien te worden. Deze bordjes werden ontwikkeld door de vzw Trage Wegen en zullen in heel Vlaanderen gebruikt worden.*

## **G. Algemene suggesties**

- Vraag dat de stad Dendermonde een politiereglement vastlegt dat verbiedt dat 4 X4's en Quads rijden op landbouwwegen. Geldboete bij overtreding ( zie voorbeeld gemeente Brakel)
- Een netwerk aan trage wegen is belangrijk voor de drukke verkeerswegen de N406, de N416 en ook de Lambroeckstraat en de Hofstraat te vermijden. Natuurpunt is geen voorstander om alle wegeltjes in de weiden en de akkers open te stellen omdat het niet ideaal is voor de weidevogels die er mogelijks broeden.

## 2.3. Vervolgtraject

Vanuit de bevolking van Oudegem is er een **duidelijke vraag naar de versterking van het lokale trage wegennetwerk**. In eerste instantie vanuit het oogpunt van **het functioneel verkeer en de versterking van het wandel- en fietstoerisme**.

Lokale inwoners hechten ook belang om via trage wegen de cultuurhistorie van Oudegem nog meer te belichten. Tevens is er ook vraag om bij de uitstippeling van het netwerk rekening te houden met het landschap en de natuurwaarden. Er dient ook aandacht te gaan naar de landbouwfunctie.

Vanuit **het Regionaal Landschap** wensen we samen met de verschillende stadsdiensten voor elk van de suggesties, waar er politiek draagvlak voor is, **een voorstel van duurzame inrichting en beheer uit te werken**.

Ter voorbereiding hiervan lijkt het ons noodzakelijk dat we een bijkomende classificatie opmaken van alle trage wegen die wenselijk zijn te behouden en te herstellen. Deze classificatie zouden we opmaken ifv de gebruikersgroep waarvoor de weg moet dienen (bvb enkel voor wandelaars, enkel voor fietsers, voor wandelaars en fietsers,..).

Vervolgens zal er per trage weg volgende zaken uitgespit worden: de juridische situatie, een voorstel van duurzame inrichting in relatie tot het beoogde gebruik van de weg, voorstel van duurzame materiaalkeuze, oog zijn voor een duurzame inrichting in relatie tot de landschapsecologische en cultuurhistorische randvoorwaarden. Voor elke voorgestelde maatregel zal ook een financiële raming opgemaakt worden.

**Voor de uitvoering van het inrichting- en beheersplan trage wegen, is het Regionaal Landschap op zoek naar bijkomende financiële middelen.** Het Regionaal Landschap (hoofdpromotor) wenst samen met de gemeente/stadsbesturen (copromotoren) een **plattelandsproject, PDPO-II, in te dienen bij de provincie Oost-vlaanderen, dienst landbouw en platteland**.

Daarnaast is het ook mogelijk vanaf 2011 om beroep te doen op de Landschapswacht van het Regionaal Landschap Schelde-Durme voor inrichtingswerken trage wegen met een landschappelijke meerwaarde. De Landschapswacht is een structurele subsidiëring voor Regionale Landschappen vanuit het Vlaams gewest voor de uitvoering van inrichting- en herstelwerken aan het landschap, aanleg van kleine landschapselementen,... De voorkeur gaat uit naar ankerplaatsen en beschermde landschappen ( ).

Tevens heeft het Regionaal Landschap een project ingediend bij Sociale Economie samen met een aantal sociale economiebedrijven waarbij ze een budget van 65.000 euro voor uitvoering hoopt vrij te stellen.

Daarnaast is het ook wenselijk dat de stad **trage wegen mee inschakelt in het stedelijk beleid rond mobiliteit, zachte recreatie, milieu, cultuur,...en dat er vanuit de stad bijkomende eigen financiële middelen worden vrijgesteld** en ev. ook gezocht worden.

De opname van een functioneel netwerk aan trage wegen in stedelijke plandocumenten (mobiliteitsplan, milieujaarprogramma, GRS/ RUP,...) biedt sterke mogelijkheden naar herstel, behoud en ontwikkeling en tevens biedt het mogelijkheid voor bijkomende budgetten.

-Indien de stad beschikt over **een conform verklaard mobiliteitsplan**, kan de stad een financiële tussenkomst krijgen ( tot 33%) via **module 15-project** voor niet-infrastructurele maatregelen rond duurzame mobiliteit(o.a. publieke betrokkenheid en communicatie).

-Deze subsidie kan opgetrokken worden indien de stad de **samenwerkingsovereenkomst '2008-2013'** heeft ondertekend voor **de cluster mobiliteit** en indien het het module 15-project een duidelijke meerwaarde heeft voor het milieu (tot 50% subsidie)

- De stad kan ook bij ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst **cluster natuur** een subsidie krijgen tot 50% bij aanleg van natuurtechnische infrastructuur langs wegen en waterlopen indien de werken een verhoging van de ecologische en landschappelijke waarden betekenen. Ook randinfrastructuur ivv toegankelijkheid en recreatief medegebruik.

- Indien de stad beschikt over **een conform verklaard mobiliteitsplan** kan de stad beroep doen op **het fietsfonds** voor :

-Aanleg en verbetering van fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (bff) ( tot 80% subsidies)

-Aanleg en verbetering van fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (bff) ( tot 40% subsidies)

-Aanleg en verbetering van fietspaden niet gelegen op bovenlokale of provinciale fietsroutenetwerken ( tot 20% subsidies)

- Indien de stad **een conform verklaard mobiliteitsplan** heeft kan de stad **module 12 project** aanvragen aanleg en verbetering van fietspaden van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen (100% bij nieuwe fietspaden, 80% bij verbetering van fietspaden)

-Indien de stad **beschikt over een trage wegenplan**, kan er vanuit de stad **subsidies** aangevraagd worden bij **de provincie oost-vlaanderen** voor **de signalisatie** door middel van bordjes en wegwijzers opgemaakt volgens een door de provincie voorgestelde typologie, die een trage-wegentraject voor de gebruiker duidelijk herkenbaar maken alsook kosten voor de lay-out en/of **het drukken van een kaart of folder met aanduiding van de trage wegen**, die opgemaakt is volgens een door de provincie voorgestelde typologie. Het bedrag van de subsidie is beperkt tot 30 % van de geraamde subsidieerbare kosten met een maximum van 4000 Euro per entiteit die tot voor de fusie een autonome gemeente was.

Tevens zijn er ook kansen om door het herstel van een aantal van de trage wegen een aantal huidige toeristische producten te optimaliseren, alsook om nieuwe recreatieve producten te ontwikkelen (bv b ruiternetwerk Dendermonde-Hamme-Zele-Wichelen-Berlare).

## **Bijlages:**

Bijlage 1: de terreinfiche

Bijlage 2 de synthesekaart (de act uele trage wegenkaart)

Bijlage 3: schematisch overzicht van alle conclusies per weg

Bijlage 4: wenselijkheidskaart trage wegen