

**Herstelplan trage wegen deelgebied Zele ten westen van
de N47**

**Tussentijds rapport:
inventaris en resultaten publieke rondvraag**

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 de zomer van 2009 is het Regionaal Landschap Schelde-Durme gestart met een projectwerking rond trage wegen. In samenwerking met de betrokken gemeentebesturen en lokale verenigingen wordt voor elk deelgebied een gemeentelijk plan trage wegen opgemaakt. Dit verloopt volgens een vaste werkwijze.

Voor de gemeente Zele werd eerst het deel van Zele ten westen van de N47 aangepakt.

In dit rapportje vind je de tussentijdse resultaten van de inventaris en de publieke rondvraag en vragen we als gemeentebestuur om een beslissing te nemen zodat gestart kan worden met de opmaak van inrichting- en beheersvoorstellen dat als kader dient tot uitvoering op het terrein.

Projectverantwoordelijke

Voor het Regionaal Landschap Schelde-Durme
Ilse Smitz

1. Inleiding

1.1. Trage wegen

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 wandelaars, fietsers 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 oude treinverbindingen gelegen zijn,...

1.2. Het belang van trage wegen

De gemeente Zele ligt bezaaid met trage wegen. Veel van die trage wegen zijn in het verleden verdwenen of dreigen in de toekomst te verdwijnen. Zo zijn in het verleden heel wat veldwegen verhard en vervolgens ingeschakeld in het autowegennet, waardoor ze hun functie van trage weg verloren. 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 worden'. Ook zijn er heel wat trage wegen in het verleden verdwenen bij verkavelingen. 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 herstelpun van ons ‘traag patrimonium’ in de gemeente Zele

Het gemeentebestuur van Zele heeft zich geëngageerd om, samen met het Regionaal Landschap Schelde- Durme, werk te maken van een functioneel netwerk aan trage wegen. Naast de gemeente Zele 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 stad Dendermonde, de gemeente Hamme, de gemeente Laarne, de gemeente Puurs, de gemeente Waasmunsteren de gemeente Wichelen.

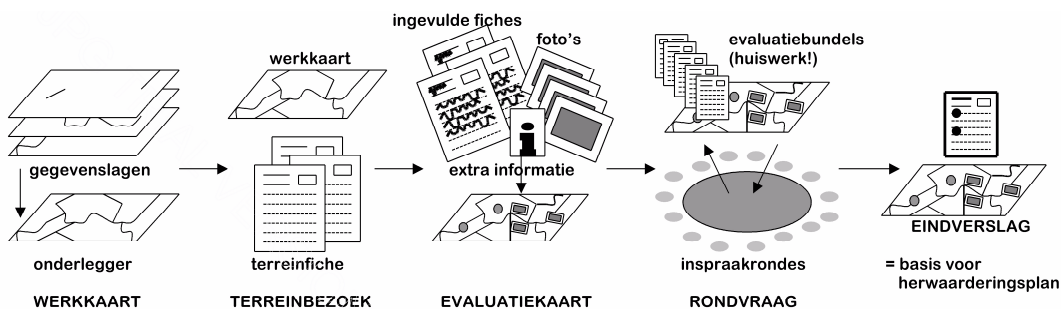
Om zicht te krijgen hoe het netwerk aan trage wegen er moet uitzien, wordt een bepaalde werkwijze gevolgd. Per deelgebied (deelgemeente of woonkern) wordt er een adviesnota trage wegen opgemaakt. In overleg met het gemeentebestuur van Zele werd geopteerd om het deel van Zele ten westen van de N47 eerst aanbod 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 dat voorgesteld wordt aan het gemeentebestuur die de beslissing neemt welke wegjes ze wil behouden, herstellen of terug openen.



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

Het Regionaal Landschap wenst de gemeente Zele in de toekomst nog verder te ondersteunen. In navolging van de beslissing van het gemeentebestuur, wenst het Regionaal Landschap voor een eerste reeks van wegjes inrichting- en beheermaatregelen op te maken (vierde stap). Nadien zal het overleg opgestart worden met de eigenaars om de ideeën af te toetsen. Uitvoering gebeurt in wederzijds overleg met eigenaars en aangelanden.

Voor de uitvoering van de beleidsvisie trage wegen heeft het Regionaal Landschap bijkomende projectmiddelen dankzij de goedkeuring van het federaal project sociale economie en het Oostvlaams plattelandsproject 'Herstel van trage wegen langs Schelde en Durme'. Dankzij deze projectmiddelen kan het Regionaal Landschap de gemeente ondersteunen bij éénmalige inrichtingswerken en achterstallige beheerswerken bvb herstel van onverharde tracés, plaatsen van recreatieve randinfrastructuur, kleine landschapselementen,...

2. Deelgebied Zele ten westen van de N47

In het deelgebied Zele ten westen van de N47 wordt eerst dit proces te doorlopen. Vandaag is de adviesnota van de lokale bevolking rond en is het aan het gemeentebestuur om een beslissing te nemen welke wegjes behouden, hersteld of geopend worden zodat vervolgens het Regionaal Landschap, samen met de gemeentediensten, kan starten met de opmaak van inrichting- en beheersvoorstellen en de realisatie op het terrein.

2.1. Analyse van de huidige toestand aan trage wegen

2.1.1. Het theoretische netwerk aan trage wegen in Zele

Een eerste stap om zicht te krijgen op de bestaande en verdwenen trage wegen in Zele is een overzicht te maken van alle trage wegjes die er juridisch zouden moeten liggen: buurtwegen, ruilverkavelingwegen, 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 Zele.

2.1.2. Het bestaande netwerk aan trage wegen in Zele

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. 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 1, de actuele trage wegen kaart. Alle trage wegen op deze kaart hebben een openbare bestemming dwz 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 actuele trage wegenkaart

2.2. Het wenselijke netwerk aan trage wegen in Zele

Voor de woonkern van Zele ten westen van de N47 is de bevraging naar het belang aan trage wegen achter de rug. De rondvraag vond plaats tussen oktober 2009 en januari 2010. Tijdens een eerste info -avond (op 1 oktober 2009) stelde het Regionaal Landschap Schelde-Durme en het gemeentebestuur van Zele 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 december 2009 werden de vragenlijsten verzameld op de milieudienst, waarna de Regionaal landschap Schelde -Durme een samenvatting maakte van alle suggesties en opmerkingen.

Op 21 januari 2010 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 in deze nota terug te vinden. In een eerste deel zijn de opmerkingen thematisch gebundeld, in een tweede deel werden alle opmerkingen per weg geformuleerd.

Op de info- en discussievergadering participeerden een 60-tal inwoners van Zele

Volgende verenigingen namen ook deel aan de publieke rondvraag:

- seniorenwerking regio Berlare-Lokeren- Zele
- de milieuraad
- natuurvereniging vzw Durme
- Natuurpunt Dendermonding
- Landelijke gilde en Bedrijfsgilde Zele
- Buurtwerkgroep Avermaat
- recreatieve wandelaars en fietsers

2.2.1. Resultaten publieke rondvraag

Hieronder vindt u een overzicht van een aantal mogelijke maatregelen om het netwerk van trage wegen in Zele 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 1, de actuele trage wegenkaart alsook de wenselijkheidkaart in bijlage 2.

A. Behouden van het bestaande trage -wegennet

Volgende trage wegjes werden als belangrijke functionele verbindingswegen gezien voor wandelaars, fietsers en landbouwers.

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

- *Wegje 1A*: functionele verbindingsweg voor wandelaars, fietsers en landbouwers.
- *Weg 3*: verkeersveilige functionele verbindingsweg voor schoolgaande kinderen, woon-werkverkeer en voor landbouwers. Ook toeristisch wordt deze weg gewaardeerd.
- *Weg 4A en 4B*: functioneel voor landbouwers als toegangsweg naar de velden
- *Wegjes 5A, 5B, 5C: en 5D*: functioneel voor landbouwverkeer.
- *Wegjes 6A, 6B, 6C en 6D*: functionele verkeersveilige en korte verbindingswegen voor fietsers en wandelaars te midden van de woonwijken Wezepoel en tuinwijk.

- *Wegen 7A, 7B, 7C, 7D en 7E*: deze wegen zijn belangrijk voor lokaal gebruik nl. verbindingswegen in de woonwijken en in het sport- en recreatiepark.
- *Weg 9A*: toegangsweg naar natuurreservaat 'De Gavers' en toegangsweg naar landbouwgronden
- *Wegen 11A en 11B*: functioneel voor lokaal gebruik en als verbindingsweg in de woonwijk.
- *Weg 13A*: deze weg is belangrijk voor het huidige gebruik.
- *Trage weg 13B*: éénsgezindheid dat deze weg functioneel is en veel gebruikt wordt door fietsers o.a. schoolgaande jeugd.
- *Weg 15B*: enkel belangrijk voor aangelanden, laten voor het huidige gebruik.
- *Wegen 15C en 15D*: belangrijke functionele verbindingswegen: interessant voor recreatie nabij huis, educatieve meerwaarde voor landbouwverkeer en natuur.
- *Wegen 19A, 19B, 19C en 19D*: belangrijk voor te sporten, verbindingsweg voor lokale inwoners naar de gratiebossen. Deze wegen hebben ze een landschappelijke meerwaarde.
- *Weg 23A*: belangrijke weg in het kader van een oost -west wandelverbinding. Van belang voor landbouwverkeer en landschappelijke waardering.
- *Wegen 23D en 23 E*
- *Weg 24A en 24C*
- *Weg 25A, 25B, 25C en 25D*: belangrijke verbindingswegen met een landschappelijke meerwaarde
- *Wegen 27A, 27B, 27C, 27D en 27E*:: belangrijk omwille van hun natuurwaarde en op recreatief vlak
- *Wegen 29*: belang voor lokaal gebruik
- *Wegen 30A en 30B*: belangrijke verkeersveilige verbindingswegen tussen de Veldekenstraat en de Dendermondebaan.
-

B. Uitbreiden van het bestaande trage -wegennet

Herstel van in het verleden bestaande verbindingen

Een aantal buurtwegen (en andere openbare trage wegen) 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.

I. Deze wegen bieden een meerwaarde naar herstel toe voor het toekomstig gebruik. Vraag om dit verder te onderzoeken.

- *Weg 1B*: vraag dat deze weg terug opengesteld wordt voor wandelaars en fietsers. Openstelling zou een functionele en recreatieve meerwaarde hebben. Hierbij is het voldoende om deze weg in te richten als bospad.
- *Weg 8A* : vraag naar een functionele verbinding tussen den Drieswegel, den Bautinck en de Cederlaan. Verlegging van de huidige trage weg 8A (= buurtweg) is hierbij een optie is.
- *Wegen 10A of 10C*: vraag is naar een functionele verbinding tussen de Eekstraat en de Hoogstraat/Bosstraat. Er dient hierbij onderzocht te worden of de buurtwegen 10A en 10C niet kunnen gebruikt worden als tracékeuze. Voorwaarde dat dit verzoenbaar is met de landbouw en het landelijk karakter van het gebied bewaard blijft (zonder landbouwtechnisch nadeel).
- *Wegen 13C of 13D*: vraag naar openstelling van traag wegje 13C of 13D, enkele voor wandelaars. Voorwaarde is dat dit verzoenbaar is met de landbouwactiviteit.

- *Weg 18*: openstelling zou een toeristische en recreatieve meerwaarde bieden. Vanuit de natuursector is er vraag naar openstelling voor observatie. Geen vraag naar openstelling vanuit de landbouw.
- Vraag naar een *oost-west verbinding tussen Meerskant en de Haststraat*. In eerste instantie voor wandelaars (via de trage wegjes 21 en 22)
- Vraag naar een *noord-zuid wandelverbinding tussen Kamershoek en de Bovenvaart* (via de trage wegjes 21 en 22)
- *Weg 26A*: vraag om te onderzoeken of trage weg 26A kan opengesteld worden. Door openstelling ontstaat er een kortere verbindingsweg tussen Paardekop en Rijkebroek. Voorwaarde dat dit verzoenbaar is met de landbouwactiviteit.
- *Weg 30C*:: alternatief tracé tussen centrum en de Dijk
- *Weg 31B*: vraag naar een verbinding tussen Veldeken en de Dijk. Dit kan gerealiseerd worden door openstelling van trage weg 31B. Voorwaarde dat bij afpaling en inrichting er rekening gehouden wordt met de landbouwactiviteit (zonder landbouwtechnisch nadeel).

II. Sommige wegen zijn minder prioritair (of hebben weinig meerwaarde) voor de uitbouw van het netwerk aan trage wegen. Een herstel ervan wordt dan ook als weinig zinvol beschouwd. Dit is zo voor de volgende wegen:

- *Weg 2A*: vraag naar openstelling van deze weg is minder prioritair. Trage weg 1A is een volwaardig alternatief
- *Weg 2B*: openstelling heeft geen functionele meerwaarde voor trage weggebruikers. Laten zoals het is.
- *Weg 8B, 8C en 8D*
- *Weg 9B*: geen vraag naar openstelling van het rode deel van trage weg 9B
- *Wegen 12A, 12B en 12C*: deze wegen zijn niet belangrijk. Laten zoals ze zijn.
- *Wegen 14A, 14B, 14C en 14D*: deze wegen zijn niet functioneel. Laten zoals ze zijn.
- *Weg 15A*: herstel van deze weg is minder prioritair
- *Wegen 16A, 16B, 16C en 16D*: minder prioritair
- *Weg 17B*: openstelling biedt geen meerwaarde. Vraag tot afschaffing.
- *Weg 20A en 20B*
- *Weg 26C*
- *Wegen 28A, 28B, 28C, 28D en 28E*
- *Weg 30C en 30D*
- *Weg 31A*
- *Wegjes 32A, 32B, 32C en 32D*

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:

I. Nieuwe verbindingen: deze wegen zijn een belangrijke missing link in het netwerk aan trage wegen

- *Weg 5D*: vraag dat deze weg doorgetrokken wordt tot de Lokerenbeekstraat. Missing link voor functioneel en recreatief verkeer. Zowel voor het gebruik van wandelaars en fietsers. Voorwaar dat dit verzoenbaar is met de landbouwactiviteit. (zonder landbouwtechnisch nadeel).
- *Weg 8A* : vraag naar een functionele verbinding tussen den Drieswegel, den Bautinck en de Cederlaan. Verlegging van de huidige trage weg 8A (= buurtweg) is hierbij een optie is.

- Vraag om een nieuwe verbinding te creëren tussen de twee buurtwegen zodat het reservaat 'de Gavers' toegankelijk kan gemaakt worden voor wandelaars. Voorwaarde vanuit de natuurvereniging dat bij aanleg dit geen verstoring voor de natuur met zich meebrengt en dat deze weg geïntegreerd wordt in een trage wegen netwerk .
- Vraag naar *een oost-west verbinding tussen Meerskant en de Haststraat/Schuitje/....* In eerste instantie voor wandelaars (via de trage wegjes 21 en 22) of de verbinding realiseren langs de Bovenvaart.
- Vraag naar *een noord-zuid wandelverbinding tussen Kamershoek en de Bovenvaart* (via de trage wegjes 21 en 22)
- Vraag om *een verbinding te creëren tussen Peeters Park en de Markt.*
- Suggestie om trage weg 23B door te trekken tussen de Pieter Gorusstraat en de Calvariestraat.

C. Onderhoud van de trage wegen

Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor het **onderhoud** van de openbare trage 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 georganiseerd worden.

- *Weg 3*: regelmatig maaien van de bermen
- *Weg 13B*: vraag om deze weg regelmatig te maaien

D. verkeersveiligheid

- *Weg 3*: vraag om de gevaarlijke oversteek in de bocht (op de overgang Zele -Lokeren) aan te pakken.
- *Weg 17A*: vraag naar het autoluw maken van de Galgenhoek. Openstelling van 17A is dan niet nodig.
- *Wegen 19A, 19B, 19C en 19D*: vraag om het gemotoriseerd verkeer van deze wegen te weren
- *Weg 23A*: vraag naar een veiliger oversteek aan de N47.
- *Vraag naar een veilige oversteek tussen de Oude Kouterdreef en de keltenlaan*
- *Vraag voor het vermijden van Quads lop trage wegen, zeker de Scheldebreekstraat , de Dwarsstraat en de Kwartelkoning. Graag enkel toegankelijk maken voor landbouwers, wandelaars, fietsers en ruiters.*
- *Vraag om de trage wegen 25C en 25D iets breder te maken zodat de weg blijvend vlot toegankelijk is*
- *Wegjes 27 (Natuurreservaat Scheldebreeken)*: quads weren
- *Vraag naar een verbinding tussen het station, het industriepark en het gemeentecentrum. Meerwaarde: zou een veilige en functionele verbinding creëren van en onder de huidige oversteek van de N47.*

E. Recreatieve randinfrastructuur

- *Weg 3*: vraag tot het plaatsen van blikvangers
- *Wegen 6A, 6B, 6C en 6D*: vraag om het zwerfvuilprobleem langs de trage wegen op te lossen

F. Landschapsverfraaiing

- *Weg 3*: voorzien van randbeplanting
- *Wegen 5A, 5B, 5C, 5D*: vraag om kleine landschapselementen te planten langs de wegen
- *Wegen 6A, 6B, 6C en 6D*: vraag naar het herstel van natuurwaarden langs deze wegen
- *Weg 13B*: vraag om een aantal solitaire bomen te plaatsen
- *Wegen 15A, 15B, 15C en 15D*: suggestie om nog meer kleine landschapselementen aan te planten langs deze wegen
- *Wegen 19A, 19B, 19C en 19D*: vraag om deze wegen nog landschappelijk herop te waarderen.

G. Sensibilisatie, herkenbaarheid en het gebruik van trage wegen

Herkenbaarheid

De trage wegen kunnen 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 gemeente.

In Zele blijken heel wat trage wegen een naam te hebben of is de oude (volks)naam van de trage wegen gekend (voor de namen van de wegen: zie samenvatting vragenlijsten). Het 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.



H. Algemene suggesties

- Vraag om oude namen van de trage wegen op te sporen
- Vraag om wandelwegen niet te verharderen. Bij fietspad is dit te overwegen.
- Vraag om quads te weren op alle trage wegen (o.a. regelmatig opgemerkt in Berlare broek)
- Vraag om een aantal wegen o.a. Dwarsstraat, Scheldebreekstraat, Kwartelkoningweg enkel toe te laten voor landbouwverkeer, wandelaars, fietsers en ruiters.
- Vraag om bij inrichting van voetwegen ook oog te hebben voor het gebruik door joggers, lopers (zachte bodem).
- Vraag om een oplossing uit te werken voor de sluipwegen naar de E17, de industrieterreinen (o.a. Hoge weg, Waterhoek, Heirweg (Berlare), Vaartstraat, Avermaat, Scheldestraat,...

-Het polderbestuur hecht belang dat herstel van trage wegen geen negatieve invloed mag hebben op de taken van het polderbestuur. Beide oevers van een geklasseerde waterloop moeten beschikbaar blijven voor het deponeren van reitings- en ruimingsspecie of voor het uitvoeren van herstellingswerken langs de oevers. Er zijn ook risico's verbonden aan het toegankelijk maken van landelijke binnengebieden langsheen waterlopen.

-Het polderbestuur stelt ook het herstel van trage wegen in vraag. Er is voldoende wegeninfrastructuur aanwezig.

-Men is sterke voorstander dat bij herstel van trage wegen samengewerkt wordt tussen landbouwers, het gemeentebestuur en de natuur- en cultuurverenigingen. Er is nood aan het creëren van bijkomende mogelijkheden voor zachte recreatie. Buiten de groene boorden zijn er nog maar weinig lokale lussen. Het creëren van lussen opent perspectieven voor zowel landbouwtoerisme (leerpaden), dicht bij huis recreatie. Er is ook vraag naar het versterken van kleine landschapselementen zodat het historisch en cultureel erfgoed kan versterkt worden. Het is van belang dat er financiële stimuli komen zodat er met de verschillende betrokken partijen tot een consensus kan komen.

-Vanuit de seniorenwerking wenst men geen juridische stappen. De seniorenwerking streeft naar respect voor de particulier, eigenaars, het milieu en de landbouwer

2.3. Vervolgtraject

Vanuit de bevolking van Zele is er vraag naar versterking van het lokale trage wegennetwerk. Verkeersveilig alternatief voor de drukke verkeersassen en versterking van het wandel –fietstoerisme zijn de belangrijkste opportuniteiten. Vanuit de Landelijke gilde en de Bedrijfs Gilde wordt er gevraagd om bij herstel voldoende aandacht te hebben dat openstelling en inrichting geen landbouwtechnisch nadeel heeft. Daarnaast dienen er in Zele zich heel wat opportuniteiten aan om het landschap en de natuurbeleving langs trage wegen te versterken.

Vanuit het Regionaal Landschap wensen we samen met de verschillende gemeentediensten 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 classificatie opmaken van alle trage wegen die wenselijk zijn te behouden en te herstellen. Deze classificatie zouden we opmaken in functie van de gebruikersgroep waarvoor de weg moet dienen (bv enkel voor wandelaars, enkel voor fietsers, voor wandelaars en fietsers, voor menners,..).

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, heeft het Regionaal Landschap volgende projectmiddelen toegekend gekregen:

- 10.000 euro aan personeelstijd sociale economie voor de gemeente Zele. Deadline oktober 2010 (totale budget 75.000 euro, federaal project sociale economie)
- 12. 712 euro voor materiaal- en personeelstijd via PDPO-II voor de gemeente Zele (plattelandproject prov ovl) voor 2010
- 12. 712 euro voor materiaal- en personeelstijd via PDPO-II voor de gemeente Zele (plattelandproject prov ovl) voor 2011
- 6356 euro voor materiaal- en personeelstijd via PDPO-II voor de gemeente Zele (plattelandproject prov ovl) voor 2012

Vanaf 2011 is het ook mogelijk 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 .

Daarnaast is het ook belangrijk dat de adviezen ivm trage wegen geïntegreerd worden in het gemeentelijk beleid rond mobiliteit, zachte recreatie, milieu, cultuur,...en dat er vanuit de gemeente bijkomende eigen financiële middelen worden vrijgesteld en ev. ook gezocht worden. De opname van een functioneel netwerk aan trage wegen in gemeentelijk plandocumenten (mobiliteitsplan, milieujaarprogramma, GRS/ RUP,...) biedt sterke mogelijkheden naar herstel, behoud en ontwikkeling en tevens biedt het mogelijkheid voor bijkomende budgetten.

-Indien de gemeente beschikt over een conform verklaard mobiliteitsplan, kan de gemeente 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 gemeente 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 gemeente 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 ivf toegankelijkheid en recreatief medegebruik.

- Indien de gemeente beschikt over een conform verklaard mobiliteitsplan kan de gemeente 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 gemeente een conform verklaard mobiliteitsplan heeft kan de gemeente 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 gemeente beschikt over een trage wegenplan, kan er vanuit de gemeente 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.

2.4. Overzicht acties

<p>Wegjes 1 (1A en 1B)</p>	<p>-Trage weg 1A een functionele verbindingsweg voor wandelaars, fietsers en landbouwers. Het is wenselijk dat deze weg goed beheerd wordt voor deze gebruikers.</p> <p>-Voor trage weg 1B is er vraag dat deze weg terug opengesteld wordt voor wandelaars en fietsers. Openstelling zou zowel een functionele als recreatieve meerwaarde hebben. Hierbij is het voldoende om deze weg in te richten als bospad.</p>
<p>Wegje 2 (2A en 2B)</p>	<p>-Vraag naar openstelling van trage weg 2A is minder prioritair. Trage weg 1A is een volwaardig alternatief voor trage weg 2A.</p> <p>-Openstelling van trage weg 2B heeft geen functionele meerwaarde voor trage weggebruikers. Laten zoals het is.</p>
<p>Wegje 3 (3)</p>	<p>-Bij trage weg 3 is er duidelijk éénsgezindheid dat deze weg een belangrijke verkeersveilige functionele verbindingsweg is voor schoolgaande kinderen, pendelaars en voor landbouwers. Ook toeristisch wordt deze weg gewaardeerd.</p> <p>-Specifieke suggesties ifv verbetering van het comfort en het beheer van de trage weg: plaatsen blikvangers, regelmatig maaien van de bermen,voorzien van randbeplanting,..</p>
<p>Wegje 4 (4A en 4B)</p>	<p>-Deze wegen zijn belangrijk in eerste instantie voor landbouwverkeer als toegangsweg naar de velden.</p> <p>-Suggestie om beide wegels met elkaar te verbinden (alsook met trage weg 3) om zo lokale lussen te creëren. Te onderzoeken, minder prioritair.</p>
<p>Wegjes 5 (5A, 5B, 5C, 5D)</p>	<p>-De trage wegen 5A, 5B en 5C hebben als hoofdfunctie landbouwverkeer.</p> <p>-Voor trage weg 5D is er een sterke vraag dat deze weg doorgetrokken wordt tot de Lokerenbeekstraat. De vraag is om dit wegje zowel in te richten voor wandelaars als voor fietsers. Missing link voor recreatief en functioneel verkeer. Voorwaarde dat dit verzoenbaar is met de landbouwactiviteit. Bijkomende suggestie om kleine landschapselementen aan te planten langs deze wegen.</p>
<p>Wegjes 6 (6A, 6B, 6C, 6D)</p>	<p>-Eensgezindheid dat deze wegen (6A, 6B, 6C en 6D) nuttig en belangrijk zijn: functionele verkeersveilige en korte verbindingswegen voor fietsers en wandelaars te midden van de woonwijken Wezepoel en tuinwijk.</p> <p>-Deze wegen worden ook algemeen als oké bevonden.</p> <p>-Suggestie om het probleem van zwerfvuil op te lossen en ook om de natuurwaarden langs deze wegen te herstellen.</p>
<p>Wegje 7 (7A, 7B, 7C, 7D, 7E)</p>	<p>-Deze wegen zijn belangrijk voor lokaal gebruik nl. verbindingswegen in de woonwijken en in het sport- en</p>

)	recreatiepark.
Wegjes 8 (8A, 8B, 8C, 8D)	-Vraag naar een functionele verbinding tussen den Drieswegel en den Bautinck en de Cederlaan. Verlegging van de huidige buurtweg 8A hierbij een optie is.
Wegjes 9 (9A en 9B)	-Geen vraag naar openstelling van het rode deel van trage weg 9B. -Vraag om een nieuwe verbinding te creëren tussen de twee buurtwegen zodat het reservaat 'de Gavers' toegankelijk kan gemaakt worden voor wandelaars. Voorwaarde dat bij openstelling geen verstoring meebrengt voor de natuur en dat deze weg geïntegreerd wordt in een trage wegen netwerk .
Wegje 10 (10A, 10B en 10C)	-Er is vraag is naar een functionele verbinding tussen de Eekstraat en de Hoogstraat/Bosstraat. Er dient hierbij onderzocht te worden of de buurtwegen 10A en 10C niet kunnen gebruikt worden als tracékeuze. Voorwaarde dat dit verzoenbaar is met de landbouw en het landelijk karakter van het gebied bewaard blijft.
Wegjes 11 (11A en 11B)	- Belangrijke wegen voor lokaal gebruik als verbindingsweg in de woonwijk.
Wegjes 12 (12A , 12B, 12C)	- Deze wegen niet belangrijk zijn. Laten zoals ze zijn.
Wegje 13 (13A, 13B, 13C en 13D)	-Vraag om trage weg 13A te laten voor het huidige gebruik. -Bij trage weg 13B is er éénsgezindheid dat deze weg functioneel is en veel gebruikt wordt door fietsers o.a. schoolgaande jeugd. Vraag om nog wat regelmatigere te maaien en solitaire bomen aan te planten. -Suggestie naar openstelling van traag wegje 13C of 13D, enkele voor wandelaars. Voorwaarde is dat dit verzoenbaar is met de landbouwactiviteit.
Wegjes 14 (14A, 14B, 14C en 14D)	-Eensgezindheid dat deze wegen niet functioneel zijn. Laten zoals ze zijn.
Wegjes 15 (15A, 15B, 15C en 15D)	-Herstel van trage weg 15A is minder prioritair -Trage weg 15B is enkel van belang voor aangelanden, laten voor het huidige gebruik. -Trage wegen 15C en 15D zijn belangrijke functionele verbindingswegen: interessant voor recreatie nabij huis, educatieve meerwaarde voor landbouw en natuur. Deze wegen zijn oké. Suggestie voor de aanplant van kleine landschapselementen
Wegjes 16 (16A, 16B, 16C en 16D)	- Vraag naar openstelling van trage wegen 16A, 16B, 16C en 16D is minder prioritair.
Wegjes 17	-Vraag naar autoluw maken van de Galgenhoek.

(17A, 17B, 17C)	Openstelling van trage weg 17A is dan niet nodig. -Vraag tot afschaffing van trage weg 17B
Wegjes 18 (18)	-Openstelling zou een toeristische en recreatieve meerwaarde bieden. Vanuit de natuursector is er vraag naar openstelling voor observatie. Geen vraag naar openstelling vanuit de landbouw.
Wegjes 19 (19A, 19B, 19C en 19D)	-Deze wegen zijn belangrijk voor te sporten, als verbindingsweg voor lokale inwoners naar de gratiebossen. Deze wegen hebben ze een landschappelijke meerwaarde, -Deze wegen worden over het algemeen oké bevonden. -Vraag om de wegen landschappelijk nog op te waarderen (beplantingen) -Vraag om het gemotoriseerd verkeer van de wegen te weren.
Wegje 20 (20A en 20B)	- Vraag naar openstelling van deze wegen is minder prioritair.
Wegjes 21 (21A, 21B, 21C, 21D en 21 E)	-Sterke vraag naar een oost -west verbinding tussen Meerskant en Haststraat; Doelgroep: wandelaars. -Vraag naar een noord-zuid wandelverbinding tussen Kamershoek en de Bovenvaart.
Wegjes 22 (22A, 22B, 22C en 22D)	-Sterke vraag naar een oost -west verbinding tussen Meerskant en Haststraat; Doelgroep: wandelaars. -Vraag naar een noord-zuid wandelverbinding tussen Kamershoek en de Bovenvaart.
Wegjes 23 (23A, 23B, 23C, 23D en 23E)	-Trage weg 23A is een belangrijke weg in het kader van een oost -west wandelverbinding. Deze weg heeft een landbouwfunctie en wordt ook landschappelijk gewaardeerd. Bij deze weg wordt de concrete suggestie gedaan voor een veiliger oversteek aan de N47. -Vraag om trage weg 23B door te trekken naar de Pieter Gorusstraat en de Calvariestraat. -Trage weg 23D en 23E ook van belang, graag deze weg te behouden
Wegjes 24(24A, 24B en 24C)	- Trage weg 24A is een belangrijke verbindingsas. -Er is nood aan een functionele verbinding tussen Meerskant en Schuitje (Broek). Het traject van de Bovenvaart is een bijkomend alternatief om deze verbinding te realiseren. - Trage weg 24C is een belangrijke verbindingsas.
Wegjes 25 (25A, 25B, 25C en 25D)	-Belangrijke verbindingswegen met een landschappelijke waarde. -Vraag naar een veilige oversteek tussen de Oude Kouterdreef en de Keltenlaan. -Vraag om de wegen 25C en 25D iets breder te maken zodat deze weg vlot toegankelijk blijft.

Wegjes 26 (26A, 26B, 26C, 26D)	<ul style="list-style-type: none"> - Vraag om te onderzoeken of trage weg 26A kan opengesteld worden. Door openstelling ontstaat er een kortere verbindingsweg tussen Paardekop en Rijkebroek. Voorwaarde dat dit verzoenbaar is met de landbouwactiviteit. -Geen vraag naar openstelling van trage weg 26C. Laten zoals het is -Vraag om een wandelverbinding te realiseren tussen Avermaat en de Dwarsstraat. Verbindende functie met Bovenvaart en de Polsgracht.
Wegjes 27 (27A, 27B, 27C, 27D, 27E en 27F)	-Deze wegjes zijn van belang op recreatief vlak, voor hun natuurwaarde en op landschappelijk vlak.
Wegjes 28 (28A, 28B, 28C, 28D en 28 E)	<ul style="list-style-type: none"> -Openstelling van deze wegen heeft weinig meerwaarde. -Wel is er vraag naar een verbinding tussen het station- het industriepark en het gemeentecentrum. Meerwaarde: zou een veilige en functionele verbinding creëren van en onder de huidige oversteek van de N47.
Wegjes 29 (29A, 29B, 29C en 29D)	-Deze wegen zijn van belang voor lokaal gebruik. Vraag om een verbinding te creëren tussen Peeters park en de Markt.
Wegjes 30 (30A, 30B, 30C en 30D)	<ul style="list-style-type: none"> -Trage wegen 30A en 30B zijn belangrijke, verkeersveilige verbindingswegen tussen de Veldekenstraat en de Dendermondebaan. Vraag om deze wegen in de toekomst verder te beheren voor wandelaars en fietsers. - Vraag om te onderzoeken of trage weg 30C kan opengesteld worden. Alternatief tracé tussen centrum en de Dijk. - Geen vraag naar openstelling van trage weg 30D. laten zoals het is
Wegjes 31 (31A, 31B en 31C)	<ul style="list-style-type: none"> -Geen vraag naar herstel van trage weg 31A -Vraag naar een verbinding tussen Veldeken en de Dijk. Dit kan gerealiseerd worden via herstel van trage weg 31B. Voorwaarde dat bij afpaling en inrichting rekening gehouden wordt met de landbouwfunctie.
Wegjes 32 (32A, 32B, 32C en 32D)	-Geen vraag naar openstelling van deze wegjes. Laten zoals het is