

# DE TRAGE BUURTWEGEN VAN GERAARDSBERGEN

## HISTORIEK, BEHOUD EN HERSTEL

Armand MATTHIJS

*Onze voorouders verplaatsten zich altijd al via onverharde en verharde wegen: naar hun velden en weiden, naar de waterbron, naar de kerk, het kerkhof, het station, de markt... Er waren ook wegen waarlangs processies en andere optochten passeerden. Later kwam er de weg bij naar de school, de kliniek, het voetbalveld... Het statuut van deze buurtwegen werd beheerst door het oude, ongeschreven gewoonterecht. Pas in 1841 werd een buurtwegenwet gestemd: de bestuurders van dit jonge Koninkrijk wilden hun grondgebied uitrusten met goede verbindingswegen, die onontbeerlijk werden geacht voor een verhoogde economische bloei.<sup>1</sup> Vandaag is het wegennet verder uitgebreid, dikwijls ten nadele van tragere buurtwegen. En toch blijft er de vraag en behoefte naar een veilig netwerk voor stappers en trappers van hier en van elders.*

### Duidelijke kaart voor jong koninkrijk

Op basis van de wet van 1841 werden, in alle gemeenten, leggers of openbare registers opgemaakt die werden gebundeld in 'atlassen der buurtwegen'. Deze wegen kregen soms een naam en altijd een nummer. De namen verwezen naar bekende namen van toen en de betekenis van de weg (kerkweg, marktweg, processieweg...). De namen varieerden tussen 'sentier' (meestal een meter breed) en 'chemin' voor de bredere wegtracés. Deze atlassen kan men vandaag nog inkijken op de gemeentehuizen en bij de provinciediensten. Intussen zijn de kaarten aangevuld met digitale verwerkingen, onder meer op [www.geopunt.be](http://www.geopunt.be). In de atlassen wordt ook de situering van de plaats en de betrokken eigenaars en aangelanden opgenomen.

De toenmalige plannen werden door de gemeenteraad goedgekeurd. En het was de Bestendige Deputatie van de provincie die de plannen definitief vaststelde. Vandaag heeft het gemeentebestuur nog steeds een adviserende



Plan uit de Atlas van de Buurtwegen

opdracht en beslist de deputatie over het statuut (nieuwe tracés, afschaffing, verlegging...) van de buurtwegen.

### Buurtwegen en erfdienstbaarheden van doorgang

Door de wet van 10 april 1841 bepaalden de besturen dat de wegen uit de atlas dienden tot het openbaar verkeer of dat het publiek

er gebruik kon van maken. Op de (meestal) private eigendommen rustte dus een erfdienstbaarheid of recht van doorgang. Bij afschaffing van wegen moeten de eigenaars een 'welvoeglijkheidsvergoeding' betalen omdat ze terug de volle eigendom over de buurtwegentracés verwerven.

Na de opstelling van de atlas zijn later nog wandel-, fiets- of ruitersporen ontstaan en opgenomen

1. A. M. DRAYE, *Onze buurtwegen juridisch bekeken*. Een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers. Uitgave van de Koning Boudewijnstichting, Brussel, januari 2002.



*De 'Smelterijweg' in Onkerzele: vrijwilligers van Rebus vzw verplaatsten de moddergracht van het midden naar de kant van de weg*

op topografische kaarten. Na een gebruik van dertig jaar werden dat 'publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang'.<sup>2</sup>

Intussen werden alle wegen onderverdeeld in gewestwegen (Vlaamse regering), provincie- en gemeentewegen. Het beheer en onderhoud van de wegen behoort toe aan de overheid. Voor de buurtwegen is het gemeentebestuur dus verantwoordelijk.

### **Nieuwe buurtwegen of trage wegen**

De situatie van de buurtwegen is de voorbije twee eeuwen wel grondig veranderd. Sommige werden autowegen (de huidige straten -stratenatlas), waar er dikwijls geen plaats of afzonderlijke ruimte werd voorzien voor voetgangers en fietsers.

De paden langs rivieren, werden vroeger gebruikt om de boten met menselijke en paardenkracht voort te trekken. Deze jaagpaden evolueerden later naar fiets- en wandelwegen.

Langs spoorbeddingen legde de spoorwegmaatschappij op de strook van de erfdienstbaarheden

steeds meer voet- en fietspaden aan. Zo wilde men het gezamenlijk gebruik van fiets en trein ondersteunen en promoten.

Bossen en plaatsjes, die minder interessant waren voor de landbouw, werden de laatste jaren dikwijls ontwikkeld als 'natuurreservaten'. De beheerders legden steeds meer paden aan (voor niet gemotoriseerd verkeer) om het grote publiek (leden) terug in contact te brengen met de natuur en er volop van te genieten.

Meer recent en na de terugkerende dagelijkse autofiles en de problemen met klimaatopwarming, worden meer en meer autovrije 'fietsnelwegen' aangelegd. Dit kan op trajecten langs spoor- en waterwegen en op nieuw verworven gronden. De provincies willen blijkbaar, na hun afgeslankte bevoegdheden vanaf 2018, volop inzetten op de uitbouw van een eigentijdse mobiliteit voor ALLE weggebruikers.

### **'Slordig' omgaan met de buurtwegen**

In de voorbije tijd werd er wel 'slordig' omgesprongen met het behoud en het onderhoud van de

kleine buurtwegen.

Sommige wegen werden verwaarloosd en ingepalmd door de aangelanden. Soms werden woon- en verkavelingsprojecten toegestaan op het tracé van de buurtweg. Bij grotere ruilverkavelingsoperaties verdwenen buurtwegen.

Heel wat gemeentebesturen namen hun taak niet volledig meer op om buurtwegen toegankelijk en begraanbaar te houden. Zo zijn er grote verschillen tussen deelgemeenten. Een voorbeeld: in Idegem zijn de baantjes dikwijls geasfalteerd en in Goferdinge is het zoeken naar resterende buurtwegen. Dikwijls moesten organiserende verenigingen als de Geraardsbergse Padstappers zelf bepaalde trajecten van een wandeling vrijmaken en maaien. Wandel- en andere sportverenigingen voorkwamen, in de laatste jaren van vorige eeuw, dat bijna alle buurtwegen van de kaart verdwenen.



*Natuurreservaat 'De Boelaremeersen' in Nederboelare en Schendelbeke: Natuurpunt zorgde voor een sterk beheer en legde paden aan om te kunnen genieten van het vele moois*

2. Regionaal landschap Vlaamse Ardennen: presentaties bij de opstart van project trage wegen in Geraardsbergen, maart 2017 e.v.



De voetweg (wandelnetwerk Vlaamse Ardennen) langs het bos bij de Rattenhoek, Goferdinge: De weg is bezaaid met maïs...

### Bedreigingen en nieuwe kansen voor degelijke buurtwegen

Ongevallenstatistieken tonen aan dat voetgangers en fietsers de grootste groep verkeersslachtoffers blijven met de dood of blijvende verminking voor gevolg. Hierdoor groeide de vraag naar vrij liggende veilige trage wegen. Er is de (recent nog toenemende) vraag naar bescherming en veiligheid. Buurtwegen langs de woning worden soms als een bedreiging ervaren. We lopen niet veel meer bij de burens over de vloer en sociale controle wordt alleen ingeroepen bij grotere criminaliteit.

Heel wat hinderlijke fenomenen (sluikstorten, bouwovertradingen, belemmeren van buurtwegen...) blijven buiten de prioriteiten van bestuur en politie. Burgers die zelf justitie willen inschakelen (bij vredegerecht, rechtbank van eerste

aanleg...) weten dat dit heel wat kan kosten en lang kan aanslepen. Men begint er maar niet aan...

In het Vlaamse parlement circuleren al langer voorstellen om de buurtwegenwet te verduidelijken en aan te passen aan de huidige tijd. Onze Waalse burens hebben deze aanpassingen al langer doorgevoerd (2011-2014). Zo kan bij hen een buurtweg gewoon niet meer verjaren...

Landbouw wordt steeds grootschaliger. Kleine landschapselementen, kleine grachten... verdwijnen aan een snel tempo. Erosie, landschapsverarming en groter risico op wateroverlast zijn het gevolg in onze heuvelachtige streek.

Allerlei onderzoeken tonen aan dat het niet goed gaat met de fysieke conditie en het overgewicht van veel jongeren en volwasse-

nen. Aanpassing van levensstijl (voeding, bewegen...) moet ondersteund worden door de nodige voorzieningen om te bewegen, te spelen, te stappen en te fietsen... Grotere erfgoedvoorzieningen (molens, waterbronnen, kapellen...) zijn al verdwenen of vernietigd. Verhalen over de kleine buurtwegen (op weg naar school, op weg naar de beek met visjes, op weg naar den Eersten Toog, op weg van en naar de Abdij...) zijn al grotendeels verdwenen.

### Een verrijkend voorstel voor de toekomst

Heel wat dorpen (Erpe-Mere, Laarne, Wetteren, Meetjesland...) en streken (Kempen, Limburg...) hebben de betekenis en de blijvende waarde van kleine buurtwegen al langer opnieuw ontdekt. Wegspotters houden daar alles goed in de gaten en zorgen voor snelle tussenkomsten of herstel aan de buurtwegen, die dikwijls al naam-bordjes kregen.

Recent startte de stad Geraardsbergen, als één van de laatste, de 'inventarisatie van de trage wegen' op een deel van het grondgebied.<sup>3</sup> Dit is een ontvullend en frustrerend werkje omdat veel wegjes al verdwenen, niet onderhouden en verder ingepalmd zijn.

Bewegings- en sport project Rebus vzw kwam al langer met de vraag en het voorstel om te werken naar een autovrij netwerk van trage wegen voor rolstoelgebruikers, stappers en trappers. En dat ziet er zo uit:

- buurtwegen vormen veilige en auto-vrije verbindingen tussen dorpen en wijken;
- doodlopende straten lopen opnieuw door voor stappers en trappers;
- in iedere straat, wijk vinden bewo-

3. Regionaal landschap Vlaamse Ardennen: start van inventarisatie trage wegen in Nederboelare, Schendelbeke, Onkerzele, Ophasselt, Smeerebbe-Vloerzegem, Grimminge, Idegem, Zandbergen, Nieuwenhove, Waarbeke vanaf april 2017. Vanaf 2018 volgen Overboelare, Moerbeke, Viane, Goferdinge en Zarlardinge.

ners en bezoekers de aansluiting bij een trage weg langs waar zij zich veilig kunnen verplaatsen over het ganse grondgebied en naar omliggende steden en dorpen;

- buurtwegen lopen (terug) langs belangrijke zaken uit het verleden en voor de toekomst: natuur, waterbronnen, land- en tuinbouw (met hersteld landschap), scholen, landschappen, sport- en speelmogelijkheden, kerken, en dorpscentra, tijdelijke verblijfsmogelijkheden...
- met eenvoudige en eigentijdse middelen (kaarten, naambordjes, apps ..) wordt het totale (ook trage) wegennetwerk bekend gemaakt aan alle gebruikers.



*Het wandelnetwerk Pajottenland zorgde in 2014 voor een autovrije verbinding tussen het Geraardsbergse stadscentrum en de oostelijke deelgemeente Waarbeke. Maar aan de Wallestraat sloot een aangelande de weg af en de richtingspalen 'verdwenen'.*

Buurtwegen brengen ons bij ons verleden. Maar ze voeren ons ook naar een gezondere, veiliger, rustiger toekomst. Het herstel van het contact met de natuur en met elkaar wordt een belangrijke socio-economische en culturele kracht. Het dorp en de streek is er dan opnieuw van en voor iedereen.

Armand Matthijs  
 armand.matthijs@skynet.be



*Een buurtweg vanaf en naar het dorpsplein: Een beeld aan het Moerbekeplein, Moerbeke*