



# BELEIDSVISIE

FUNCTIONEEL EN RECREATIEF MEDEGEBRUIK VAN  
JAAGPADEN IN VLAANDEREN  
2023

# INHOUDSTAFEL

<b>MANAGEMENTSAMENVATTING</b> .....	<b>4</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>11</b>
<b>2 DOEL VAN DE BELEIDSVISIE</b> .....	<b>13</b>
2.1 MISSIE & VISIE VAN DE VLAAMSE WATERWEG NV.....	13
2.2 DOELSTELLING VAN BELEIDSVISIE.....	14
2.3 DEFINITIES.....	16
<b>3 CONTEXT</b> .....	<b>19</b>
3.1 BELEIDSCONTEXT.....	19
3.2 HET JAAGPAD VANDAAG.....	24
3.3 MAATSCHAPPELIJKE TREN1301 KM DS & UITDAGINGEN.....	30
3.4 JAAGPADEN ALS MOGELIJKE FIETSSNELWEGEN.....	31
<b>4 ALGEMENE VISIE VOOR MEDEGEBRUIK OP DE JAAGPADEN</b> .....	<b>35</b>
4.1 JAAGPAD ALS SHARED SPACE.....	35
4.2 BELANG VAN COMMUNICATIE.....	39
4.3 JAAGPAD ALS ONDERDEEL VAN NETWERK FIETSSNELWEGEN.....	40
4.4 JAAGPAD ALS ONDERDEEL VAN RECREATIEVE LANDSCHAPPEN.....	41
<b>5 UITWERKING VAN DE VISIE</b> .....	<b>44</b>
5.1 INRICHTINGPRINCIPES.....	44
5.2 ONDERHOUD & BEHEER.....	51
<b>6 CONCLUSIE / VERVOLGSTAPPEN</b> .....	<b>55</b>
6.1 TOEKOMSTGERICHTE BELEIDSVISIE VOOR MEDEGEBRUIK OP HET JAAGPAD.....	55
6.2 DOORKIJK NAAR EEN ACTIENOTA.....	55
6.3 BELEIDSVISIE ALS KADER VOOR OVERLEG EN SAMENWERKING.....	56

## LIJST MET AFBEELDINGEN

Foto 1: C3 verbodsbord en blauw onderbord duiden vandaag het jaagpad aan.....	25
Foto 2: Historisch beeld van het jagen van schepen. ....	25
Collage 3: Hoofdgebruik van het jaagpad.....	26
Collage 4: Medegebruik van het jaagpad .....	27
Infographic 5: Veiligheidsgevoel op het jaagpad (Jaagpadenbevraging 2020).....	27
Infographic 6: Andere jaagpadgebruikers als hinderlijk ervaren (Jaagpadenbevraging 2020) .....	28
Figuur 7: Verhard jaagpad.....	29
Figuur 8: Dijkweg.....	29
Figuur 9: Jaagpad in economische zone .....	30
Figuur 10: Jaagpad in waardevol landschap .....	30
Infographic 11: Aandeel fietsverplaatsingen .....	30
Infographic 12: Aandeel geselecteerde fietssnelwegen (FSW) op het jaagpad .....	32
Kaart 13: Ligging geselecteerde fietssnelwegen.....	32
Infographic 14: Bedrijventerreinen (BT) langs geselecteerde fietssnelwegen (FSW) op het jaagpad .	33
Kaart 15: Ligging bedrijventerrinen (BT) langs geselecteerde fietssnelwegen (FSW) op het jaagpad .	33
Figuur 16: Jaagpad als shared space.....	35
Figuur 17: Omleidingsweg van het jaagpad.....	37
Figuur 18: Medegebruik concentreert zich op de andere oever .....	37
Figuur 19: Leidingenbrug over het jaagpad .....	38
Figuur 20: Fietstunnel ter hoogte van de kaaimuur .....	38
Infographic 21: Maximumsnelheid die als geschikt ervaren wordt (Jaagpadenbevraging 2020) .....	38
Figuur 22: Snelheid van maximum 30 km/uur wordt aangebracht met thermoplastische logo's .....	39
Figuur 23: Volwaardige fietssnelweg parallel aan het jaagpad .....	41
Figuur 24: Jaagpad als onderdeel van woonkern .....	42
Figuur 25: Jaagpad als onderdeel van recreatief landschap.....	42
Tabel 26: Gebruikers en medegebruikers van het jaagpad .....	45
Figuur 27: M-borden om het medegebruik op het jaagpad te duiden.....	48
Foto 28: Referentiebeeld van de infozuil langs fietssnelwegen (FSW).....	50
Figuur 29: Jaagpad als shared space .....	56

# MANAGEMENTSAMENVATTING

---

## DOEL VAN DE BELEIDSVISIE

### Missie en visie van De Vlaamse Waterweg nv: Een krachtig netwerk van waterwegen voor waterbeheersing en binnenvaart

De Vlaamse Waterweg nv ziet voor de jaagpaden een belangrijke rol weggelegd in het uitwerken van haar missie, namelijk waterwegen als **krachtig netwerk** dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen. Met meer dan 1000 km waterwegen heeft Vlaanderen een van de dichtste waterwegennetten ter wereld. Naast mobiliteit, openbare werken en de modal shift naar goederenvervoer via water zet De Vlaamse Waterweg nv zich in voor **waterbeheersing** en het bevorderen van het leven in, op en langs de waterwegen door te werken aan leefbaarheid, recreatie, milieu en de intrinsieke natuurwaarden van het watersysteem. Om de **binnenvaart** maximaal te kunnen versterken en het verkeer over de weg te ontlasten, is het belangrijk om de modal shift en overslag van goederen alle kansen te geven. In 2022 werden meer dan 1.000.000 containers en 69 miljoen ton goederen vervoerd via de binnenvaart. De Vlaamse Waterweg nv wenst het economisch potentieel van de waterwegen verder optimaal te benutten.

### Doelstelling van de beleidsvisie

De Vlaamse Waterweg nv wil met de beleidsvisie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen' een kader scheppen voor het duurzaam en verkeersveilig **medegebruik** van de jaagpaden, zodat het **beheer van de waterwegen** en de **economische functie** bewaard blijven. De visie heeft als doel om aan een aantal maatschappelijke uitdagingen, zoals het toenemende en steeds meer diverse fietsverkeer, en Vlaamse beleidskeuzes invulling te geven en daarbij de vorm en voorwaarden van medegebruik op de jaagpaden scherp te stellen. Met deze beleidsvisie trachten we de doelstellingen voor het medegebruik zoveel mogelijk te verzoenen met de prioritaire doelstellingen voor het hoofdgebruik van de jaagpaden. Door het diverse karakter en de bijzondere context van de jaagpaden is **maatwerk** hierbij het sleutelwoord. Bij de aangereikte **oplossingsstrategieën** voor mogelijke conflicten met watergebonden bedrijvigheid, dit zowel voor bestaande bedrijventerreinen als voor nieuwe gebiedsontwikkelingen, vormt in elke situatie, bestaand of nieuw, de **financiering** een belangrijke voorwaarde.

Deze beleidsvisie vormt het eindproduct van een **grondige studie** van de beleidscontext en de situatie op de jaagpaden vandaag, met betrokkenheid van **interne en externe stakeholders**. De voorliggende beleidsvisie past binnen verschillende **beleidskaders** opgebouwd vanuit het oogpunt van mobiliteit en openbare werken, verkeersveiligheid, recreatie en toerisme. Er werd in het Vlaamse beleid vooropgesteld dat jaagpaden maximaal ingeschakeld dienen te worden in het netwerk van fietssnelwegen, maar ook dat er omwille van hun specifiek statuut geen uniek gebruik van fietsers toegelaten is. Hoewel fietsen er toegelaten is, kan het jaagpad geen exclusief fietspad<sup>1</sup> zijn. Verkeersveiligheid ligt aan de basis van de visie.

Deze beleidsvisie vormt daarnaast de basis voor de verdere uitwerking van sterke **communicatie- of sensibiliseringscampagnes**, waarbij eventueel de nadruk op een bepaalde vorm van medegebruik wordt gelegd. Hierbij wordt ingezet op een versterkt maatschappelijk draagvlak en wederzijds respect op de jaagpaden.

---

<sup>1</sup> Vademecum Fietsvoorzieningen 2017, hoofdstuk 3.1.7 pg.10 en Vademecum Fietsvoorzieningen 2022, fiche C4 Jaagpaden. In de studiefase van deze beleidsvisie in 2020 en 2021 is het Vademecum Fietsvoorzieningen 2017 als referentie gebruikt. De timing van visievorming in 2021 en 2022 verliep parallel met de ontwikkeling van het Vademecum Fietsvoorzieningen 2022. Daarom wordt in deze beleidstekst waar mogelijk naar de laatste versie van het vademecum verwezen. Inhoudelijk zijn hoofdstuk 3.1.7 (2017) en fiche C4 (2022) op elkaar afgestemd. De structuur van een apart hoofdstuk/fiche voor jaagpaden is behouden. Invulling van de fiche 'Jaagpaden' volgt na validatie van deze visie.

## CONTEXT

### Het jaagpad vandaag: Een grote diversiteit aan jaagpaden en aan medegebruikers van het jaagpad

Naast de bevaarbare waterwegen bevinden zich bijna 2000 km jaagpaden en dijkwegen. Dat zijn al dan niet verharde wegen en paden gelegen naast waterlopen of kanalen of bovenop dijken die **historisch** gezien gebruikt werden door mensen, dieren of voertuigen die vaartuigen voorttrokken en als onderhoudsweg. Vandaag is het jaagpad een **dienstweg** voor het beheer en onderhoud van de waterlopen en kanalen en voor de overslag van goederen. Naast het hoofdgebruik van de jaagpaden, is er ruimte voor **medegebruik** door sport- en natuurliefhebbers, voor functionele en recreatieve verplaatsingen, bijvoorbeeld met de fiets. Naast de hoofdactiviteiten van onderhoud, waterbeheersing en watergebonden bedrijvigheid is er een zeer divers medegebruik van de jaagpaden vandaag: jaagpadrecreanten zoals de wandelaar, fietser of skeeler met focus op de continuïteit en beleving van de route; oeverrecreanten zoals de hengelaar met focus op de toegankelijkheid en beleving van de oever; waterrecreanten (zoals de watersporter en de pleziervaarder) en veerdiensten met focus op een veilige toegang tot het water. De aantrekkelijkheid van het jaagpad voor fietsers en andere recreanten wordt niet enkel bepaald door de verschillende kanalen en rivieren met ieder een eigen grootte en bijhorende onderhoudsnoden, maar ook door de ruimere omgeving waarvan het deel uitmaakt.

Juridisch wordt het jaagpad aanzien als een aanhorigheid van een waterweg. Het merendeel van de jaagpaden in Vlaanderen hebben een geacht **openbaar** karakter. Een beperkt aantal jaagpaden is volledig **privaat**. De Vlaamse Waterweg nv is **beheerder** van de jaagpaden op haar grondgebied. Ze dient deze taak als goede huisbewaarder op te nemen en draagt hiervoor een zorgvuldigheidsplicht. Hoewel fietsers er toegelaten zijn, is het jaagpad strikt genomen **geen fietspad**. Het recent goedgekeurde **Scheepvaartdecreet** (19.01.2022) en het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (**ARSK**, KB van 15.10.1935) zijn van toepassing. Daarnaast is ook het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer en van het gebruik van de Openbare Weg (**Wegcode**, KB van 01.12.1975) van toepassing, voor zover deze niet in tegenspraak is met voorgaande scheepvaartreglementen. Richtlijnen betreffende de jaagpaden zijn opgenomen in een apart hoofdstuk van het Vademecum Fietsvoorzieningen 2022, fiche C4. Het jaagpad is op het terrein herkenbaar aan een **C3-bord met blauw onderbord**. Later in deze visietekst wordt de toevoeging van het witte M-onderbord toekomstig vooropgesteld.

### Maatschappelijke trends en uitdagingen: Het jaagpad als shared space, met mogelijke conflicten en oplossingsstrategieën

De huidige **populariteit** van de jaagpaden en de stijging van het aantal medegebruikers zorgt voor hoge intensiteit en druk op het jaagpad. Enerzijds is er een **grote diversiteit aan jaagpaden** in Vlaanderen, gaande van rechte, brede, verharde dijkwegen tot kronkelende zandpaden naast het water. Anderzijds is er een **grote diversiteit aan medegebruikers**, met verschillende verwachtingen en gebruikswensen voor het jaagpad. Het jaagpad is een gedeelde ruimte of '**shared space**' waar al deze gebruikers samen vertoeven. Door diverse verwachtingen ontstaan er regelmatig onderlinge spanningen en **conflicten** in deze gedeelde ruimte. Belangrijke factoren hierbij, die een invloed hebben op de veiligheid van alle medegebruikers van het jaagpad, zijn het verschil in snelheid en de interactie tussen de verschillende medegebruikers.

De Vlaamse Waterweg nv zet **actief in op de diversiteit** van jaagpaden om het belevingsaspect van de verschillende jaagpaden te versterken en zo het medegebruik te spreiden over heel het jaagpadennetwerk. Wat betreft de **toegelaten medegebruikers op alle jaagpaden** wenst De Vlaamse Waterweg nv haar beleid waar mogelijk af te stemmen op de zwakke weggebruiker uit de Wegcode. Echter kunnen bromfietsen klasse B omwille van veiligheidsredenen niet toegelaten worden. Overige gemotoriseerde voertuigen zijn enkel toegelaten indien zij in het bezit zijn van een specifieke jaagpadtoelating. Voor ruiters, die conform de wetgeving

niet toegelaten zijn op het jaagpad, wordt maatwerk voorzien in kader van erkende ruiterroutes in de vrije ruimte naast het jaagpad, wanneer de benodigde ruimte beschikbaar is. **Speed pedelecs** worden binnen het Vlaamse beleidskader, omwille van hun actieve trapbeweging en hun aandeel in de modal shift van wagen naar andere vervoersmodi, **waar mogelijk gelijk gesteld aan fietsers**. In de Wegcode is bewust gekozen om een klasse P (speed pedelecs) toe te voegen en ze niet onder te brengen in klasse A of B. Bijgevolg worden speed pedelecs normaliter overal op het jaagpad toegelaten, net zoals in een fietsstraat.

## **ALGEMENE VISIE VOOR MEDEGEBRUIK OP JAAGPADEN**

### **Jaagpad als onderdeel van netwerk fietssnelwegen**

#### *Het jaagpad als schakel binnen het fietssnelwegennetwerk*

De studie wijst aan dat het integraal opnemen van fietssnelwegen op de jaagpaden niet mogelijk is, zonder te raken aan de essentiële eigenschappen en kwaliteiten van het jaagpad met een veelheid van medegebruikers. De term 'fiets-snel-weg' schept hoge verwachtingen die niet verzoenbaar zijn met het shared space-concept van het jaagpad. Daarom maakt De Vlaamse Waterweg een duidelijk onderscheid tussen **jaagpaden die wel en niet ingetekend zijn als fietssnelweg**. Een jaagpad dat ingetekend is als fietssnelweg is een comfortabele en kwaliteitsvolle fietsverbinding welke gebruik maakt van infrastructuur die een belangrijke verkeersfunctie kent. Het gehele netwerk aan jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg, vormt een samenhangend en logisch geheel zonder onderbrekingen en met een zo optimaal mogelijke continuïteit. De routes functioneren op bovenlokale schaal en ageren als schakel binnen het netwerk van fietssnelwegen.

Een jaagpad dat ingetekend is als fietssnelweg omvat een hogere kwaliteitsuitvoering van het jaagpad waarbij de fietsbaarheid voorop staat, maar kan niet overal en op elk moment de conformiteit en het comfort bieden van een standaard fietssnelweg, zoals beschreven in het Vademecum Fietsvoorzieningen 2022, fiche D4. Er is daarom nood aan goede globale communicatie en een duidelijke routetaal op het terrein om het juiste verwachtingspatroon te creëren en de gebruiksregels zeer leesbaar te maken voor alle medegebruikers.

#### *Een volwaardig uitgebouwde fietssnelweg parallel naast het jaagpad*

Wanneer echter een volwaardig **uitgebouwde fietssnelweg** met een hoge intensiteit van voornamelijk fietsers noodzakelijk is, kan het een optie zijn om deze **naast het jaagpad** uit te bouwen en dit onder twee voorwaarden: indien het noodzakelijk is om een permanent veilige oplossing te kunnen creëren, bijvoorbeeld wanneer de limieten van shared space zijn bereikt door de omvang van het medegebruik en te grote verschillen in snelheid; en indien de ruimte beschikbaar is. Op de **parallele fietssnelwegen naast het jaagpad** worden de gebruikelijke **routetaal** en normen volgens de **kwaliteitseisen** van fietssnelwegen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen gehanteerd. De Vlaamse Waterweg nv is bereid hiervoor gronden ter beschikking te stellen. De inrichting en het wegbeheer dient opgenomen te worden door de initiatiefnemer.

### **Jaagpad als onderdeel van recreatieve landschappen**

De Vlaamse Waterweg nv ziet de jaagpaden, en met name diegene die niet ingetekend zijn als fietssnelweg, als **onthaastingsroutes** die tegemoetkomen aan de stijgende recreatiedruk.

## UITWERKING VAN DE VISIE

### Inrichtingsprincipes

**Hoffelijkheid** staat centraal op het jaagpad. Aanvullend op de gedragsregels die volgen uit deze beleidsvisie, gelden de vastgelegde regels uit het Scheepvaartdecreet, het ARSK en de Wegcode. De Vlaamse Waterweg nv bekrachtigt de huidige **maximale snelheid van 30 km/uur op alle jaagpaden** zoals vandaag bepaald in het ARSK. Voor wat gevaarlijke punten betreft, vereist de Wegcode dat de bestuurder/fietser enerzijds steeds zijn snelheid moet aanpassen aan de situatie, en anderzijds wordt de uniforme maximumsnelheid van 15km/uur vooropgesteld, naast de algemene voorzichtigheidsregel uit de wegcode. Dit is bijvoorbeeld nabij sluizen, op drukke locaties, ter hoogte van aantrekkelijke publieke functies zoals een ingang van een school langsheen het jaagpad, of op slechte zichtlocaties zoals een scherpe bocht of onder een brug. Bij evolutie van het ARSK naar het Scheepvaartdecreet stelt De Vlaamse Waterweg nv voor om de maximale snelheid van 10km/uur op de jaagpaden binnen de bebouwde kom en in de nabijheid van sluizen te schrappen. Op het jaagpad blijft 30km/uur de maximumsnelheid. De Vlaamse Waterweg nv is verder bereid om onderzoek te voeren betreffende het overwegen van snelheidsaanpassingen.

Zowel op de jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg als op de reguliere jaagpaden is een zeker comfortniveau gewenst. Naast eenmalige projectinvesteringen in het kader van infrastructurele ingrepen en signalisatie, is er nood aan een **structureel onderhoud** van de jaagpaden, met focus op de **jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg**. Dit moet een minimale kwaliteit garanderen die aansluit op het gewenste comfort, bijvoorbeeld door regelmatig het asfalt te vernieuwen ter hoogte van putten, boomwortels of slijtage. Dit kan al dan niet gecombineerd worden met het onderhoud van oevers, dijkwerken en kaaimuren. Een recurrent investeringsbedrag voor dit structurele onderhoud zal noodzakelijk zijn.

*Onderhoud en beheer: Handhaving, signalisatie en communicatie in functie van het medegebruik*

De Vlaamse Waterweg nv zet in op een getrapte aanpak voor de **handhaving** op de snelheid en de toegang tot de jaagpaden. Zij zal de gebruikers informeren, sensibiliseren, monitoren en pas in laatste instantie verbaliseren. Ten gevolge van de visie op het jaagpad als shared space en het toelaten van speed pedelecs op alle jaagpaden, is bijkomende signalisatie vereist.

De Vlaamse Waterweg nv volgt de aanbeveling uit het Vademecum Fietsvoorzieningen en kiest voor een uitbreiding van **informatie** langsheen jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg met **'Welkom op het jaagpad'-infoborden**. Op deze palen zou in één oogopslag leesbaar moeten zijn wie er allemaal welkom is, wat de maximale snelheid is en welke verbinding wordt gerealiseerd met deze route en welke gedragsregels van toepassing zijn. Dit creëert, tezamen met de infrastructurele uitvoering voor een routetaal en bewegwijzering, een correcter verwachtingsmanagement voor de gebruiker.

Wanneer een **omleiding** noodzakelijk is, moet zeer duidelijk aangegeven worden wat de **alternatieve route** is en of deze van **tijdelijke of permanente** aard is. **Verkeersborden** en bewegwijzering helpen om de juiste weg te vinden, evenals een aanpassing in **materiaalgebruik** waarbij duidelijk de continuïteit van het jaagpad op parallelle paden gevoeld wordt. Een aandachtspunt hierbij is om deze bebording en bewegwijzering tijdig voor de onderbreking te plaatsen.

Voor de speed pedelecs vraagt dit een aanpassing van de onderborden onder het C3-bord. Vandaag worden verschillende blauwe onderborden gebruikt. Bij de uitrol van de beleidsvisie wordt een grotere uniformiteit nagestreefd. De Vlaamse Waterweg nv stelt daarom voorop om onder voorbehoud van budgettaire mogelijkheden in de toekomst te werken met het **'M' onderbord**model om het medegebruik te bepalen. Dit zorgt voor een betere leesbaarheid en kan gedifferentieerd worden ingezet naargelang de context en de omstandigheden. Een bijkomend investeringsbedrag om alle onderborden op de bijna 2000 km jaagpaden eenmalig aan te passen, is hiervoor noodzakelijk. De uniformiteit is daarbij van groot belang.

Principieel verzorgt De Vlaamse Waterweg nv in het kader van het tegengaan van lichtpollutie en de besparing op energieverbruik **geen verlichting**. Openbare verlichting op jaagpaden is echter mogelijk uit veiligheidsoverwegingen op weloverwogen locaties; zoals jaagpaden in stedelijk gebied, in de omgeving van sluiscomplexen, of drukgebruikte jaagpaden; op vraag en voor rekening van lokale besturen . Deze verlichting moet voldoen aan specifieke voorwaarden betreffende het kleurenspectrum, intensiteit, duurtijd, type en locatie van de armatuur. Daarnaast mag de verlichting de scheepvaart niet hinderen, en mag er geen verlichting worden geplaatst in kwetsbare gebieden (VEN, IVON, SBZ, Vogel- en Habitatrichtlijn gebieden, erkende natuurresevaten en RAMSAR gebieden). Op de **jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg** zal in een proefproject de mogelijkheid onderzocht worden om **reflecterende (passieve) bebakening** te voorzien. Meer specifiek gaat het hierbij om lijnmarkering aan elke rand van het jaagpad met retro-reflecterende verf. Voor het eenmalig aanbrengen van deze markering beschikt De Vlaamse Waterweg nv vandaag niet over de noodzakelijke financiële middelen en is een bijkomend investeringsbedrag noodzakelijk.

**Winterdienst** op jaagpaden kan zoals aangegeven in de integrale visietekst en in het Vademecum Fietsvoorzieningen niet op dezelfde wijze en met dezelfde dooimiddelen uitgevoerd worden als winterdienst op het overige Vlaamse wegennet. Voor de winterdienst op het jaagpadennetwerk wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de reguliere jaagpaden en de jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg. Op de reguliere jaagpaden wordt **geen winterdienst** voorzien. Op de **jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg** is er echter wel **nood aan winterdienst op het ganse traject** in kader van de continuïteit en veiligheid van de fietsroutes. Hierbij is het van belang een **interbestuurlijke aanpak** voorop te stellen waarbij er niet gestopt wordt aan grenzen van een gemeente of gebied, maar volledige routes in functie van het fietscomfort ijs- of sneeuwvrij worden gemaakt. Voor het signaleren van problemen of conflicten wordt de ontwikkeling van een **meldpunt** vooropgesteld. Hiervoor zal gebruik gemaakt worden van bestaande platformen zoals sociale media, het RIS-meldpunt dat vandaag gebruikt wordt door binnenschippers of uitbreiden van algemene Vlaamse meldpunt 1700 (Meldpunt Wegen) waar een burger vandaag reeds online of telefonisch een melding kan maken van gebreken aan wegen, fietspaden of wegverlichting. Er is nood aan gecentraliseerde, interne opvolging van deze meldingen.

De introductie van een **kilometrering of geolocatie** kan toelaten om bij ongevallen of problemen een meer exacte locatie op te geven. Deze kilometrering kan gekoppeld worden aan de bestaande kilometrering van de waterweg zelf, met een bijkomende aanduiding van de linker- of rechteroever.



## CONCLUSIE / VERVOLGSTAPPEN

De beleidsvisie vormt de basis voor **overleg en samenwerking** met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren mobiliteit en openbare werken, watergebonden economie, ruimte, recreatie, sport en toerisme. De Vlaamse Waterweg nv wenst samen met deze actoren specifieke projecten of initiatieven in kader van medegebruik te organiseren.

**Maatwerk** blijft de belangrijkste onderliggende strategie. Het versterken van het jaagpadennetwerk voor medegebruik is bijgevolg steeds aangepast aan de context, het omliggende landschap, de aanwezige bedrijvigheid en overslagactiviteiten, het noodzakelijke onderhoud en beheer, de bestaande infrastructuur en de vraag vanuit het medegebruik.

Bijzondere aandacht gaat naar bestaande en potentieel toekomstige locaties voor overslagactiviteiten, aansluitend bij het basisuitgangspunt dat het economisch potentieel van de waterwegen altijd moet gevrijwaard blijven. Tegelijk moeten onveilige situaties steeds opgelost worden. De Vlaamse Waterweg nv kiest daarom voor **lokale oplossingen** om conflicten te vermijden tussen medegebruikers en overslagactiviteiten. Ook hier is maatwerk het sleutelwoord.

De exacte operationalisering van voorliggende beleidsvisie vraagt om een bijkomende verfijning in een **actieplan** en om de beschikbaarheid van voldoende **financiële middelen**.



1

Inleiding

# 1 INLEIDING

---

Jaagpaden zijn al dan niet verharde wegen of paden gelegen naast waterlopen of kanalen, inclusief de wegenis bovenop dijken in overstromingsgebieden. Ze waren oorspronkelijk bedoeld voor de verplaatsing van de mensen, dieren of voertuigen die vaartuigen op het kanaal of een waterweg voorttrokken of 'jaagden'. Vandaag zijn ze de dienstwegen voor het beheer, onderhoud en de waterbeheersing van waterlopen en kanalen, dijken en bijbehorende bermen. Het jaagpad faciliteert daarnaast economische bedrijvigheid langs het water door ruimte te bieden voor overslagactiviteiten en een toegang te creëren tot schepen en bedrijventerreinen. Door de klimaatuitdagingen en het stijgend aantal files, groeit het belang van duurzaam transport van goederen over water en zullen deze functies van jaagpaden bovendien nog aan belang winnen.

In tweede instantie bieden de jaagpaden ruimte als weg voor functionele verplaatsingen te voet of met de fiets en ruimte voor medegebruik door sport- en natuurliefhebbers. Het autoluw karakter en de aangename rust en beleving die ontstaat door de verbinding met het water en het omliggend landschap, maken de jaagpaden steeds geliefder voor verschillende vormen van medegebruik.

De jaagpaden vervullen zo een brede maatschappelijke rol waarbij de multifunctionaliteit van de waterwegen ingezet wordt voor economische, waterbeheersings-, natuur-, landschaps- en recreatieve functies. Hierdoor ontstaat er echter ook een spanningsveld tussen het hoofdgebruik en de medegebruikers. Dit leidt regelmatig tot verschillende soorten conflicten, waarmee De Vlaamse Waterweg nv als beheerder van het jaagpad wordt geconfronteerd.

De Vlaamse Waterweg nv wil met deze beleidsvisie daarom een kader scheppen voor het duurzaam en verkeersveilig medegebruik van de jaagpaden, zonder het beheer van de waterwegen en de economische functie ervan uit het oog te verliezen. De visie heeft als doel om aan een aantal maatschappelijke uitdagingen, zoals het toenemende en steeds meer diverse fietsverkeer, en Vlaamse beleidskeuzes tegemoet te komen, de vorm en voorwaarden van medegebruik op de jaagpaden scherp te stellen, de doorvertaling te maken in een regelgevend kader, inrichtingsprincipes, onderhoud en beheer, en tot slot de communicatie en leesbaarheid van de gemaakte beleidskeuzes te verhogen. Door het diverse karakter en de bijzondere context van de jaagpaden is maatwerk hierbij het sleutelwoord.

## Leeswijzer

Deze nota kadert in eerste instantie binnen de doelstellingen van De Vlaamse Waterweg nv zoals omschreven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 schetst het huidige gebruik en context van het jaagpad, bespreekt enkele maatschappelijke trends en beschrijft de relatie met enkele relevante Vlaamse beleidsnota's.

De kern van de visie staat beschreven in hoofdstuk 4. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de verschillende beleidskeuzes. Hierna volgt de meer concrete uitwerking van de visie in hoofdstuk 5. De nota sluit af met een korte reflectie op de focus en het resultaat van de visie als kader voor verder overleg en (toekomstige) samenwerkingen. Op basis van deze beleidsvisie wenst De Vlaamse Waterweg nv in dialoog te treden en afstemming te verzekeren dankzij overleg en samenwerking met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren economie, mobiliteit, openbare werken, ruimte, recreatie, sport, toerisme en handhaving om zo samen gedeelde doelstellingen te bewerkstelligen.





# 2

## Doel van de beleidsvisie

## 2 DOEL VAN DE BELEIDSVISIE

---

### 2.1 MISSIE & VISIE VAN DE VLAAMSE WATERWEG NV

Met meer dan 1000 km waterwegen heeft Vlaanderen één van de dichtste waterwegnetten ter wereld. En dat biedt voordelen. Want de waterweg is slim, sterk en soepel. Zonder files, met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot én een budgetvriendelijk kostenplaatje kan je alle ladingen over het water vervoeren.

De Vlaamse Waterweg nv beheert deze waterwegen en heel wat van de gronden erlangs. Ze is een 'EVA' of een 'Extern Verzelfstandigd Agentschap' van de Vlaamse overheid, een organisatie die door haar nv-statuuat een grote mate van zelfstandigheid heeft, maar tegelijk overheidsgebonden blijft door de verdeling van de aandelen binnen die nv, of zoals dat heet: 'van publiek recht' is.

De Vlaamse Waterweg nv is ontstaan uit de fusie van waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en nv De Scheepvaart. De naamswijziging van nv De Scheepvaart gebeurde in 2017, W&Z werd in 2018 ingekanteld in De Vlaamse Waterweg nv.

Deze fusie heeft een positieve invloed op gebruikers en burgers. De kerntaken van De Vlaamse Waterweg nv gaan immers verder dan het stimuleren van watergebonden transport. Naast mobiliteit, openbare werken en de modal shift naar goederenvervoer via water zet De Vlaamse Waterweg nv zich in voor waterbeheersing en het bevorderen van het leven in, op en langs de waterwegen door te werken aan leefbaarheid, recreatie, milieu en de intrinsieke natuurwaarden van het watersysteem.

**“Wij beheren en ontwikkelen onze waterwegen als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen.”**

De Vlaamse Waterweg nv ondersteunt en verwezenlijkt deze missie met haar plannen en projecten. Daarbij heeft ze de volgende kerntaken:

- de mobiliteit in Vlaanderen verbeteren;
- de economie over het water stimuleren;
- de leefbaarheid op en rond de waterwegen garanderen;
- waterbeheersing die inzet op een veilig Vlaanderen.

Als betrouwbare partner ondersteunt, coördineert en regisseert De Vlaamse Waterweg nv een slim, veelzijdig en welvarend waterwegennet. Dit gebeurt in samenwerking met al hun klanten, van logistieke firma en binnenvaartondernemer, tot fietstoerist en natuurvereniging. Want de Vlaamse waterwegen zijn multifunctioneel.



## 2.2 DOELSTELLING VAN BELEIDSVISIE

De Vlaamse Waterweg nv neemt het engagement op om een beleidskader uit te werken betreffende het medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen. Als waterweg- en jaagpadbeheerder ziet ze voor deze paden en bijhorende bermen een belangrijke rol weggelegd in het uitvoeren van haar missie en kerntaken.

De beleidsvisie tracht een visie te ontwikkelen waarbij synergieën gezocht worden tussen de verschillende maatschappelijke uitdagingen zoals economische ontwikkeling en watergebonden logistiek, waterbeheersing en milieudoelstellingen, personenmobiliteit en recreatie, zoals bijvoorbeeld toegenomen en diverser geworden fietsverkeer. Bijzondere aandacht gaat uit naar de diverse eigenschappen van de jaagpaden en oevers, veiligheid, beleving, milieu en de specifieke noden van de verschillende jaagpadrecreanten (wandelaars, joggers, skeelers, hengelaars, ...) en fietsers. De Vlaamse Waterweg nv is zich bewust van het spanningsveld tussen het groeiend medegebruik en het hoofdgebruik, en meer bepaald de inpassing van jaagpaden in fietsroutenetwerken.

Voorliggende nota heeft als doel om een kader te scheppen met voorwaarden voor medegebruik op de jaagpaden en bijhorende bermen. Dit gaat gepaard met een verbeterde communicatie en een verhoogde leesbaarheid van de gemaakte beleidskeuzes. De Vlaamse Waterweg nv wil het medegebruik -waar inpasbaar- zo veel mogelijk faciliteren.

De beleidsvisie focust op het medegebruik op het jaagpad en niet op de functie van het jaagpad als ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer door bestuurders in bezit van een toelating. De toegankelijkheid van het jaagpad voor deze toelatinghouders en aangelanden, het jaagpadtoelatingenbeleid, wordt in een aparte beleidsvisie opgenomen.

De algemene doelstellingen voor het medegebruik zijn het versterken van duurzame personenmobiliteit en het vergroten van de aantrekkelijkheid van de waterwegen voor recreatie, toerisme, natuurbeleving. Deze doelstellingen blijven echter altijd ondergeschikt aan de prioritaire doelstellingen voor het hoofdgebruik van de jaagpaden. De visie van De Vlaamse Waterweg nv stelt daarom twee basisuitgangspunten voorop:

### **Basisuitgangspunt 1: Garanderen van waterbeheersing en het onderhoud en beheer van de waterweg inclusief aanhorigheden**

De Vlaamse Waterweg nv staat in voor het beheer van de waterweg in functie van het transport over water, de waterbeheersing en het onderhoud van de waterwegen en hun aanhorigheden. De uitvoering van deze taken moet te allen tijde mogelijk zijn. Het gaat hierbij over de uitvoering van technische werken zoals bijvoorbeeld de bouw en het onderhoud van kunstwerken (bruggen, sluisen en stuwen), de aanleg en het onderhoud van oevers, dijken en overstromingsgebieden, de uitbouw van moderne verkeersmanagementsystemen voor het waterwegtransport, de bouw van kaaimuren en faciliteiten voor de binnenvaart. Daarnaast investeert De Vlaamse Waterweg nv voortdurend in integraal waterbeheer door het creëren van ruimte voor water in gecontroleerde overstromingsgebieden en ontpoldering of door het verhogen van dijken. Ze biedt ook oplossingen bij watertekorten of -overschotten voor scheepvaart, drinkwaterproductie en proces- of koelwater, verzilting van het water, drijvend afval, de bestrijding van exoten en blauwalg en de habitat- en kraamkamerfunctie voor diverse fauna en flora.

Om deze hoofdtaken uit te voeren, moet de noodzakelijke bijhorende infrastructuur bereikbaar zijn. Het jaagpad maakt deze bereikbaarheid mogelijk. Dit wil zeggen dat de toegankelijkheid van het jaagpad voor medegebruik start met een grondige en kritische evaluatie van de vereisten om beheer en onderhoud steeds te kunnen garanderen.

## **Basisuitgangspunt 2: Versterken van het vervoer via de binnenvaart**

De binnenvaart vormt een belangrijke motor van de economie. Bedrijven, al dan niet watergebonden, zijn naast het beheer van het watersysteem de belangrijkste reden voor het bestaan van de jaagpaden. De jaagpaden vormen namelijk de schakel tussen de binnenvaart en deze bedrijven.

Om de binnenvaart maximaal te kunnen versterken en het verkeer over de weg te ontlasten, is het belangrijk om de overslag van goederen alle kansen te geven. De oevers en jaagpaden spelen daarbij een cruciale rol, als ideale locatie voor deze overslag. De ambitie van Vlaanderen is om het goederenvervoer via binnenvaart met 32% te doen stijgen tegen 2030 zodat er minder transport over de weg optreedt (-6,3 miljard tonkm)<sup>2</sup>. Het is daarom belangrijk om een voldoende groot aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen te voorzien voor innovatieve vervoers- en overslagconcepten en nieuwe vervoersniches naar de binnenvaart aan te trekken. Niet alleen de huidige locaties, maar ook alle potentiële locaties voor de toekomst, waar overslag, kanaalverbreding en zwaaikommen kunnen gerealiseerd worden, mogen niet worden gehypothecerd. Het overgrote deel van de bedrijventerreinen in Vlaanderen bevindt zich in de nabije omgeving van een waterweg. Naast de waterwegen die deel uitmaken van het kernnetwerk (alle waterwegen van CEMT klasse IV of hoger), spelen ook de kleinere Vlaamse waterwegen een belangrijke rol in het economisch netwerk. Langs deze waterwegen wordt ongeveer een zesde van de totale hoeveelheid goederen geladen of gelost<sup>3</sup>. Kleine waterwegen brengen fijnmazigheid in het netwerk en zorgen zo voor minder druk op de hoofdwaterwegen.

Om het vervoer via binnenvaart maximaal te versterken, stelt De Vlaamse Waterweg nv het vrijwaren van huidige en potentiële locaties in functie van binnenvaart als basisuitgangspunt voorop. Ter hoogte van de huidige en toekomstige laad- en loskades streeft ze naar structurele oplossingen zodat het medegebruik de overslagactiviteiten niet kan hinderen. De focus ligt hierbij steeds op oplossingen met een structureel karakter om verwarring te voorkomen en een duidelijk verwachtingspatroon voorop te stellen richting het medegebruik.

Met deze beleidsvisie trachten we de doelstellingen voor het medegebruik zoveel mogelijk te verzoenen met de prioritairere doelstellingen voor het hoofdgebruik van de jaagpaden. Verkeersveiligheid ligt aan de basis van de visie.

---

<sup>2</sup> Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021 – 2030 en Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

<sup>3</sup> Masterplan 2020, De Vlaamse Waterweg nv

## 2.3 DEFINITIES

Begrip	Omschrijving
<b>Jaagpad</b>	Jaagpaden vervullen een specifieke rol in de beheer- en (transport)economische functie van waterwegen. Een jaagpad moet namelijk toelaten om de waterwegen te beheren en te onderhouden. Het jaagpad maakt tevens economische bedrijvigheid langs het water mogelijk door ruimte te bieden voor overslagactiviteiten en toegang tot schepen en bedrijventerreinen te bieden. Dit maakt het jaagpad in eerste instantie een dienstweg. Daarnaast biedt het jaagpad echter ook ruimte voor medegebruik door recreanten en sportliefhebbers en als weg voor functionele verplaatsingen te voet of met de fiets.
<b>Hoofdgebruik<sup>4</sup></b>	Het hoofdgebruik is de voornaamste of belangrijkste functie van een bepaalde locatie zowel in ruimte als in tijd. Deze term wordt gebruikt in een context waar er sprake is van meervoudig ruimtegebruik. Het hoofdgebruik krijgt met andere woorden altijd voorrang op mogelijke andere functies. Voor de jaagpaden is het hoofdgebruik tweeledig: (watergebonden)bedrijvigheid (bedrijven en binnenvaart) en onderhoud, beheer (incl. waterbeheersing) van de Vlaamse waterwegen in brede zin.
<b>Medegebruik<sup>5</sup></b>	Medegebruik is een specifieke vorm van verweving waarbij de hoofdfunctie(s) steeds voorrang heeft op de medegebruikers. Het medegebruik op het jaagpad kan met andere woorden enkel plaatsvinden indien de exploitatie en het onderhoud van de waterweg en het ruimere watersysteem niet in het gedrang komt.
<b>Recreatie<sup>6</sup></b>	Het geheel van interrelaties en verschijnselen die verband houden met gedragingen die men in de vrije tijd vrijwillig onderneemt of ondergaat en die primair gericht zijn op het bevredigen van de eigen verlangens inzake fysieke en geestelijke ontspanning.
<b>Waterrecreatie<sup>7</sup></b>	Alle vormen van recreatie waarbij de recreant zich op, in of langs het water bevindt.
<b>Jaagpadrecreatie<sup>8</sup></b>	Een vorm van recreatie waarbij de activiteit plaats vindt op het jaagpad. Jaagpadrecreatie omvat verschillende activiteiten, maar de hoofdmoot wordt ingenomen door fietsers en wandelaars.

<sup>4</sup> <https://www.toerismevlaanderen.be/opmaak-van-een-beoordelingskader-mbt-recreatief-medegebruik>

<sup>5</sup> <https://www.toerismevlaanderen.be/opmaak-van-een-beoordelingskader-mbt-recreatief-medegebruik>

<sup>6</sup> Beleidsnota toerisme 2000-2004, Toerisme Vlaanderen, p. 12

<sup>7</sup> Beleidsplan voor de waterrecreatie en -toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen, 2011, p27

<sup>8</sup> Beleidsplan voor de waterrecreatie en -toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen, 2011, p58)



<b>Oeverrecreatie</b>	Een vorm van waterrecreatie waarbij de activiteit plaats vindt op de oeverstrook tussen het water en het jaagpad (of de vrije ruimte tussen het jaagpad en de landzijde).
<b>Fietssnelweg<sup>9</sup></b>	Fietssnelwegen zijn kwaliteitsvolle en directe fietsroutes voor fietsverplaatsingen tussen steden. Fietssnelwegen vind je vaak langs spoor-, water- of snelwegen en vormen een ruggengraat waarop andere fietsverbindingen aansluiten. Samen vormen ze een netwerk dat heel Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dekt. Het traject van een fietssnelweg is zorgvuldig uitgedacht en de infrastructuur wordt zo ontworpen of aangepast dat vlot fietsen over langere afstand haalbaar is. De fietssnelweg heeft op dit moment geen eigen juridisch statuut. Het type infrastructuur waarover een fietssnelweg loopt, bepaalt het juridische statuut en de verkeerstechnische vormgeving.
<b>Speed pedelec<sup>10</sup></b>	Een speed pedelec is een snelle elektrische fiets waarbij door middel van de trapondersteuning snelheden tot maximaal 45 km per uur kunnen worden behaald. Ze worden in de Wegcode benoemd als bromfiets klasse P.
<b>Modal Shift</b>	Een modal shift is de verschuiving van de ene transportmodus naar een andere, bv. van het gebruik van de wagen of vrachtwagen per verplaatsing (niet-duurzaam), naar duurzame vervoerswijzen, zoals bijvoorbeeld te voet, de fiets of via de binnenvaart. Deze wordt aangeduid in %: niet-duurzaam/duurzame.
<b>STOP-principe<sup>10</sup></b>	Het STOP-principe staat voor de rangorde van vervoermiddelen, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers) en Openbaar (en collectief, maar ook gedeeld) vervoer en eindigt bij de minst wenselijke mobiliteitsvorm, de Privé gemotoriseerd vervoer.

<sup>9</sup> <https://fietssnelwegen.be/veelgestelde-vragen#wat-is-een-fietssnelweg-of-fietsstrade>

<sup>10</sup> <https://www.vlaanderen.be/speedpedelec>



3

Context

## 3 CONTEXT

---

Deze beleidsvisie vormt het eindproduct van een grondige studie van de beleidscontext en de situatie op de jaagpaden vandaag. Hoofdstuk 3.1 maakt de link naar de belangrijkste beleidsnota's waarbinnen de beleidsvisie kadert. Deze nota's geven de ambities en doelstellingen weer op Vlaams niveau. Daarna worden de belangrijkste bevindingen uit de eerste analytische fase omschreven. Er werd op een actieve en objectieve manier zo veel mogelijk informatie en input verzameld aan de hand van een kwalitatieve stakeholderbevraging en een kwantitatieve brede bevraging van de jaagpadgebruikers in 2020, een analyse van de omgevingskenmerken en een onderzoek naar het juridisch statuut van het jaagpad. Om de conflicten van het medegebruik op het jaagpad en de evaluatie hiervan beter te begrijpen, worden verder een aantal relevante, maatschappelijke trends en ontwikkelingen besproken. Tot slot wordt inzicht gegeven van de impact van selectie van fietssnelwegen op de jaagpaden.

### 3.1 BELEIDSCONTEXT

Voorliggende beleidsvisie past binnen verschillende kaders opgebouwd vanuit het oogpunt van mobiliteit en openbare werken, omgeving, recreatie en toerisme. Binnen mobiliteit staat de modal shift centraal voor zowel het goederen- als personenvervoer, alsook de verkeersveiligheid. Voor een duurzame shift in het goederenvervoer verwacht men veel van de waterwegen en de verdere ontwikkeling ervan. In kader van een shift in het personenvervoer komt de fiets en de uitwerking van fietsinfrastructuur op de jaagpaden naar de voorgrond. Al deze beleidsvisies zijn van toepassing op Vlaamse schaal, maar worden eveneens gevoed vanuit het gewenste overkoepelende Europese beleid.

#### 3.1.1 HET VLAAMS REGEERAKKOORD 2019-2024

De Vlaamse regering stelt verschillende ambities die sturing geven aan deze beleidsvisie. De groei van goederenvervoer en de omschakeling naar hoger gebruik van binnenvaart en spoor worden bestendig. Het potentieel is groot aangezien 80% van de ondernemingen zich bevinden op maximaal 10 kilometer van een waterweg. Deze ambitie wordt verder verfijnd in de beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2019-2024 (3.1.2).

Daarnaast wordt gesteld: "We trekken de investeringen in fietsinfrastructuur verder op. In 2019 investeren we minstens 150 miljoen euro en daarna volgen we een steil groeipad naar 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. [...] We focussen niet alleen op het verbeteren van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk."<sup>11</sup>

Aanvullend op het akkoord stelde de Vlaamse minister-president in zijn Septemberverklaring 2021 dat Vlaanderen een fietsland moet worden, waarbij de fietser een meer dan volwaardige én veilige plek in het verkeer krijgt. Die ambitie weerspiegelt zich in relancemaatregelen voor het Beleidsdomein MOW. Ook voor De Vlaamse Waterweg nv vertaalde dit zich in een verhoogde investeringsruimte voor fietsinvesteringen voor 2022. In 2021 (34,8 miljoen euro) steeg dit bedrag met 23,8 miljoen euro tegenover 2020 (11 miljoen euro). Ook in 2022 verhoogt het bedrag tegenover het jaar ervoor tot 40 miljoen euro voor fietsinvesteringen.

#### 3.1.2 Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken definieert strategische doelstellingen die de mobiliteitsvisie in Vlaanderen voor de komende periode van 5 jaar sturen. De eerste relevante doelstelling voor deze visie is het inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid van personenvervoer. Hierbij wordt een modal shift

---

<sup>11</sup> Vlaams Regeerakkoord 2019-2024, p182

geambieerd naar meer duurzame verplaatsingsmodi. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief, samenhangend en aantrekkelijk fietsnetwerk is bijgevolg cruciaal. Er wordt gesteld in de beleidsnota dat binnen het netwerk van fietsnelwegen, de jaagpaden maximaal ingeschakeld moeten worden. Investerings voor fietsinfrastructuur worden fors opgetrokken en fietsprojecten worden geprioriteerd en maximaal ondersteund.

Tweede relevante doelstelling in de beleidsnota streeft naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten. Er wordt o.a. ingezet op de verdere uitbouw van het waterwegennetwerk zoals uitgetekend binnen het 'TEN-T netwerk', een netwerk van waterwegen met de hoogste klasse. De ambitie is om een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet te realiseren, waarbij vlot verkeer over waterwegen gegarandeerd wordt en flexibel ingespeeld kan worden op de noden van de gebruikers. De transportcapaciteit op de binnenwateren moet worden verhoogd. Dit gaat gepaard met de bouw van kaaimuren ter hoogte van watergebonden bedrijvigheid.

De nota gaat niet enkel in op het functionele gebruik van de waterwegen, maar ook op hun recreatiecapaciteit. In dat opzicht moet er aandacht zijn voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van het transportnetwerk. Projecten langs de Vlaamse waterwegen (zoals het Sigmaplan dat Vlaanderen beschermt tegen overstroming en het Seine-Scheldeproject dat een verbinding tussen Vlaanderen en Frankrijk realiseert) investeren in flankerende en kwalitatieve maatregelen die bijdragen tot de belevingswaarde en gebiedsidentiteit.

### **3.1.3 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025**

Het verkeersveiligheidsplan beoogt om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verhogen tegen 2025 en dus het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, met als ultiem streefdoel Vision Zero: geen verkeersdoden meer tegen 2040. Verkeersveiligheid bestaat uit twee componenten: veilige infrastructuur voorzien door de beheerders en veilig gedrag door de weggebruikers.

Er zijn verschillende kwaliteitsrandvoorwaarden van toepassing. Zo moet er meer ingezet worden op veilige, uniforme, leesbare, goed onderhouden en vergevingsgezinde<sup>12</sup> weginfrastructuur. Een vergevingsgezind ontwerp biedt tijd en ruimte om de koers te corrigeren, veilig tot stilstand te komen en de gevolgen van een eventueel ongeval te minimaliseren. Dit betekent onder meer (1) voorzien in voldoende brede, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur die ruimte biedt aan diverse types en een potentieel stijgend aantal gebruikers (8-80-norm) aan verschillende snelheden, (2) het verbeteren van de herkenbaarheid van het wegverloop en werken aan kwalitatieve, effen, drempelvrije en zo veel mogelijk afgescheiden fietsinfrastructuur, (3) zorgen voor fietsroutes die goed op elkaar aansluiten; creëren van een kwalitatief en veilig fietsroutenetwerk en (4) fietsstromen langs de meest veilige wegen sturen, waarbij het potentieel van trage wegen onderzocht moet worden.

Daarnaast moet een kwalitatieve educatie en permanente, doeltreffende sensibilisering gevoerd worden, duidelijke regelgeving opgesteld en engagement gecreëerd worden door sterke partnerships op te bouwen met de verkeersveiligheidspartners en de actieve medewerking van alle weggebruiker. Er moet een continue aandacht zijn voor nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen. Bij de keuze van bepaalde maatregelen wordt maximaal rekening gehouden met het klassieke denkkader inzake duurzame mobiliteitsontwikkeling nl. verplaatsingen korter of overbodig maken door gepaste ruimtelijke ontwikkeling, stimuleren van vervoersmodi

---

<sup>12</sup> Vademecum vergevingsgezinde wegen werd in 2020 opgemaakt:  
<https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen>



volgens STOP-principe<sup>13</sup>, optimaliseren van netwerken voor elke modus en maximaal ontvlechten, ... Bij dit alles moet aandacht gegeven worden aan het subjectief (on)veiligheidsgevoel van de weggebruiker. Een sterk handhavingbeleid is het sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

### **3.1.4 Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 (9/07/2021)**

Dit beleidsdocument omschrijft een visie van het Vlaamse mobiliteitssysteem in 2040. Voor personenvervoer moet 'een duurzame mobiliteitsoplossing voor iedereen binnen handbereik' zijn. De voornaamste kenmerken zijn: veilig, gedifferentieerd, inclusief, actief en multimodaal. Iedereen moet op een heel toegankelijke manier gebruik kunnen maken van een veilig en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten. Voor bedrijven betekent dit goederenvervoer op basis van 'competitieve en duurzame logistieke oplossingen'. De voornaamste kenmerken in 2040 zijn: veilig, vlot, betrouwbaar, duurzaam geconnecteerd, samenwerking en competitief en kostenefficiënt ketenmanagement; dit zowel binnen Vlaanderen als met de economische polen in de rest van de wereld.

Om deze toekomstperspectieven te implementeren worden er 4 complementaire en samenhangende thema's geïdentificeerd:

- (1) 'Geïntegreerde gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit'; we creëren een slim, geconnecteerd mobiliteitssysteem bestaande uit een hiërarchisch netwerk van knooppunten
- (2) Het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit.
- (3) Gezond functioneren van de aanbodzijde: het beschikbaar maken van veilige, emissievrije en gedifferentieerde mobiliteitsdiensten (publieke en/of private) die aanzetten tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag. Er moet een competitief aanbod zijn van duurzame en emissievrije logistieke oplossingen voor veilig, vlot en betrouwbaar goederenvervoer.
- (4) Een duurzaam, efficiënt en veilig gebruik van het mobiliteitssysteem: reizigers overhalen om vaker te kiezen voor onder meer actieve manieren van verplaatsen (te voet of met de fiets). In het goederenvervoer wordt gezorgd dat bedrijven synchromodaal vervoer als een volwaardige vervoersoptie beschouwen, dat het laadcapaciteitsgebruik van individuele transporten veel hoger komt te liggen, en dat het capaciteitsgebruik van de verschillende modi (weg, water, spoor, lucht, ondergronds) veel beter verdeeld is.

Om deze beleidsthema's en prioriteiten effectief aan te pakken is er een vernieuwend en daadkrachtig beleid nodig, ondersteund door een aantal sterke hefboomen. Een hefboom die relevant is binnen voorliggende beleidsvisie is een goede afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening: (1) een geïntegreerde strategieontwikkeling op en identificatie van knooppunten, mobiliteitssystemen, leefomgeving en ruimtelijke ontwikkelingspolen, (2) Het proactief identificeren van ruimtelijke zones voor de ontwikkeling van netwerken en knooppunten, (3) een actief locatiebeleid binnen de bebouwde ruimte en (4) vermijden van nieuwe activiteiten of woningen in zones die slecht toegankelijk zijn met duurzame vervoersmodi.

### **3.1.5 Actualisatie Beleidsplan voor waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen (2011)**

Het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en de kust in Vlaanderen werd voor het eerst opgesteld in 2003 en onderzoekt de potenties en knelpunten van waterrecreatie en watertoerisme in Vlaanderen. Enerzijds reikt het een kader aan waardoor de sector zelf op een duurzame wijze aan waterrecreatie- en toerisme kan doen. Anderzijds stimuleert het een integraal beleid voor alle overheden,

---

<sup>13</sup> Het STOP-principe staat voor de rangorde van vervoermiddelen, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers) en Openbaar (en collectief, maar ook gedeeld) vervoer en eindigt bij de minst wenselijke mobiliteitsvorm, de Privé gemotoriseerd vervoer. Bron: <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/stop-principe-stappers-trappers-openbaar-vervoer-en-privé-gemotoriseerd-vervoer>

rekening houdend met de eigenheid van elk gebied. In 2011 werd dit beleidsplan geactualiseerd. De Vlaamse Waterweg nv is reeds jaren partner voor het uitvoeren van dit beleidsplan en onderschrijft de evaluatie en de vooropgestelde prioriteiten en doelstellingen.

Relevant voor voorliggende beleidsvisie wordt ingegaan op twee groepen: jaagpadrecreatie en oeverrecreatie. De vooropgestelde prioriteiten zijn een gedeelde verantwoordelijkheid van enerzijds de verschillende betrokken overheidsorganisaties waaronder de waterwegbeheerder, maar onder meer ook de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) alsook de verschillende provincies, gemeenten en betrokken federaties per sector.

#### Jaagpadrecreatie: voldoende ruimte en harmonisch samengaan

Alle recreatieve gebruikers worden benoemd en de populariteit en bijhorende conflicten van het jaagpad worden benadrukt. Prioriteiten in de uitbouw van jaagpadrecreatie volgens het beleidsplan zijn:

- Uitbouwen van een geïntegreerd netwerk van jaagpaden en dijkwegen waar dat mogelijk is;
- Minimaliseren van het aantal mogelijke conflictsituaties tussen verschillende groepen recreanten (bijvoorbeeld door een selectieve ontharding van jaagpaden en dijkwegen);
- Uitwerken van een verantwoorde toegang tot natuurgebieden.
- Voldoende voorzieningen op de jaagpaden: rustplaatsen, knooppunten, afvalvoorzieningen en signalisatie bij in- en uitstapvoorzieningen, ...

Deze prioriteiten zijn vandaag nog steeds aan de orde en sluiten aan bij de door de beleidsnota's inzake Mobiliteit en Openbare Werken alsook Toerisme geformuleerde doelstellingen. Het geactualiseerde beleidsplan herbevestigt dat ruiters niet zijn toegelaten op jaagpaden. Ruitersporen dienen volledig gescheiden te blijven van de jaagpaden, tenzij er plaatselijk redenen zijn om hiervan af te wijken.

#### Oeverrecreatie - hengelvormen: duurzaam en goed uitgerust

In de afgelopen twee decennia is er een zekere terugloop van het aantal visverloven. De bereikbaarheid van de viswateren, de verhoging van de prijs voor een visverlof en het groeiend aantal beperkingen op de visserij (kruisnetten, fuiken) liggen mee aan de basis hiervan. Ook de interactie met andere recreatievormen en de 'multifunctionaliteit' (het voorkomen van verschillende andere functies en recreatievormen) van de oevers werken deze terugloop mee in de hand.

Prioriteiten in het beleidsplan zijn:

- Bereikbaarheid van de viswateren verbeteren;
- Uitbouwen van goed uitgeruste stroken voor hengelaars;
- Stimuleren van een verantwoord en duurzaam gedrag van de hengelaar;
- Toegang verlenen tot bepaalde viswateren op bepaalde tijden indien mogelijk;
- Duidelijkheid verschaffen rondom een aantal administratieve en financiële regels (bootvisserij, retributies).

Bovenstaande dient in het kader van de huidige evoluties echter genuanceerd te worden. Statistieken van ANB over het aantal visverloven tijdens de periode 2010-2015, bevestigen dat hengelen momenteel aan populariteit wint en dat er zelfs een lichte stijging is in het aantal Vlaamse visverloven in alle categorieën (jeugdvisverlof, gewoon visverlof, groot visverlof). Hierdoor is extra aandacht voor de knelpunten in de hengelsector gewenst maar dient ook gewaakt te worden over de knelpunten die de stijgende populariteit van deze activiteit met zich meebrengt, onder andere mogelijke conflicten tussen hengelaars en fietsers, en het rijden op het jaagpad zonder toelating. Een visverlof staat immers niet gelijk aan een jaagpadtoelating, dit dient bijkomend aangevraagd te worden.

### **3.1.6 Fietsambitie: 'Fietsen, natuurlijk!'<sup>14</sup> (2023)**

De Fietsambitie beschrijft hoe fietsen in Vlaanderen er in 2040 zou moeten uitzien. De ambitie brengt de opportuniteiten en uitdagingen van de fiets als vervoersmiddel in kaart, en stelt een aantal streefdoelen voorop om het fietsbeleid te inspireren, uitdagen en richting te geven. Aan de hand van enkele overkoepelende doelstellingen en een maatregelenpakket wordt gestreefd naar het creëren van een fietsreflex: bij elke korte tot middellange verplaatsing moet de fiets een spontane vervoerskeuze zijn. Het implementeren van een nieuwe beleidsvisie voor de jaagpaden, om de groeiende diversiteit aan gebruikers en het toenemende fietsverkeer er in goede banen te leiden, is opgenomen als maatregel in de Fietsambitie.

---

<sup>14</sup> <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/54908>

## 3.2 HET JAAGPAD VANDAAG

### (Juridisch) Statuut van het jaagpad

Jaagpaden zijn in de eerste plaats dienstwegen die van functioneel belang zijn voor het beheer en de exploitatie van de waterwegen. Het is een smalle weg met beperkte toegankelijkheid en is een aanhorigheid van een bevaarbare waterweg. Er is juridisch sprake van een jaagpad wanneer:

- Het pad alleen verkeer toelaat van voetgangers en voertuigen die geen bredere dan de voor voetgangers vereiste ruimte nodig hebben én dienstverkeer;
- Het pad doorgaans een breedte kent van 2,50 meter (lokale afwijkingen zijn mogelijk);
- Het pad gelegen is binnen de vrijgelaten ruimte langs de boord van de bevaarbare waterweg;
- Het pad zich kwalificeert als een aanhorigheid van een bevaarbare waterweg.

Historisch gezien had het jaagpad een privaat karakter voorbehouden voor de waterwegbeheerder en bedrijvigheid. Vandaag echter zijn jaagpaden opengesteld voor het publiek en worden ze gebruikt voor verplaatsingen, in het bijzonder door medegebruikers zoals fietsers, wandelaars of andere sportliefhebbers. Ook kunnen jaagpaden fungeren als ontsluitingsweg voor aangelanden en in functie van openbaar nut. Hierdoor krijgen zij in de praktijk een openbaar karakter en dienen ze te worden beschouwd als openbare wegen.

De Vlaamse Waterweg nv is juridisch benoemd als beheerder van de jaagpaden en dient deze taak als goede huisvader op zich te nemen, ook wel de zorgvuldigheidsplicht genoemd. Het gaat hierbij om een inspanningsverbintenis voor bijvoorbeeld het ruimen van vuilnis. De Vlaamse Waterweg nv draagt daarom de verantwoordelijkheid om de veiligheid van de jaagpadgebruikers te verzekeren, en staat in voor onderhoud en beheer in functie van de waterweg en het medegebruik. Bij de uitvoering van deze taken dienen alle belangen te worden afgewogen. Zo is bijvoorbeeld het strooien van zout niet wenselijk omwille van het risico op verzilting en watervervuiling, en worden de jaagpaden ook niet standaard verlicht om lichtpollutie te vermijden.

Niet enkel het 'Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het koninkrijk' (ARSK, KB van 15.10.935) is van toepassing, maar ook het Algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode, KB van 01.12.1975) zover deze niet in tegenspraak is met de ARSK. Dit reglement wordt vervangen door het Scheepvaartdecreet en haar (toekomstige) uitvoeringsbesluiten. De **toegang van het jaagpad** wordt momenteel weergegeven door het verbodsbord C3 met een blauw onderbord.



- Het C3 verbodsbord geeft aan dat de toegang verboden is in beide richtingen voor iedere bestuurder;
- Vandaag vermeldt het blauw onderbord tekstueel het jaagpad, de uitzondering voor toelatinghouders en de vermelding welke bestuurders nog binnen de uitzondering zijn opgenomen.



Foto 1: C3 verbodsbord en blauw onderbord duiden vandaag het jaagpad aan.

### Veelheid aan gebruikers

Aanvankelijk werden jaagpaden of trekwegen aangelegd voor het “jagen” van binnenvaartschepen. Deze schepen werden getrokken vanaf de wal door middel van menskracht, paarden, paard en kar of tractoren. Hoewel deze functie als “trekweg” vandaag de dag niet meer van toepassing is, blijven onderhoud en de economische functie van de waterwegen het belangrijkste intrinsieke hoofdgebruik van het jaagpad.



Foto 2: Historisch beeld van het jagen van schepen.

Het jaagpad maakt economische bedrijvigheid langs het water mogelijk door ruimte te bieden voor overslagactiviteiten en toegang te geven tot schepen en bedrijventerreinen. Het laat daarnaast toe om de waterwegen te beheren en te onderhouden, zowel in kader van waterbeheersing als voor watergebonden bedrijvigheid. Dit maakt van het jaagpad in eerste instantie een dienstweg die de toegankelijkheid van waterwegen en bedrijventerreinen moet verzekeren.



Collage 3: Hoofdgebruik van het jaagpad.

Vandaag bieden de huidige jaagpaden ook ruimte voor medegebruik door recreanten en sportliefhebbers en als weg voor functionele verplaatsingen te voet of met de fiets. De laatste decennia steeg het medegebruik significant. Het autoluw en veilig karakter, de rust en stilte, leesbaarheid en connectiviteit met het water en het omliggende landschap maken ze zeer aantrekkelijk voor medegebruikers. We onderscheiden drie vormen van medegebruik op het jaagpad:

- (1) **Gebruikers van het jaagpad voor functioneel en recreatieve verplaatsingen**, waaronder verschillende soorten fietsers (wielrenners, mountainbikers, gewone en elektrische fietsen, speed pedelec bestuurders op bepaalde trajecten, ... ) alsook joggers, wandelaars, skaters en skeelers. Voor dit type medegebruik zijn de verkeersveiligheid, de continuïteit en de beleving van de route op het jaagpad belangrijk. Het jaagpad is op diverse locaties ingetekend als fietssnelweg, wandelroute, skeelerroute etc.
- (2) **Oeverrecreanten** waaronder voornamelijk vissers, maar mogelijks ook joggers of mountainbikers. Zij maken voornamelijk gebruik van de oevers: de zone tussen het water en het jaagpad. Het jaagpad zorgt voor de toegankelijkheid van de oevers.
- (3) **Waterrecreanten** (bestaande uit verschillende watersporten o.a. kano's, kajakkers, wakeboarders, waterskiërs, pleziervaarders, roeiers en peddelaars) **en veerdiensten**<sup>15</sup>. Deze groep kruist het jaagpad geregeld om tot het water te komen, daarnaast maken de recreanten soms gebruik van het jaagpad voor evenementen. Een veilige toegang tot het water staat voor deze groep medegebruikers voorop.

“Het jaagpad is een mooie route om te fietsen of wandelen langs het water” (jaagpadenbevraging 2020)<sup>16</sup>

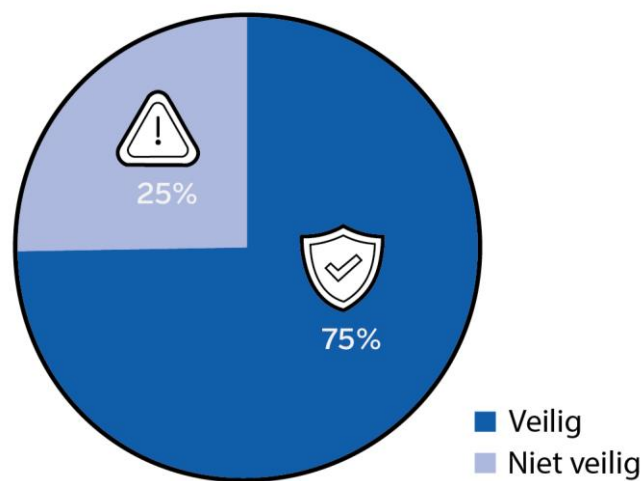
<sup>15</sup> Veerdiensten worden ingezet voor zowel functioneel gebruik, namelijk woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer of de verbinding tussen twee woongebieden, als voor recreatief gebruik.

<sup>16</sup> In 2020 lanceerde De Vlaamse Waterweg nv een brede bevraging van de jaagpadgebruikers. Meer informatie is beschikbaar op volgende webpagina: <https://www.vlaamsewaterweg.be/nieuws/bevraging-jaagpadgebruikers>



Collage 4: Medegebruik van het jaagpad.

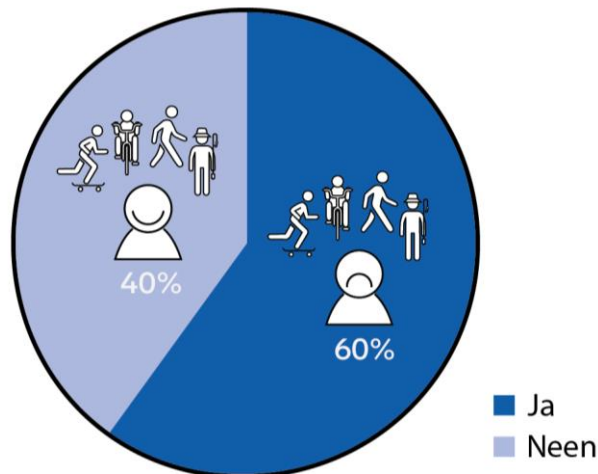
De huidige populariteit van de jaagpaden brengt echter ook uitdagingen met zich mee. De stijging van medegebruikers zorgt voor hoge intensiteiten en druk op het jaagpad. Vooral het divers karakter van de medegebruikers, met verschillende verwachtingen en gebruikswensen voor het jaagpad, zorgt regelmatig voor onderlinge spanningen en conflicten<sup>17</sup>. Belangrijke factoren hierbij zijn het verschil in snelheid en interactie tussen de verschillende medegebruikers.



Infographic 5: Veiligheidsgevoel op het jaagpad (Jaagpadenbevraging 2020)

<sup>17</sup> Vanuit de Vlaamse registratie van verkeersongevallen zijn er geen ongevallencijfers voor jaagpaden beschikbaar. De Vlaamse Waterweg nv heeft geen toegang tot de registratie door de hulpdiensten. Uit een eigen registratie blijkt een status-quo een 20-tal ongevallen per jaar waarvoor De Vlaamse Waterweg nv uitdrukkelijk gecontacteerd wordt. Vermits dit een onderrepresentatie van het reële aantal ongevallen is, wordt dit niet als objectief cijfer meegedeeld in de visietekst. De Vlaamse Waterweg nv zal in het kader van de beleidsvisie sterker inzetten op ongevalregistratie, waardoor deze cijfers meer gebruikt kunnen worden voor verder beheer.

“Het is belangrijk om snelle fietsers te informeren over de maximale snelheid, want als er zo één of meer voorbij geroofd komt is het altijd schrikken.” (Jaagpadenbevraging 2020)



Infographic 6: Andere jaagpadgebruikers als hinderlijk ervaren (Jaagpadenbevraging 2020)

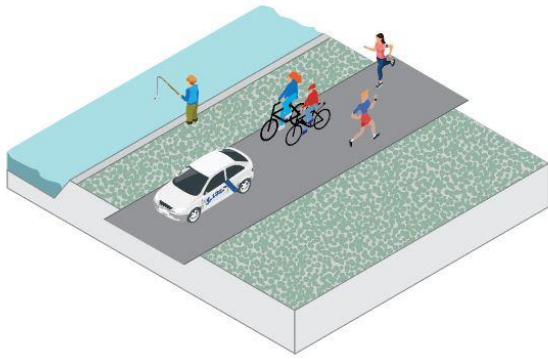
Ook ter hoogte van bedrijventerreinen komen regelmatig kleine en soms grote ongevallen voor met medegebruikers. Er zijn tevens soms confrontaties tussen medegebruikers en onderhouds- en beheersdiensten, meestal veroorzaakt doordat medegebruikers de geldende regelgeving op het jaagpad niet goed kennen.

#### Verscheidenheid aan ruimtelijke identiteit

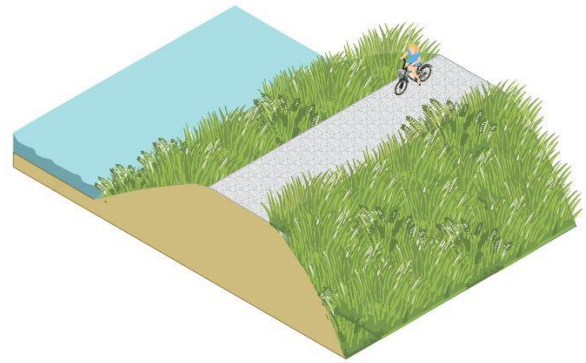
De waterwegen zijn onderdeel van het bredere watersysteem. Dit systeem bestaat uit de waterweg met oevers, het jaagpad met bijhorende bermen en dit in relatie met de achterliggende omgeving. Vlaanderen kent verschillende soorten waterwegen, namelijk kanalen en rivieren met ieder een eigen grootte en bijhorende klasse. Een aantal hebben hogere overstromingsrisico's waardoor bepaalde onderhouds- en/of beheersingrepen noodzakelijk zijn om het achterliggende gebied te beschermen tegen overstromingen. In zulke zones worden bijvoorbeeld dijken opgetrokken of overstromingsgebieden aangelegd. Jaagpaden bevinden zich dan op de dijken (zogenaamde dijkwegen) of lopen rond deze overstromingsgebieden. Het karakter van de waterweg heeft met andere woorden een invloed op het volledige omliggende watersysteem waarvan het jaagpad onderdeel uitmaakt.

Niet alleen de waterbeheersing, maar ook andere onderhouds- en beheersmaatregelen hebben invloed op de morfologie van het jaagpad. Zo zal een verhard en breed jaagpad vaker voorkomen langs waterwegen waar veel onderhoudswerken met zware voertuigen nodig zijn. Dit alles zorgt voor een grote verscheidenheid aan jaagpaden in voorkomen (breedte, verhardingsgraad, ...). De heterogeniteit trekt op zijn beurt verschillende vormen van medegebruik aan en draagt bij aan de huidige populariteit van de jaagpaden.





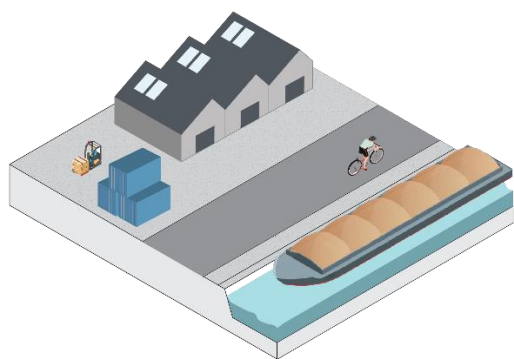
*Figuur 7: Verhard jaagpad*



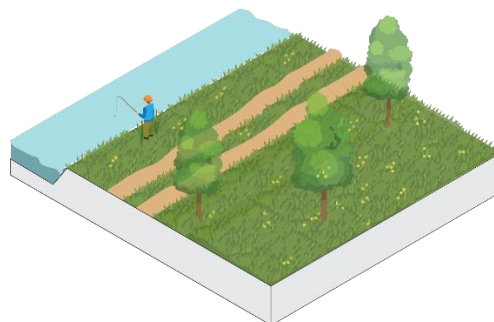
*Figuur 8: Dijkweg*

De aantrekkelijkheid van het jaagpad voor fietsers en recreanten wordt niet enkel bepaald door de verscheidenheid aan inrichtingsmogelijkheden, maar ook door de ruimere omgeving waarvan het deel uitmaakt. Deze landschappelijke context is zeer bepalend voor de identiteit. De waterwegen en bijhorende jaagpaden lopen door heel verschillende landschapstypes:

- **Woonconcentraties** zijn zones met een zekere concentratie van (residentiële) bebouwing. Het gaat niet alleen over stedelijke gebieden, maar ook kleinere woonkernen of concentraties van lintbebouwing.
- **Economische zones** zijn zones waar (watergebonden) bedrijven langs het jaagpad liggen. Het zijn zones waar wordt geladen en gelost, van of naar binnenvaartschepen. Ook bedrijventerreinen gelegen langs de jaagpaden behoren tot deze zones.
- **Waardevol landschap** bestaat uit alle gebieden en corridors met een hoge natuur-, erfgoed of landschappelijke waarde. Hiertoe behoren cultuurhistorische landschappen, meest waardevolle landschappelijke ensembles in Vlaanderen “ankerplaatsen”, de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON), Speciale Beschermingszones (SBZ) waartoe de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, de Natura 2000 gebieden en de RAMSAR-gebieden. Om deze waardevolle gebieden te beschermen, moet verstoring tot het minimum worden beperkt. Zo blijven fauna en flora voldoende ondersteund en de natuurwaarden beschermd.
- **Open ruimte landschap** bestaat voornamelijk uit landbouwvelden en natuurgebieden zonder bijkomende erkenning.



Figuur 9: Jaagpad in economische zone



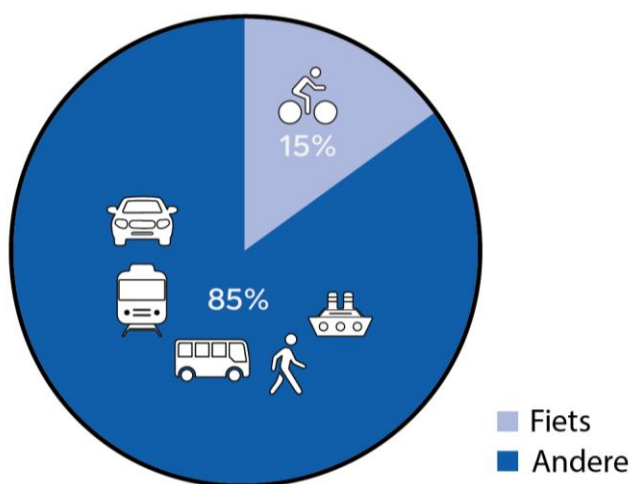
Figuur 10: Jaagpad in waardevol landschap

### 3.3 MAATSCHAPPELIJKE TRENDS & UITDAGINGEN

Verschillende maatschappelijke trends en uitdagingen hebben een impact op het gebruik en het medegebruik van het jaagpad. Eerst en vooral zijn er op mobiliteitsvlak verschillende ontwikkelingen die zorgen voor nieuwe uitdagingen, en tevens voor nieuwe verwachtingen wat betreft richtlijnen en ruimtegebruik.

Zo is de beleidsintentie om het goederenvervoer via de binnenvaart te verhogen. Op de Vlaamse waterwegen volgt het goederenvervoer een stijgende trend. In 2021 werden 71,9 miljoen ton goederen vervoerd over de Vlaamse waterwegen, 2.922.300 ton meer dan in 2020, een stijging met 4,23%. In 2021 passeerden er meer dan 1.000.000 containers over de waterwegen in Vlaanderen. De groei in het goederenvervoer via de waterwegen zorgt op zijn beurt voor een stijging in overslagactiviteiten en bijgevolg in noodzakelijk gebruik van het jaagpad door economische actoren.

Daarnaast neemt het gebruik van de fiets in Vlaanderen toe. Dit duurzaam vervoersmiddel wint aan populariteit en het aandeel fietsverplaatsingen zal in de toekomst alleen maar verder stijgen. Met een fietsaandeel van 15% op alle verplaatsingen delen we met Denemarken de tweede plaats als fietsregio in Europa<sup>18, 19</sup>.



Infographic 11: Aandeel fietsverplaatsingen

<sup>18</sup> Bron: FietsDNA 2020, Fietsberaad Vlaanderen

In 2019 gebeurde ongeveer 17% van de verplaatsingen van en naar het werk en ongeveer 28% van de verplaatsingen naar school met de fiets.<sup>19</sup> Daarnaast wordt de groep van fietsers steeds diverser, door de komst van nieuwe types fietsen zoals elektrische fietsen en steps, speed pedelecs en (elektrische) bakfietsen<sup>20</sup>. Zo beschikt ongeveer 27% van de Vlaamse gezinnen over een elektrische stadsfiets<sup>19</sup> en bestaat ongeveer 0,5% van het totaal aantal fietsen in Vlaanderen uit speed pedelecs<sup>21</sup>. De toename in elektrische fietsen zorgt tevens voor een toename in snelheid en een hoger verschil in snelheid tussen verschillende fietsers onderling. De beschreven tendensen doen zich ook voor op het jaagpad en leggen een druk op de verkeersveiligheid van alle actieve weggebruikers. Er is daarom nood aan duidelijke regels voor het hedendaagse, heteroog spectrum aan vervoersmodi.

Niet alleen op vlak van mobiliteit doen zich een aantal maatschappelijke trends voor, ook het aantal sportende en recreërende Vlamingen steeg de laatste jaren aanzienlijk. De stijgende nood aan onthaasting, belang van welzijn en een goede work life balance liggen aan de basis van deze trend. Zo blijkt dat steeds meer mensen op een niet-georganiseerde manier aan sporten doen en dat 'solosporten' zoals fietsen, wandelen, lopen en fitness zeer populair zijn en vaak voorkomen langs het water<sup>22</sup>. Ook de vergrijzende bevolking beïnvloedt mee de stijgende trend in recreatie. Het jaagpad vormt de ideale omgeving om langs het water te sporten en te recreëren voor verschillende leeftijdsgroepen. De coronacrisis versterkte deze trends alleen maar en de impact ervan is duidelijk voelbaar op de jaagpaden: het aantal medegebruikers neemt toe, net als de diversiteit van dat medegebruik.

Dit heteroog scala aan medegebruikers beweegt zich voort met verschillende snelheden en stelt bijgevolg ook verschillende gebruikseisen aan hun omgeving in het algemeen en het jaagpad in het bijzonder<sup>23</sup>. Er ontstaat een spanningsveld tussen enerzijds medegebruikers met een hoge snelheid en een focus op continuïteit en de eindbestemming, en anderzijds medegebruikers met een lagere snelheid en focus op interactie met de omgeving. Voor de snelle medegebruikers is het comfort van het jaagpad (verharding, breedte, bochtstralen, zorgplicht) voor veilig gebruik van belang. Terwijl voor medegebruik met een lagere snelheid het jaagpad als een verblijfsplek voor ontspanning en recreatie fungeert waarbij de verhardingsgraad en breedte minder van belang zijn. De beleving van het traject doet echter beide groepen kiezen voor het jaagpad.

*“Het is een mooi alternatief voor mijn woonwerkverkeer. Ik rijd speciaal 12 km rond omdat het een natuurlijke en autoluwe omgeving is waar veiligheid gegarandeerd kan worden.” (jaagpadenbevraging 2020)*

### 3.4 JAAGPADEN ALS MOGELIJKE FIETSSNELWEGEN

Omwille van hun autoluwe en vaak rechtlijnig karakter vormen jaagpaden interessante fietsverbindingen. In het MB van 15 maart 2018 werden daarom een aantal jaagpaden als fietssnelwegen geselecteerd. Daarnaast is in de Beleidsnota (2019-2024) van de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken een duidelijke rol voor de jaagpaden in Vlaanderen te lezen:

*“Jaagpaden worden maximaal ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen. Zo wordt de fiets een belangrijke schakel in de combimobiliteit en in het pakket van toekomstige mobiliteitsdiensten.”*

---

<sup>19</sup> Onderzoek Verplaatsingsgedrag 2019

<sup>20</sup> Rapport Workshops 'Fietsen in 2040' door Fietsberaad in mei 2021

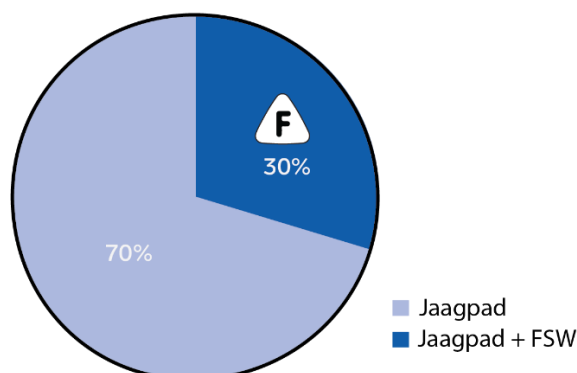
<sup>21</sup> <https://fietsberaad.be/nieuws/aantal-speedpedelecs-groeit-sterk/>, gebaseerd op Cijfers Statbel (toestand 1/08/2019)

<sup>22</sup> Beleidsnota Sport 2019-2024

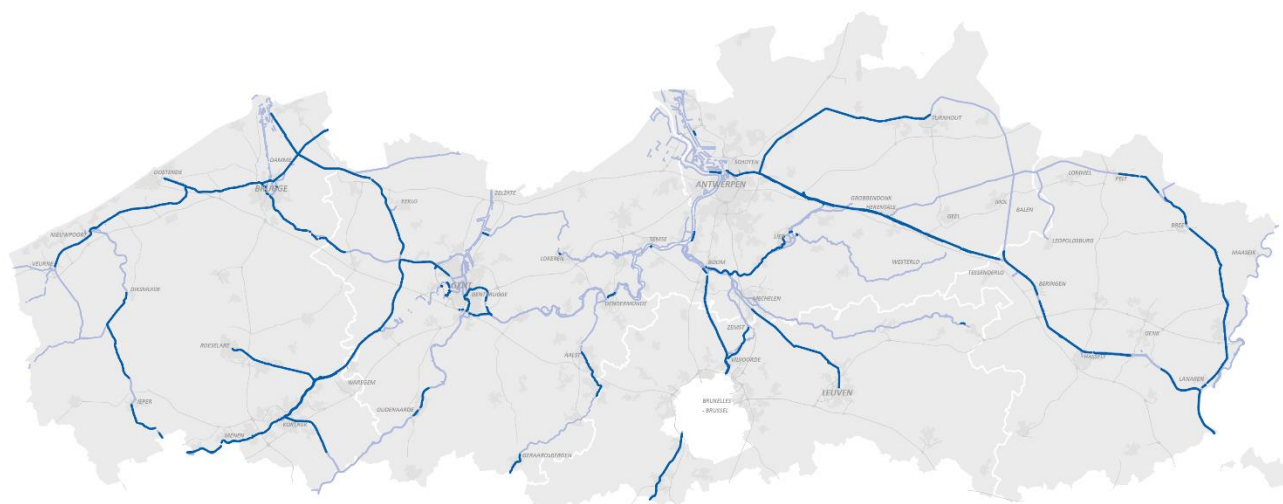
<sup>23</sup> Verhalen van de fietsstad door De Urbanisten

*“De waterwegbeheerders maken ook werk van de uitbouw van fietstoegankelijke jaagpaden, zij het dat deze paden omwille van hun specifiek statuut geen uniek gebruik van fietsers toelaten.”*

Zo werd ongeveer 30% van de jaagpaden geselecteerd als mogelijke fietssnelweg. Onderstaande kaart geeft weer waar deze geselecteerde jaagpaden zich bevinden.



*Infographic 12: Aandeel geselecteerde fietssnelwegen (FSW) op het jaagpad*



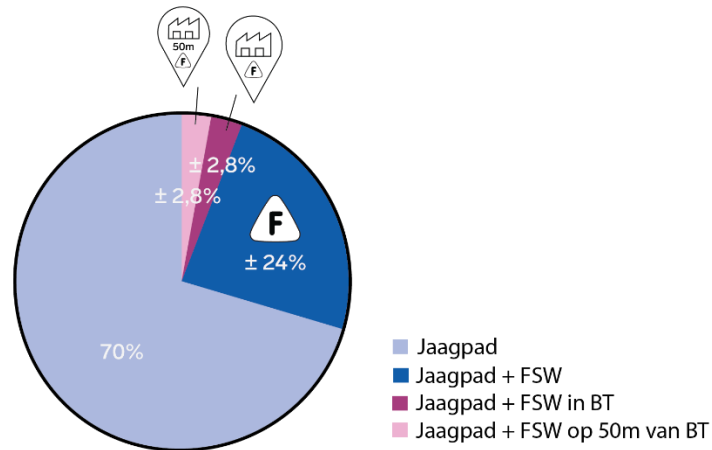
*Kaart 13: Ligging geselecteerde fietssnelwegen*

Het integreren van fietssnelwegen op de jaagpaden is echter moeilijk verzoenbaar met het karakter van het jaagpad als divers ingerichte ruimte voor een veelheid aan medegebruikers omdat de focus van een fietssnelweg ligt op:

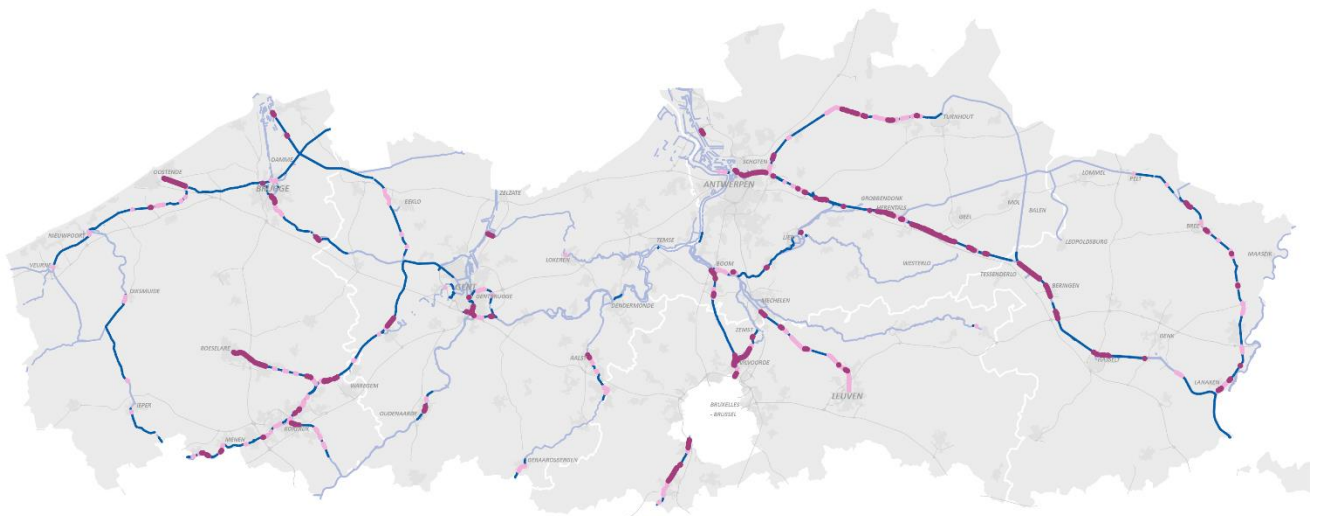
- (1) **FIETSsnelweg:** de focus van een fietssnelweg ligt voornamelijk op de vervoersmodus fiets. Dit zorgt voor verdringing van andere medegebruikers.
- (2) **fietsSNELweg:** een fietssnelweg legt de focus op een (potentieel) hogere snelheid wat de snelheidsverschillen tussen medegebruikers zou doen toenemen. Het verschil in snelheid is één van de belangrijkste oorzaken voor conflicten tussen medegebruikers op het jaagpad. Niet alleen medegebruikers met een hoge, maar ook medegebruiker met een lage snelheid zijn welkom op het jaagpad.



(3) **fietssnelWEG**: een fietssnelweg is gericht op de wegfunctie waar de continuïteit van de route voorop staat. De focus verschuift dan naar een mobiliteitsas waardoor de oeverrecreatie maar ook de huidige en toekomstige overslagactiviteiten (nieuwe kades, uitbreiding bestaande kades, transformatie van bulk naar containerkade, ...) met oog op modal shift naar goederenvervoer via binnenvaart het risico kunnen lopen om te worden gehypothekeerd. Onderstaand cirkeldiagram geeft aan dat slechts 3% van de geselecteerde jaagpaden zich in bedrijvenszones bevinden. Om aan de basisuitgangspunten te kunnen voldoen, is het belangrijk steeds oplossingen te zoeken ter hoogte van deze punten, weergegeven op figuur 10.



Infographic 14: Bedrijventerreinen (BT) langs geselecteerde fietssnelwegen (FSW) op het jaagpad



Kaart 15: Ligging bedrijventerrinen (BT) langs geselecteerde fietssnelwegen (FSW) op het jaagpad

Deze risico's tonen dat jaagpaden niet eenvoudig als fietssnelweg kunnen worden gebruikt zonder te raken aan enkele van hun essentiële eigenschappen en kwaliteiten. Het feit dat toch veel jaagpaden als mogelijke fietssnelweg zijn geselecteerd, vergroot dan ook de nood aan een overkoepelende visie voor hun medegebruik.



# 4

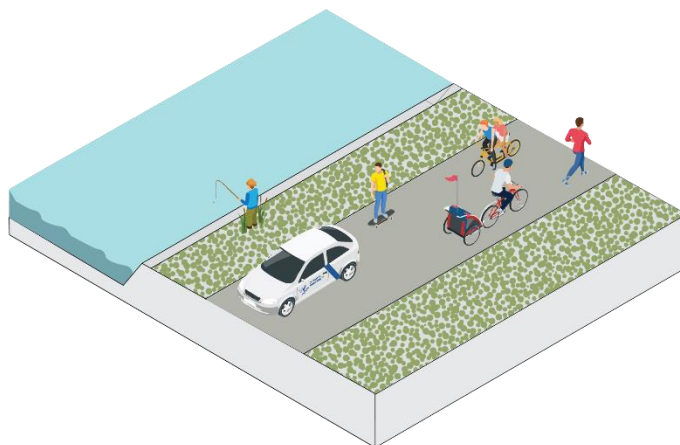
## Algemene visie

## 4 ALGEMENE VISIE VOOR MEDEGEBRUIK OP DE JAAGPADEN

Vandaag wordt het jaagpad gebruikt door een brede waaier aan (mede)gebruikers, die de beschikbare ruimte delen en zich voortbewegen met verschillende snelheden. Hierdoor leunt het jaagpad vandaag dicht aan bij het concept van een 'shared space'. Daarnaast bevindt het jaagpad zich binnen verschillende contexten zoals bedrijventerreinen, stedelijke omgevingen, woonomgevingen in landelijke gebied of natuurgebieden. Bovendien connecteert het met verschillende netwerken zoals het fietsnetwerk. Daarom is een **maatwerkgerichte aanpak** die rekening houdt met de context en specifieke gebruikers heel belangrijk. Deze twee aspecten vormen de basis voor de algemene visie voor het medegebruik op de jaagpaden. In hoofdstuk 4 worden de basisprincipes uiteengezet en hoofdstuk 5 beschrijft de concrete uitwerking ervan.

### 4.1 JAAGPAD ALS SHARED SPACE

De Vlaamse Waterweg nv bevestigt met deze visie het statuut van het jaagpad als een **shared space**. Dit betekent dat medegebruikers niet expliciet gescheiden worden en dat de verschillende stromen verenigd worden. Op het jaagpad vertrekt het ruimtegebruik vanuit gelijkwaardigheid en respect tussen de verschillende gebruikers. Het typerende, ongeordend karakter zorgt ervoor dat iedereen zich -met de nodige aandacht voor elkaar- veilig kan bewegen. Volgend op de basisuitgangspunten moet het economisch potentieel -ter ondersteuning van de modal shift van het goederenvervoer- en beheer en onderhoud van de waterwegen gevrijwaard blijven.



*Figuur 16: Jaagpad als shared space*

Het jaagpad als shared space omschrijft zijn unieke identiteit en omvat verschillende kwaliteiten voor het medegebruik<sup>24</sup>:

- een shared space is ongeordend, waardoor gebruikers alerter moeten zijn;
- de beleving op het jaagpad is hoog;
- de interactie met de context is sterk in relatie tot de perceptie van kwaliteit;
- contexteigen materialisering zorgt voor een diversiteit in het concept van shared space.

<sup>24</sup> <https://verkeersregels.vvn.nl/thema/openbare-ruimte/shared-space>



Deze beleidsvisie streeft ernaar de gebruikers zoveel mogelijk met elkaar te verzoenen om zo de actieradius van het jaagpad als shared space te maximaliseren. Toch botst men hier op enkele grenzen:

- een **onverzoenbare interactie** tussen hoofd- en medegebruikers waardoor onder meer de veiligheid in het gedrag komt;
- een te groot **verschil in snelheid** tussen de medegebruikers onderling waardoor conflicten ontstaan;
- de toenemende **druk** op het jaagpad, vooral bij goed weer, in de weekenden of vakantieperiodes;
- **specifieke verwachtingen en vormvereisten** van fietssnelwegen die niet altijd verzoenbaar zijn met jaagpaden (zie hoofdstuk 4.3 Jaagpad als onderdeel van netwerk fietssnelwegen).

Deze factoren vormen de drempels van het jaagpad als shared space en leggen een limiet op aan de intrinsieke kwaliteiten ervan. Indien deze drempels worden overschreden moeten maatregelen worden genomen om de veiligheid van de medegebruikers te garanderen. Een deel van de oplossingsstrategie kan zijn om de inrichting of het comfortniveau van het jaagpad aan te passen om het medegebruik te spreiden en te sturen. Indien dit niet volstaat, moeten grotere infrastructurele ingrepen zoals een omleiding, leidingenbrug of een fietstunnel overwogen worden. Deze aspecten worden verder in detail besproken in hoofdstuk 5.1 Inrichtingsprincipes.

#### 4.1.1 Medegebruikers van de shared space

Het uitbouwen van de jaagpaden als shared space laat een veelheid aan medegebruik toe: wandelaars, joggers, steppers en skeelers, alle soorten fietsers incl. elektrische fietsen, wielrenners en mountainbikers, bromfietsen klasse A, waterrecreanten, hengelaars, etc. En dit in beide richtingen van het jaagpad.

**De Vlaamse Waterweg nv kiest ervoor om speed pedelecs** eveneens toe te laten op het jaagpad als medegebruiker van de shared space. Hiermee ondersteunt ze de doelstelling om duurzame en actieve mobiliteit te faciliteren. Speed pedelecs worden binnen het Vlaamse beleidskader, omwille van hun actieve trapbeweging en hun aandeel in de modal shift van wagen naar andere vervoersmodi, waar mogelijk gelijk gesteld aan fietsers. In de Wegcode is bewust gekozen om een klasse P toe te voegen en ze niet onder te brengen in klasse A of B. De Vlaamse Waterweg nv volgt deze denkwijze. Bijgevolg worden speed pedelecs normaliter overal op het jaagpad toegelaten, en gelijkgesteld met fietsers. Speed pedelecs klasse P kennen dan wel een aantal verkeersregels die meer aansluiten bij een bromfiets klasse B dan bij een fietser. Toch moeten ook speed pedelecs zich echter verder houden aan alle overige bepalingen uit deze beleidsvisie zoals maximale snelheid (4.1.4) en gedragsregels (5.1.3) zoals overige fietsers.

Hoewel een shared space inzet op een veelheid aan gebruikers, blijven omwille van veiligheidsredenen enkele huidige **uitzonderingen** van medegebruikers behouden:

- ruiters zijn niet toegelaten op het jaagpad, behalve in hoogst uitzonderlijke gevallen waar ze expliciet zijn toegelaten. Ruiters kunnen wel toegelaten worden op gescheiden liggende ruitersporen;
- bromfietsen klasse B en auto's zijn niet toegelaten tenzij ze in het bezit zijn van een specifieke toelating.

Daarnaast dient er ook aandacht te zijn voor nieuwe vormen van mobiliteit. Zo geeft De Vlaamse Waterweg nv om veiligheidsredenen geen toelating om het jaagpad als onbeheerde 'dropzone' te gebruiken voor deelmobiliteit, waar bijvoorbeeld deelsteps onbeheerd achtergelaten worden. De standplaatsen voor deelmobiliteit dienen steeds in onderlinge afstemming bepaald te worden.

Het is noodzakelijk dat deze toelatingen of beperkingen duidelijk zijn aangebracht aan de hand van de wettelijke verkeersborden (zie 5.1.3 Signalisatie).

Daarnaast zal De Vlaamse Waterweg nv met bijkomende communicatie bijdragen aan een maatschappelijk draagvlak waarbij voor iedereen duidelijk is wie wel of niet welkom is op het jaagpad en wat verwacht wordt, zie 4.2 Belang van communicatie.

#### 4.1.2 Behouden van diversiteit van de jaagpaden

De diversiteit aan jaagpaden zorgt voor de aantrekkingskracht voor verschillende soorten medegebruik. Deze heterogeniteit wordt als kracht ingezet. Zo houden bijvoorbeeld wandelaars van onverharde, smalle jaagpaden in natuurgebieden terwijl skeelers eerder comfortabele, verharde, brede jaagpaden verkiezen. De huidige differentiatie zorgt op die manier voor een spreiding van het medegebruik.

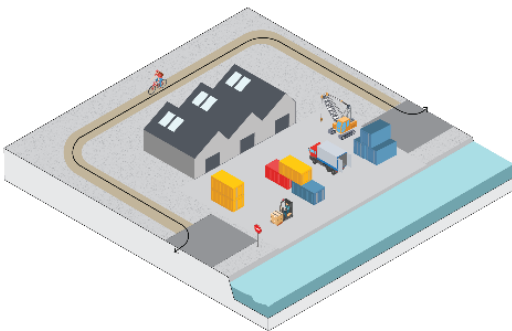
De Vlaamse Waterweg nv zet **actief in op de diversiteit** van jaagpaden om het belevingsaspect van de verschillende jaagpaden te versterken en zo het medegebruik te spreiden over heel het jaagpadennetwerk. Beide oevers worden zoveel mogelijk ingeschakeld voor het medegebruik en een differentiatie tussen de oevers faciliteert de spreiding van intensief gebruik over heel het netwerk. Hierbij moet er voldoende aandacht gaan naar de oversteekbaarheid van de waterweg door bijvoorbeeld het inschakelen van (fiets)bruggen en veerverbindingen.

Het diverse karakter van de inrichting, de verschillende soorten contexten waarbinnen jaagpaden voorkomen en de veelheid aan medegebruikers zorgen steeds voor unieke situaties waar steeds specifieke inrichtingen en oplossingen voor nodig zijn. Ontharden kan zo een waardevolle aanpassing zijn.

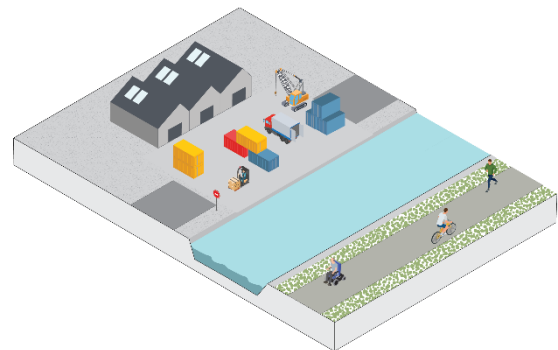
**Maatwerk** blijft de belangrijkste onderliggende strategie. Het versterken van het jaagpadennetwerk voor medegebruik is bijgevolg steeds aangepast aan de context, het omliggende landschap, de aanwezige bedrijvigheid en overslagactiviteiten, het noodzakelijke onderhoud en beheer, de bestaande infrastructuur en de vraag vanuit het medegebruik.

#### 4.1.3 Vrijwaren van watergebonden economische activiteiten

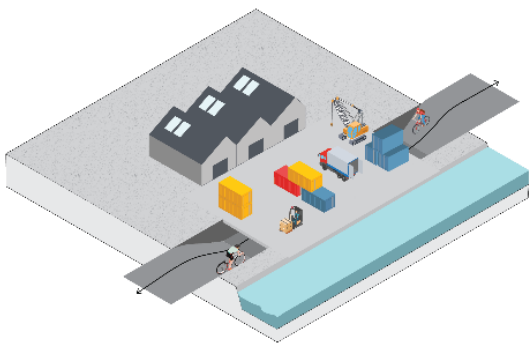
Bijzondere aandacht gaat naar bestaande en potentieel toekomstige locaties voor overslagactiviteiten, aansluitend bij het basisuitgangspunt dat het economisch potentieel van de waterwegen altijd moet gevrijwaard blijven. Tegelijk moeten onveilige situaties steeds opgelost worden. De Vlaamse Waterweg nv kiest daarom voor **lokale oplossingen** om conflicten te vermijden tussen medegebruikers en overslagactiviteiten. Ook hier is **maatwerk** het sleutelwoord. Per locatie wordt gezocht naar een oplossing op maat op basis van een systematische aanpak. Deze aanpak wordt verder gespecificeerd onder 5.1.2 Conflict met watergebonden activiteiten.



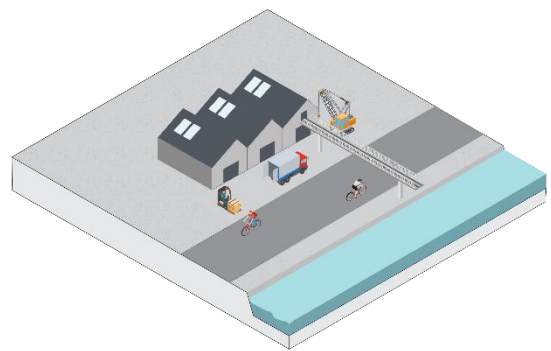
Figuur 17: Omleidingsweg van het jaagpad



Figuur 18: Medegebruik concentreert zich op de andere oever



Figuur 20: Fietstunnel ter hoogte van de kaaimuur

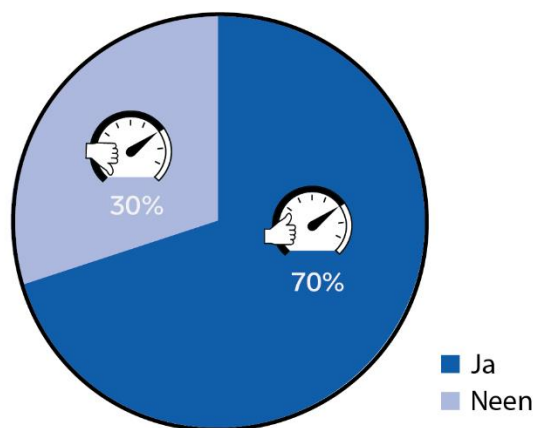


Figuur 19: Leidingenbrug over het jaagpad

Aanvullend is het belangrijk om in te zetten op duidelijke communicatie. Deze communicatie moet zich richten naar de brede bevolking zodat er een maatschappelijke bewustwording ontstaat rond de problematiek, maar moet ook op het terrein zelf gebeuren door aankondiging, borden, etc. Dit wordt nog verder uitgewerkt in 4.2 Belang van communicatie.

#### 4.1.4 Maximale snelheid op het jaagpad

De Vlaamse Waterweg nv staat achter de huidige maximale snelheid van **30 km/uur** op de jaagpaden. Deze maximumsnelheid zal mee in de uitvoeringsbesluiten van het Scheepvaartdecreet opgenomen worden. Uit de jaagpadenbevraging bevestigt dat de huidige maximumsnelheid van 30km/uur voor 70% van de medegebruikers als geschikt wordt ervaren.

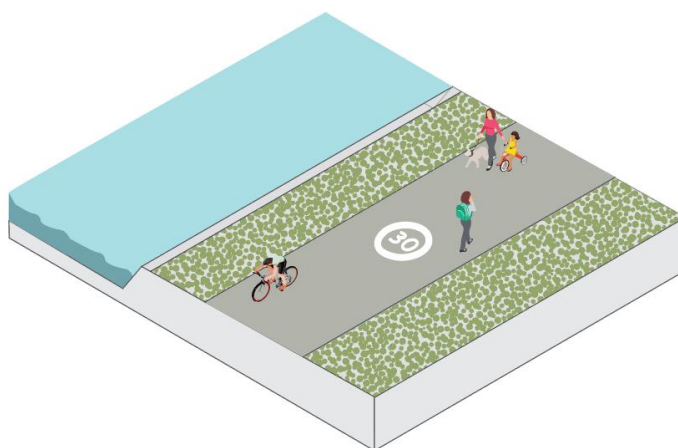


Infographic 21: Maximumsnelheid die als geschikt ervaren wordt (Jaagpadenbevraging 2020)

Bijkomend vereist de Wegcode dat de bestuurder/fietsers steeds zijn snelheid moet aanpassen aan de situatie. De Vlaamse Waterweg nv kiest ervoor om op alle punten die als gevaarlijk aangeduid worden, een uniforme snelheidsbeperking van **15 km/uur** toe te passen. Het gaat hier bijvoorbeeld om jaagpaden nabij sluisen, op drukke locaties, ter hoogte van aantrekkelijke publieke functies zoals een ingang van een school langs het jaagpad, of op slechte zichtlocaties zoals een scherpe bocht of onder een brug. Deze beperking zal op het terrein aangegeven worden met het verbodsbord A1/15. Er wordt geopteerd voor de snelheid van 15 km/uur omdat ervaren wordt dat een snelheid van 10 km/uur zoals omschreven in het ARSK niet realistisch is. Fietsers kunnen

bij deze snelheid moeilijk hun evenwicht bewaren, hetgeen de situatie gevaarlijker kan maken i.p.v. veiliger. Een snelheid van 20 km/uur zoals in een woonerf biedt dan weer onvoldoende contrast tegenover de maximale snelheid van 30km/uur op jaagpaden. Daarom is voor de gulden middenweg gekozen en wordt 15 km/uur binnen deze beleidsvisie vooropgesteld als uniforme, maximumsnelheid bij aangeduide, gevaarlijke punten op jaagpaden. Daarboven is in de Wegcode opgenomen dat elke bestuurder zijn/haar snelheid aan de situatie dient aan te passen, waar nodig moet vertragen of zelfs stoppen. De visie is dan ook dat de snelheid van 10km/uur binnen de bebouwde kom en in de nabijheid van sluizen, zoals vandaag bepaald in het ARSK (Koninklijk Besluit van 15 oktober 1935), wordt verlaten. De algemene voorzichtigheidsregel uit de wegcode, waarbij de snelheid aangepast moet worden aan de omstandigheden, blijft uiteraard eveneens van toepassing.

De maximale of gewenste verlaagde snelheidslimiet dient voldoende zichtbaar en leesbaar te zijn op het terrein om zo ook afgedwongen te worden. Hiervoor kunnen verschillende technieken ingezet worden zoals signalisatie op het wegdek met reflecterende verf en aanpassing van inrichting en/of materialisatie van het jaagpad. Dit wordt verder toegelicht in 5.1 Inrichtingsprincipes en 5.3 Signalisatie.



*Figuur 22: Snelheid van maximum 30 km/uur wordt aangebracht met thermoplastische logo's*

## 4.2 BELANG VAN COMMUNICATIE

Communicatie is een belangrijk puzzelstuk in het uitdragen van deze beleidsvisie. Er moet een helder verwachtingspatroon geschapen worden zodat alle medegebruikers zich bewust zijn van de gebruiksregels op het jaagpad, met als doel het maatschappelijk draagvlak van een shared space en dus de bijhorende combinatie van verschillende medegebruikers te verhogen.

Eerst en vooral is er nood aan een **algemene communicatiecampagne** die de belangrijkste punten van de beleidsvisie uitdraagt. In deze algemene campagne is het van belang in te zetten op de boodschap dat iedereen welkom is op het jaagpad, maar dat ieder zich moet aanpassen aan andere medegebruikers. **Hoffelijkheid** staat centraal in deze boodschap. In de algemene communicatie moet tevens het belang van beheer, onderhoud, overslag en binnenvaart worden gekaderd en meegegeven worden dat mogelijke onderbrekingen van het jaagpad noodzakelijk zijn voor ieders veiligheid.

Overkoepelende communicatietechnieken moeten gepaard gaan met een goede **leesbaarheid van de infrastructuur**. Dit vertaalt zich in een verschillende materialisatie en routetaal. Het consistent gebruik van logo's, bebording en duidelijke routetaal staan hierbij voorop. Dit wordt aangevuld met de noodzakelijke **signalisatie langsheen de infrastructuur** zoals bewegwijzering, bebording, aanbrenge van signalisatie op het wegdek en andere aankondigingen langsheen het jaagpad. De wettelijk vastgelegde maximale snelheid moet

duidelijk gecommuniceerd worden. Uit de jaagpadenbevraging van 2020 bleek bijvoorbeeld dat de maximumsnelheid slechts bekend is bij 42% van de jaagpadgebruikers.

Naast het belang van communicatie richting de brede bevolking, zet De Vlaamse Waterweg nv ook in op een sterke communicatie en samenwerking met **betrokken stakeholders**. Om goede oplossingen te zoeken voor conflicten met overslag en watergebonden bedrijvigheid wordt steeds in overleg gegaan met de bevoegde afdeling of district binnen De Vlaamse Waterweg nv, lokale bedrijven en andere betrokken actoren. Verder gaat De Vlaamse Waterweg nv in gesprek met lokale en regionale stakeholders in het kader van algemene uitdagingen voor fiets- en recreatieve netwerken op het jaagpad. Het jaagpadenoverleg vormt de basis voor deze gesprekken. Dit alles heeft als doel een gedragen oplossing te bekomen op alle mogelijke schaalniveaus: van lokaal tot Vlaams breed.

### 4.3 JAAGPAD ALS ONDERDEEL VAN NETWERK FIETSSNELWEGEN

#### 4.3.1 Jaagpaden ingetekend als fietssnelweg

De term 'fietssnelweg' schept hoge verwachtingen die niet verzoenbaar zijn met het shared space-concept van het jaagpad. Daarom maakt De Vlaamse Waterweg een duidelijk onderscheid tussen jaagpaden die wel en niet ingetekend zijn als fietssnelweg.

*Een jaagpad ingetekend als fietssnelweg is een comfortabele en kwaliteitsvolle fietsverbinding welke gebruik maakt van infrastructuur die een belangrijke verkeersfunctie kent. Het gehele netwerk aan jaagpaden ingetekend als fietssnelweg, vormt een samenhangend en logisch geheel zonder onderbrekingen en met een zo optimaal mogelijke continuïteit. De routes functioneren op bovenlokale schaal.*

Jaagpaden ingetekend als fietssnelweg behouden het huidige juridisch statuut van een jaagpad, maar met een hoger (fiets)comfort als verbindende functie tussen de overige fietssnelwegen. Net als op gewone jaagpaden geldt een maximale snelheid van **30km/uur** en een aangepast snelheid indien de situatie dit vereist. Lokaal kan de snelheid aangepast worden naar **15km/uur** ter hoogte van gevaarlijke punten, dit naast de algemene voorzichtigheidsregel uit de wegcode. De Vlaamse Waterweg nv is verder bereid om onderzoek te voeren betreffende het overwegen van snelheidsaanpassingen.

Een jaagpad ingetekend als fietssnelweg omvat een hogere kwaliteitsuitvoering van het jaagpad waarbij de fietsbaarheid voorop staat. Dit fietscomfort wordt verder gespecificeerd in 5.1.1 Comfort van het jaagpad. Er is daarom nood aan goede globale communicatie en een duidelijke routetaal op het terrein om het juiste verwachtingspatroon te creëren en de gebruiksregels zeer leesbaar te maken voor alle medegebruikers.

Zoals steeds moet het economisch potentieel gevrijwaard blijven en (plaats- en/of tijdsafhankelijk) oplossingen gezocht worden zoals de fietsverbinding verleggen naar de andere oever, omleidingen, infrastructurele ingrepen zoals een tunnel, ... Deze systematische aanpak wordt verder toegelicht in 5.1.2 Conflict met watergebonden activiteiten.

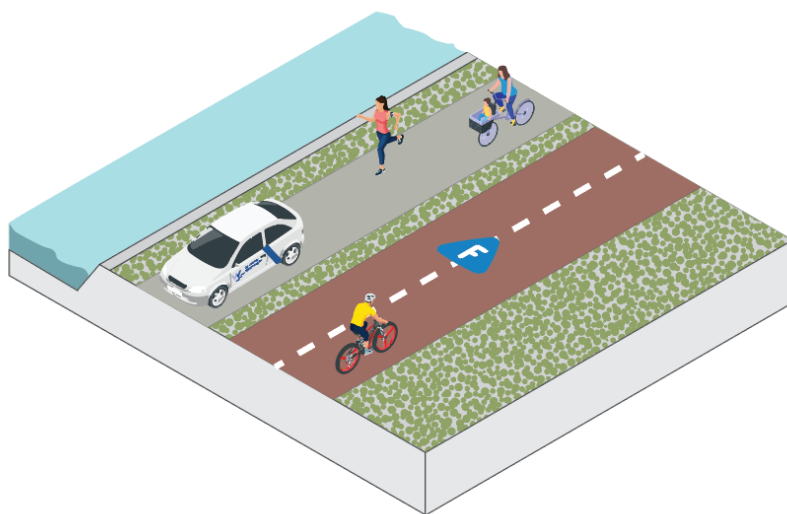




#### 4.3.2 Volwaardige fietssnelwegen naast het jaagpad

Wanneer echter een volwaardig uitgebouwde fietssnelweg met een hoge intensiteit van voornamelijk fietsers noodzakelijk is, kan het een optie zijn om deze **naast** het jaagpad uit te bouwen<sup>25</sup> en dit onder twee voorwaarden:

- indien het noodzakelijk is om een permanent veilige oplossing te kunnen creëren, bijvoorbeeld wanneer de limieten van shared space zijn bereikt door de omvang van het medegebruik en te grote verschillen in snelheid;
- indien de ruimte beschikbaar is.



*Figuur 23: Volwaardige fietssnelweg parallel aan het jaagpad*

De Vlaamse Waterweg nv is niet de initiatiefnemer voor de uitbouw van de fietssnelwegen. Ze kunnen echter wel een partner zijn indien de fietssnelweg binnen eigendom van De Vlaamse Waterweg nv ligt. De noodzakelijke gronden kunnen dan ter beschikking gesteld of in concessie gegeven worden om een volwaardige fietssnelweg uit te bouwen. Dit is enkel mogelijk indien er geen andere plannen of claims zijn op deze gronden. De initiatiefnemer van de fietssnelweg (o.a. provincie, VVR of andere) staat verder ook in voor de inrichting en het beheer van de fietssnelweg naast het jaagpad. Op de fietssnelwegen worden de gebruikelijke routetaal en normen volgens de kwaliteitseisen van het fietsvademecum gehanteerd. Er mag bijgevolg 45km/uur of sneller gefietst worden, terwijl de snelheid op het parallelle jaagpad maximaal 30km/uur blijft.

#### 4.4 JAAGPAD ALS ONDERDEEL VAN RECREATIEVE LANDSCHAPPEN

De Vlaamse Waterweg nv ijvert voor een hogere beleving van de waterweg die inspeelt op de nood aan beleving en recreatie alsook de beleidsdoelstellingen in verband met toerisme en recreatie. Gezien omgevingsfactoren

---

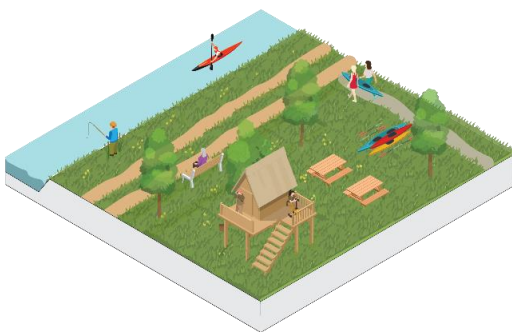
<sup>25</sup> In het fietsvademecum wordt reeds verwezen naar de aanbeveling tot ontkoppeling: "In deze fiche wordt dit verder verfijnd, waarbij intensiteit van het fietsverkeer en de geldende snelheidsregimes als uitgangspunt dienen. De fiche biedt een kader bij de afweging of veilig en comfortabel fietsen mogelijk is bij gemengd verkeer dan wel of er moet worden gekozen voor gescheiden fietsinfrastructuur" (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen 2022, Fiche A2)

en de landschappelijke context in sterke mate de identiteit van het jaagpad bepalen, zet De Vlaamse Waterweg nv in op het versterken van de connectie van het jaagpad met de omliggende omgeving en identiteit door:

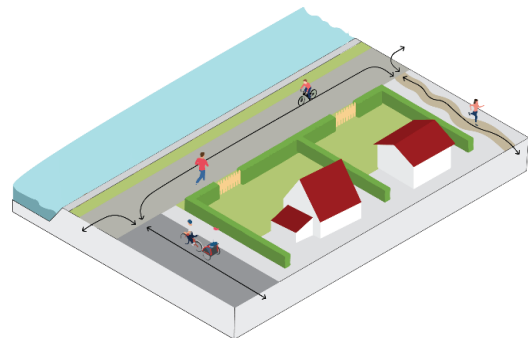
- Gebruik af te stemmen op de identiteit en belevingswaarde van de omgeving;
- De relatie met de omgeving te versterken met de integratie van extra doorsteken, aantakkingen op verschillende omliggende recreatieve netwerken, ...;
- Verstoring (door verlichting, geluid,...) te vermijden in bepaalde omgevingen, bijvoorbeeld in waardevolle en beschermde gebieden;

De Vlaamse Waterweg nv ziet de jaagpaden, en met name diegene die niet ingetekend zijn als fietssnelweg, als onthaastingsroutes die tegemoetkomen aan de stijgende recreatiedruk. Niet alleen de versterking van de connectie met de omgeving, maar ook de inrichting van het jaagpad zelf kan de beleving voor recreanten verhogen. De Vlaamse Waterweg nv zal bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur steeds zoeken naar de meerwaarde voor zowel de omgeving als de gebruikers. Bij de uitvoering van grote projecten langs de Vlaamse waterwegen (bijvoorbeeld het Sigmaphan en het Seine-Scheldeproject) wordt geïnvesteerd in flankerende maatregelen die bijdragen tot de belevingswaarde en gebiedsidentiteit. De Vlaamse Waterweg nv zet hierbij in op samenwerkingen met lokale of regionale stakeholders in het kader van erfgoed, toerisme en/of recreatie in het kader van ingrepen met een belangrijke toeristische-recreatieve meerwaarde zoals bijvoorbeeld:

- Inrichting van het jaagpad afgestemd en aangepast op omliggende recreatieve netwerken;
- Conflicten ter hoogte van recreatieve knooppunten (locatie clubs, veersteigers, ...) oplossen door het plaatselijk verbeteren van de zicht- en oversteekbaarheid;
- Het faciliteren van de voorziening van bijkomende kwalitatieve rustpunten (banken, picknickbanken, ...) op interessante plekken langsheen de jaagpaden;
- Het faciliteren van de inrichting van infrastructuur met educatieve doeleinden: infoborden, uitkijkposten, vogelkijkhutten;
- Het faciliteren van de uitbouw van toeristisch-recreatieve voorzieningen en de ontsluiting van onroerend erfgoed;
- ...



Figuur 25: Jaagpad als onderdeel van recreatief landschap



Figuur 24: Jaagpad als onderdeel van woonkern





5

Uitwerking  
van de visie

## 5 UITWERKING VAN DE VISIE

---

De keuzes gemaakt in de algemene visie voor medegebruik op jaagpaden, geven aanleiding tot aanpassing van verschillende uitvoeringskaders binnen De Vlaamse Waterweg nv. Zo gelden nieuwe inrichtingsprincipes voor de jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg, inclusief de strategie die beschrijft hoe om te gaan met conflicten met watergebonden activiteiten en de signalisatie langsheen de jaagpaden. Daarnaast heeft de visie een impact op het noodzakelijk onderhoud en beheer van de jaagpaden in al zijn vormen. Tot slot vereist de visie een opschaling van handhaving. Ook communicatie blijft cruciaal om de visie en beleidskeuzes uit te kunnen dragen. Deze aspecten werden reeds besproken in 4.5 Belang van communicatie.

Tesamen geeft dit hoofdstuk inzichten in de verschillende facetten van hoe het gebruik van de jaagpaden gestuurd wordt of wat iemand mag verwachten op het jaagpad, ook wel verwachtingsmanagement genoemd. Dit bestaat onder andere uit communiceren van gedragsregels rond hoffelijkheid, afstemmen van de infrastructuur op het gewenste gedrag en de monitoring hierop.

### 5.1 INRICHTINGPRINCIPES

#### 5.1.1 Comfort van het jaagpad

##### Diversiteit in het basiscomfort











Het jaagpad als shared space stelt een basiscomfort dat voldoet aan de eisen voor onderhoud en beheer voorop. Dit is veelal gebaseerd op de huidige inrichting. Vandaag kenmerkt het pad zich door een heterogeen beeld variërend van brede, verharde dijkwegen tot smalle, onverharde wandelpaden. Dit divers voorkomen betreffende de inrichting en het comfort wordt binnen de beleidsvisie bestendigd en zelfs versterkt omdat het net bijdraagt aan zijn intrinsieke kwaliteit en succes.

Elke type gebruiker of medegebruiker stelt andere eisen aan het jaagpad. Zo hebben joggers en wandelaars een voorkeur voor onverharde paden, terwijl fietsers en skeelers meer zullen opteren voor verharde jaagpaden. Onderstaande tabel geeft de gewenste minimale breedte en maatgevende periode voor de verschillende medegebruikers weer.



Type gebruiker	Snelheid	Breedte			Verharding	Maatgevende periode
overslagactiviteiten	/	variabel			asfalt	variabel
beheer vanuit landzijde	/	2,5-3 m			halfverharding, asfalt	altijd

Type medegebruiker	Snelheid	Breedte			Verharding	Maatgevende periode
	gemiddeld	individu 	groep 	schuwafstand 		
<b>JAAGPADRECREATIE EN FIETSERS</b>						
jogger en wandelaars		0,5 m	1,5 m	0,5 m	onverhard of halfverharding	spits, dal & weekend
kleine wielrijes		1 m	2 m	0,5 m	asfalt	dal & weekend
offroad fietser		1 m	/	2 x 0,25 m	onverhard, halfverharding, asfalt	dal & weekend
gewone (e-)fietser		1 m	2 m	2 x 0,5 m	asfalt	spits, dal & weekend
wielrenner		1 m	2 m	2 x 1 m	asfalt	spits, dal & weekend
speed pedelec'er		1 m	/	2 x 1 m	asfalt	spits, dal & weekend
<i>ruiters (zeer beperkte locaties)</i>		1,5 m	3 m	1,5 m	onverhard of halfverharding	dal & weekend
<b>WATER- EN OEVERRECREATIE</b>						
visser	/	1,5 m	/	1 m	/	dal & weekend
waterrecreant	/	opstaptelek aan de oever			steiger aan de oever	dal & weekend
<b>AANGELANDEN</b>						
Auto met toelating (dienst-wagen DVW, onderhoudsk-raan,...)	/	2-2,2 m	/	~snelheid	/	
auto met vergunning	/	2-2,2 m	/	~snelheid	/	

Tabel 26: Gebruikers en medegebruikers van het jaagpad

26 27

Ondanks de verschillende eisen wordt er op het jaagpad geen scheiding gemaakt tussen de verschillende gebruikers; er wordt geen fysieke scheiding aangebracht en het principes wordt toegepast ongeacht de richting waarin ze zich bewegen.

De diversiteit aan jaagpaden biedt verschillende oplossingsstrategieën om conflicten tussen medegebruikers te voorkomen:

- Aanpassen van de verharding, bijvoorbeeld: het ontharden van het jaagpaden kan specifieke vormen van medegebruik bemoedigen of ontmoedigen;
- Het scheiden van medegebruik over de verschillende oevers en dus specifiek inrichten ten behoeve van bepaalde vormen van medegebruik, kan tevens helpen in het spreiden van de druk;

<sup>26</sup> Voor het herleiden van de minimale breedtes werd beroep gedaan op verschillende bronnen waaronder Vademecum Fietsvoorzieningen (2022) en handboek toegankelijkheid.

<sup>27</sup> Voor ruiters, die conform de wetgeving niet toegelaten zijn op het jaagpad, wordt op zeer beperkte locaties maatwerk voorzien in kader van erkende ruiterroutes enkel in de vrije ruimte naast het jaagpad, wanneer de benodigde ruimte beschikbaar is.



- Het maximaliseren van de nuttige gebruiksruimte door bijvoorbeeld aangepast bermbeheer<sup>28</sup>.

Om deze afweging te maken is het noodzakelijk om een **voldoende scherp beeld** te kennen van de type (mede)gebruikers en wie of wat aan de basis ligt van het conflict. Hierbij zal De Vlaamse Waterweg nv steeds rekening houden met bestaande netwerken en knooppunten binnen de netwerken die aansluiten op het jaagpad. Centraal blijft een op maatgerichte en puntsgewijze aanpak die inspeelt op de plaats specifieke context en de gebruiksintensiteit van het jaagpad.

### Jaagpaden ingetekend als fietssnelweg

Voor de jaagpaden gelden specifieke regels en minimale kwaliteitsnormen (zie Vademecum Fietsvoorzieningen (2022), fiche C4). Gelet op hun eigenheid en (gemengde) functie zal het gestelde ambitieniveau m.b.t. de richtlijnen voor de aanleg van fietssnelwegen lager liggen of niet altijd mogelijk zijn op de jaagpaden die na overleg geselecteerd worden als schakel van een fietssnelweg. De Vlaamse Waterweg nv wenst de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg evenwel te kunnen inschakelen als verbindingen in het fietssnelwegennetwerk. Daarom wordt op de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg een hoger comfortniveau nagestreefd dan op de reguliere jaagpaden, zonder afbreuk te doen aan de eigenheid en (gemengde) functie. Verder bouwend op recente projecten wordt voor jaagpaden ingetekend als fietssnelweg een minimumbreedte van 3 meter nagestreefd, hetgeen overeenkomt met een tweerichtingsfietspad voor normale intensiteit, maar ook met de realiteit van een dienstweg bovenop een dijklichaam. Als materiaalkeuze wordt asfalt als uniforme en gladde, verharde ondergrond vooropgesteld, omwille van het fietscomfort. De maximale asfaltdikte van 10 cm, die eigen is aan het jaagpad opdat problemen met de dijk en oever sneller gedetecteerd kunnen worden, blijft aangehouden. Putten of uitstekende boomwortels die mettertijd ontstaan, onder andere door de dunnere dikte, moeten systematisch opgelost worden. Zo moeten jaagpaden ingetekend als fietssnelweg een grotere wegingsfactor krijgen bij onderhoudswerken en herstellingen aan het jaagpad. Ook de relevantie van de overige functies van het jaagpad zoals onderhoudstaken blijft bij deze weging behouden.

Volgende elementen zijn relevant voor opname in de fiche C4 van het Vademecum Fietsvoorzieningen:

- Bij bochten of lokale uitwijkingen is de kromtestraal afhankelijk van de lokale omstandigheden;
- Het jaagpad is doorgaans, gezien zijn ligging naast de waterweg, vrij vlak. Ter hoogte van de aansluiting van het jaagpad met toegangswegen en bruggen is de hellingsgraad afhankelijk van de lokale mogelijkheden;
- Er wordt geen beboording of riolering aangelegd dus plasvorming is mogelijk;
- Er wordt geen markering in functie van verkeersgeleiding toegepast op de jaagpaden, met uitzondering van passieve bebakening aan de buitenzijde van de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg met retro-reflecterende verf (zie 5.1.4. Deze mogelijkheid zal in een proefproject onderzocht worden);
- Het kruisen van jaagpaden met andere wegen gebeurt in de meeste gevallen niet conflictvrij: het jaagpad sluit onmiddellijk aan op de weg. Gebruikers van het jaagpad dienen dan ook de openbare weg te kruisen. Bij deze kruising heeft de fietser geen voorrang; het jaagpad is dus steeds ondergeschikt aan de kruisende weg. In een aantal gevallen zijn er wel conflictvrije kruisingen, waarbij het jaagpad doorloopt onder de brug van de kruisende weg.

Om de huidige kwaliteit in kaart te brengen wordt het gehele netwerk opgemeten en weergegeven in een GIS, waarna het assetbeheer in het i-Asset-project kan gebeuren. Dit zal leiden tot inzicht van de huidige stand van zaken en onderbouwing vormen voor een bijhorend actieplan of prioritering. Deze inventarisatie vormt de basis

---

<sup>28</sup> Het bermbeheer wordt vandaag uitgevoerd conform het bermbesluit van 27 juni 1984 en bijhorende omzendbrieven

voor verdere evaluatie en monitoring van het fietscomfort op het netwerk. Bij aantoonbare problemen wordt een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Deze gaat na of er infrastructurele aanpassingen nodig zijn, en zo ja, welke de meest wenselijke oplossing is.

### Fietssnelwegen naast het jaagpad

Eventuele gescheiden fietssnelwegen (naast het jaagpad) voldoen aan de comforteisen en inrichtingsprincipes voor fietssnelwegen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen (2022). De Vlaamse Waterweg nv is niet verantwoordelijk voor het comfort en het beheer van deze fietssnelwegen zelf.

### Aangepaste inrichting ter ondersteuning van het gewenste gedrag

Om gewenst gedrag in de hand te werken is het belangrijk dat voor elk type omgeving de juiste informatie aan de weggebruiker wordt meegegeven.

Het ruimtelijke beeld van het jaagpad wordt gevormd door de omgeving (kenmerken van de waterloop, oeverzone, bermen en omliggend bebouwd of open landschap) maar ook in belangrijke mate door de inrichting van de jaagpadinfrastructuur zelf. Verschillende aspecten spelen hierbij mee een rol en ondersteunen bijgevolg de leesbaarheid van het omgevingsbeeld. Door hier bewust mee om te gaan, kunnen ze (plaatselijk) een aangepast gedrag in de hand werken.

Voorbeelden van materiële ingrepen die de leesbaarheid van de wegsituatie en de vergevingsgezindheid verhogen, zijn het optisch versmallen van het wegdek, een aangepast wegdek in materiaal- of kleurgebruik, plaatselijke buigingen, een aanpassing van de voorrangregeling en inrichting van kruispunten, kleinschalige verkeersplateaus, maaïintensiteit van de bermen, het voorzien van een redresseerstrook<sup>29</sup> in aangepast materiaal, ... Het Vademecum Vergevingsgezinde Wegen, deel kwetsbare weggebruikers (2019), kan hierbij als inspiratiebron dienen. De afweging kan verschillen voor de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg of overige jaagpaden.

#### 5.1.2 Conflict met watergebonden activiteiten

In de inrichtingsprincipes wordt een onderscheid gemaakt tussen bestaande bedrijventerreinen of gevaarlijke overslagpunten en toekomstige. Deze beleidsvisie stuurt aan op een systematische aanpak van conflicten op jaagpaden ingetekend als fietssnelweg. Elk conflict is tijds- en locatiespecifiek waardoor de oplossingsstrategie maatwerk vereist.

In het kader van conflicten met watergebonden economische activiteiten van **bestaande bedrijventerreinen** dient gezocht te worden wat de meest geschikte oplossing is. Evenals bij de keuze van comfortniveau is het noodzakelijk een voldoende scherp beeld te vormen van de types (mede)gebruikers en wie of wat aan de basis ligt van het conflict. Mogelijke oplossingen kunnen zijn :

- Het nagaan of oevers kunnen worden gedifferentieerd nl. jaagpaden ingetekend als fietssnelweg aan de zijde zonder of met het minste overslagactiviteiten;
- Zoeken naar een tijdelijke of permanente infrastructurele oplossing zoals onderdoorgang, aangepast overslagplatform, ... ;
- Voorzien van een omleiding welke voldoet aan het vereist fietscomfort van jaagpaden ingetekend als fietssnelweg (zie 5.1.1).

---

<sup>29</sup> Een redresseerstrook is een zone naast het wegdek die vaak verhard is, maar ook in halfverharding voorzien kan worden en als doel heeft om uit de koers geraakte weggebruikers op te vangen en terug op koers te brengen.

Als startpunt van de conflictanalyse moet in kaart gebracht worden ter hoogte van welke huidige bedrijven er zich conflicten voordoen. Enkele vragen aan de basis van een grondige analyse zijn:

- Welk type (mede)gebruik(ers) bevinden zich op het jaagpad?
- Wat is de (verwachte) intensiteit van het medegebruik?
- Hoe groot wordt het conflict ingeschat in periode, tijdsduur of veiligheid?
- Wat is de omgeving waarbinnen het jaagpad gelegen, is het een bijvoorbeeld woonomgeving of waardevol landschap?
- Welke vormen van communicatie zijn er al aanwezig op het terrein?
- Welke mogelijkheden tot omleidingen bestaan er zonder te grote omrijfactoren? Past dit binnen huidige infrastructuur, bestaande netwerken of aanwezige parallelle paden?

Bij **nieuwe gebiedsontwikkelingen** met watergebonden bedrijvigheid dient er bij aanvang per definitie ontvlecht te worden door het uitbouwen van een omleiding rond het bedrijventerrein. Dit gebeurt steeds in samenspraak met betrokken bedrijven en andere stakeholders. Bij de precieze locatiebepaling van de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg wordt steeds een voorwaarde opgenomen in eventuele samenwerkingsovereenkomsten welke stelt dat het economisch potentieel gevrijwaard moet blijven en bijgevolg dat er (plaats- en tijdsafhankelijk) oplossingen gezocht moeten worden indien er watergebonden activiteiten ontstaan.

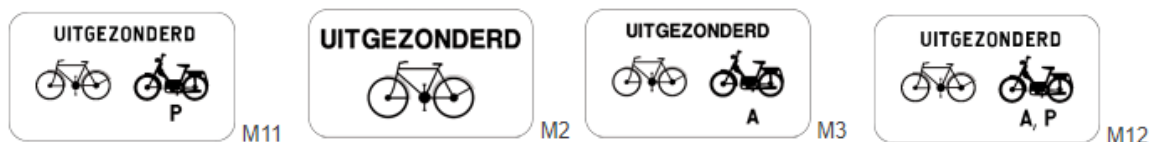
In elke situatie, bestaand of nieuw, vormt financiering een belangrijke voorwaarde. Het uitbouwen van de gewenste oplossing moet geïntegreerd worden in het meerjarenplan van De Vlaamse Waterweg nv en hiervoor dienen vanuit de Vlaamse Overheid voldoende middelen beschikbaar gesteld te worden.

### 5.1.3 Signalisatie

Ten gevolge van de visie op het jaagpad als shared space en het toelaten van speed pedelecs op alle jaagpaden, is bijkomende signalisatie vereist.

#### Toegelaten medegebruikers

Verkeersborden maken duidelijk wie wel of niet welkom is op het jaagpad. De toestemming voor speed pedelecs en toelatinghouders moet aan de hand van verkeersborden gecommuniceerd worden langsheen het jaagpad. Voor de speed pedelecs vraagt dit een aanpassing van de onderborden onder het C3 verbodsbord. Vandaag worden verschillende onderborden gebruikt. Bij de uitrol van de beleidsvisie wordt een grotere uniformiteit nagestreefd. De Vlaamse Waterweg nv stelt daarom onder voorbehoud van budgettaire mogelijkheden voor om aanvullend op het blauwe onderbord te werken met het 'M' onderbordmodel<sup>30</sup> om het medegebruik te bepalen. Dit zorgt voor een betere leesbaarheid en kan gedifferentieerd worden ingezet naargelang de context en de omstandigheden.



Figuur 27: M-borden om het medegebruik op het jaagpad te duiden

<sup>30</sup> Bij de effectieve uitrol en planning wordt rekening gehouden met het actueel regelgevend kader.

Een juridische analyse stelt dat de huidige signalisatie het nadeel heeft dat de tekstuele bemerkingen moeilijk te interpreteren zijn in één oogopslag wat vaak tot juridische discussies leidt. Daarom is het bijkomend van belang om ook andere gemakkelijk **leesbare signalen** aan te brengen.

### Gedragsregels door medegebruik

Hoffelijkheid staat centraal op het jaagpad. Aanvullend op de gedragsregels die volgen uit de beleidsvisie, gelden de vastgelegde regels uit de Wegcode.

#### Voetgangers:

- Wees steeds oplettend voor andere gebruikers van het jaagpad, en behoud een voldoende afstand van de waterweg in de nabijheid van sluizen en stuwen;
- Het jaagpad is er voor iedereen. Niemand mag een ander in gevaar brengen;
- Wandel of jog waar mogelijk op de linkerkant van de weg;
- Wandelaars volgen de Wegcode: ze wandelen zo veel als mogelijk links, tegen de rijrichting in.
- Wandel op het jaagpad en vermijd zoveel mogelijk de oever;
- Neem je je hond mee op stap? Houd dan steeds een poepzakje bij de hand en houd je hond aan de leiband;
- Wees in het donker of bij slecht weer voldoende zichtbaar.

#### Fietsers:

- Jaagpaden worden opengesteld voor fietsers, tenzij indien dit door de specifieke lokale situatie niet mogelijk of wenselijk is;
- Een jaagpad is niet het exclusieve domein van fietsers, noch heeft een fietser op het jaagpad voorrang op andere jaagpadgebruikers;
- Fietsers volgen de Wegcode: ze fietsen zo veel als mogelijk rechts, met de rijrichting mee. Indien er onvoldoende ruimte beschikbaar is, dienen zij hun snelheid te verlagen en indien nodig te stoppen;
- De maximaal toegelaten snelheid voor fietsers (en andere voertuigen) mag de 30 km/uur niet overschrijden in het open veld. Ter hoogte van gevaarlijke punten past de fietser zijn snelheid aan en hanteert De Vlaamse Waterweg nv een maximumsnelheid van 15 km/uur;
- Wees in het donker of bij slecht weer voldoende verlicht en zichtbaar.

### Snelheidslimieten

In theorie is het niet noodzakelijk om verkeersborden met de maximale snelheid aan te brengen omdat dit juridisch verankerd is in het ARSK, en toekomstig in een uitvoeringsbesluit van het Scheepvaartdecreet. Toch weten vele gebruikers niet wat de maximale snelheid is. Daarom moet deze duidelijker gecommuniceerd worden. Daarnaast is de algemene voorzichtigheidsregel uit de wegcode van toepassing. Ook deze dient duidelijker gecommuniceerd te worden.

De maximale snelheid kan op verschillende wijze aangebracht worden. Voor de snelheid kan het opschrift op het wegdek aangebracht worden zoals voor overige zones 30 in het straatbeeld. Aan het begin van de specifieke zones met verlaagde maximale snelheid van 15 km/uur wordt gekozen voor verkeersborden.

### Informatieborden

De Vlaamse Waterweg nv kiest voor een uitbreiding van informatie langsheen jaagpaden ingetekend als fietssnelweg met “Welkom op het jaagpad”-infoborden of totempalen. Op deze palen zou in één oogopslag leesbaar moeten zijn wie er allemaal welkom is, wat de maximale snelheid is en welke verbinding wordt gerealiseerd met deze route, kortom welke gedragsregels van toepassing zijn. Dit creëert tezamen met de infrastructurele uitvoering voor een routetaal en bewegwijzering duidelijke verwachtingen voor de gebruiker.

Ook het Vademecum Fietsvoorzieningen 2017 voorzagt deze aanbeveling: “Voor fietssnelwegen die gebruik maken van jaagpaden wordt een extra (toelichtings)bord voorzien, dat aangeeft dat een jaagpad geen fietspad

is en waarop belangrijke specifieke eigenschappen van de jaagpaden vermeld worden, zodat het voor de fietsers duidelijk is dat ook anderen gebruik kunnen maken van het jaagpad, zoals dienstvoertuigen van de waterwegbeheerders.” (2017, p15). Hoewel het Vademecum Fietsvoorzieningen 2022 deze aanbeveling niet langer voorziet, neemt De Vlaamse Waterweg nv deze wel ter harte. Het Vademecum Fietsvoorzieningen 2022 stelt: “Om de noden van alle gebruikers zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, werkt De Vlaamse Waterweg aan een studie rond het functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden. De daaruit volgende richtlijnen worden in een latere fase in dit Vademecum verwerkt. Deze fiche beperkt zich nu tot een beschrijving van de eigenschappen van jaagpaden. (2022, fiche C4)”.



© Lander Loecks (ov Provincie Vlaams-Brabant)

Het stuk fietssnelweg tussen de Abdijlaan en het station in Wezemaal is klaar. Een gezellige picknickplek, een informatiezuil en een superglad asfaltje. Wat wil een mens meer?

Foto 28: Referentiebeeld van de infozuil langs fietssnelwegen (FSW)

### Omleidingsroutes

In het kader van een omleiding ten gevolge van een conflict met watergebonden activiteiten moet zeer duidelijk aangegeven worden wat de alternatieve route is en of deze van tijdelijke of permanente aard is. verkeersborden, met name oranje omleidingsborden, en bewegwijzering helpen om de juiste weg te vinden, evenals een aanpassing in materiaalgebruik waarbij duidelijk de continuïteit van het jaagpad op parallelle paden gevoeld wordt. De bebording en bewegwijzering van tijdelijke omleidingen omvat dezelfde principes zoals beschreven in de Wegcode. Om de bebording en bewegwijzering van omleidingen van permanente aard vast te leggen, is er nood aan afstemming met de provincies en omliggende wegbeheerders. De wijze hoe dit wordt toegepast op jaagpaden ingetekend als fietssnelweg dient bijkomend afgestemd te om de duidelijkheid voor de fietser te garanderen. Een aandachtspunt hierbij is om deze bebording en bewegwijzering tijdig voor de onderbreking te plaatsen. Het jaagpad langs de waterweg moet duidelijk afgesloten worden zodat er geen tegenspraak is over mogelijk doorgang of niet, via slagbomen of een vast hekwerk.



#### 5.1.4 Verlichting

Verlichting op de jaagpaden mag de scheepvaart niet hinderen. Dit betekent dat deze verlichting moet voldoen aan specifieke voorwaarden zoals bijvoorbeeld het gebruik van een aangepast kleurenspectrum, beperken van de intensiteit, vermijden van strooilicht of beperken van aantal verlichtingsuren tijdens de nacht. Bovendien moet bij het inplannen van verlichting rekening gehouden worden met reflectie van de verlichting op het water en op het wegdek en met de hoogte van de verlichtingspalen.

Er mag geen verlichting worden geplaatst in kwetsbare gebieden (VEN, IVON, SBZ, Vogel- en Habitatrichtlijn gebieden, erkende natuurreservaten en RAMSAR gebieden). Aanvullend wil De Vlaamse Waterweg nv bijdragen in het tegengaan van lichtpollutie en de besparing op energieverbruik. Daarom wordt er principieel geen verlichting voorzien tenzij op weloverwogen locaties. Het gaat hier onder meer om jaagpaden die intensief gebruikt worden, ook tijdens de ochtend-, avond- en nachturen, bijvoorbeeld voor het woon-werkverkeer per fiets; jaagpaden in stedelijk gebied, bebouwde kom, alsook in de omgeving van sluiscomplexen, kaaimuren of op andere gevaarlijke punten. Zo kan er uit veiligheidsoverwegingen voldaan worden aan vragen van lokale besturen en dit uit veiligheidsoverwegingen immers wel worden toegestaan.

Op de **jaagpaden ingetekend als fietssnelweg** zal in een proefproject de mogelijkheid onderzocht worden om **reflecterende (passieve) bebakening** te voorzien. Meer specifiek gaat het hierbij om lijnmarkering aan elke rand van het jaagpad door retro-reflecterende verf. Deze markering kan eventueel breder aangebracht worden op gevaarlijke locaties.

Indien in kader van veiligheid toch vaste verlichting noodzakelijk is, faciliteert De Vlaamse Waterweg nv tijdens infrastructurele ingrepen (zoals bijvoorbeeld de aanleg van wachtbuizen) de aanleg van verlichting indien de nodige financiële middelen hiervoor door de aanvrager (veeleer derden) worden voorzien. Het gaat bijvoorbeeld om de voorziening van de verlichtingsarmaturen. Het onderhoud en beheer ervan zijn ten laste van anderen.

## 5.2 ONDERHOUD & BEHEER

Onderhoud en beheer omvatten een zeer uitgebreid takenpakket voor De Vlaamse Waterweg nv. In deze beleidsvisie wordt enkel ingegaan op het beheer van de jaagpaden zelf.

### 5.2.1 Kwaliteitsbewaking

Naast eenmalige projectinvesteringen in het kader van infrastructurele ingrepen en signalisatie, is er nood aan een structureel onderhoud van de jaagpaden, en met name de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg. Dit moet een minimale kwaliteit garanderen die aansluit op het gewenste comfort, bijvoorbeeld door regelmatig het asfalt te vernieuwen ter hoogte van putten, boomwortels of slijtage. Dit kan al dan niet gecombineerd worden met het onderhoud van oevers, dijkwerken en kaaimuren. In het kader van de opmetingen van de jaagpaden en de integratie hiervan in GIS en i-Asset, een interactief platform waar een veelheid aan meetgegevens in verzameld zullen worden, zal ook op basis van objectieve criteria een kwaliteitsscore toegekend kunnen worden. Inspecties en meldingen van burgers kunnen bijkomend indicatie geven van de noodzaak tot vernieuwing om zo prioriteiten op het netwerk te bepalen. Een recurrent investeringsbedrag zal hiervoor noodzakelijk zijn.

### 5.2.2 Winterdienst

Winterdienst op jaagpaden kan niet op dezelfde wijze uitgevoerd worden als winterdienst op het overige Vlaamse wegennet. Omwille van de ligging naast het water, bestaat er een continu risico op neerslaande waterdamp en de vorming van rijmplekken. Bij sneeuwval of ijzel op de jaagpaden worden door de waterwegbeheerder in principe geen smeltmiddelen zoals zout of pekkel gebruikt. Dit is om verscheidene redenen niet gewenst noch praktisch haalbaar. Zo is zout strooien op jaagpaden inefficiënt omdat er te weinig verkeer is en bijgevolg onvoldoende fysieke druk wordt uitgeoefend waardoor het niet voldoende kan inwerken. Bovendien is zout of pekkel gebruiken in veel gevallen niet ecologisch verantwoord omdat vele jaagpaden in ecologisch waardevol gebied liggen. Zout of pekkel heeft dan een schadelijke invloed op de aanwezige fauna en

flora. Zout heeft tevens een meetbaar negatief effect op de waterkwaliteit. Verzilting van het grond- en oppervlaktewater is een reëel probleem in Vlaanderen. Op verschillende locaties in het netwerk van De Vlaamse Waterweg nv wordt drinkwater gewonnen. Om die reden dient ook met het gebruik van ureumkorrels uiterst voorzichtig omgegaan te worden. De Vlaamse Waterweg nv onderzoekt in de winter van 2022 via een proefproject de veiligste, en meest omgevingsvriendelijke manier om met winterdienst op de jaagpaden om te gaan. Tijdens het proefproject worden verschillende technieken in de praktijk onderzocht.

Voor de winterdienst op het jaagpadennetwerk wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de reguliere jaagpaden en de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg. Op de reguliere jaagpaden wordt geen winterdienst voorzien. Hoewel De Vlaamse Waterweg nv niet over de financiële middelen beschikt om winterdienst te voorzien, is ze van mening dat er op de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg echter wel nood is aan winterdienst op het ganse traject in kader van de continuïteit en veiligheid van de fietsroutes. Hierbij is het van belang een interbestuurlijke aanpak voorop te stellen waarbij er niet gestopt wordt aan grenzen van een gemeente of gebied, maar volledige routes in functie van het fietscomfort ijs- of sneeuwvrij worden gemaakt.

Dit gebeurt onder toezicht van De Vlaamse Waterweg nv mits:

- bijkomende financiële middelen worden voorzien;
- de winterdienst gecoördineerd en gelijktijdig op het volledige netwerk van fietssnelwegen wordt uitgerold.

In het geval van winterdienst en onderhoud door derden worden de prestatie-eisen en randvoorwaarden opgenomen in een samenwerkingsovereenkomst.

### 5.2.3 Handhaving

#### Getrapte aanpak

De Vlaamse Waterweg nv zet in op een getrapte aanpak voor de handhaving op de jaagpaden. Eerst en vooral wordt er ingezet op informeren met een communicatie richting de brede bevolking over de regels die gelden op het jaagpad. Het gaat hierbij om het kenbaar en infrastructureel leesbaar maken van de maximale snelheid, toegankelijkheid, hoffelijkheid en veiligheid. Indien er zich toch blijvende conflicten en onveilige situaties voordoen moet overgestapt worden op een gerichte aanpak van signalisatie en het in kennis stellen van de gebruiker dat het hier om een overtreding gaat. Snelheidsmeters met ledborden kunnen deze sensibiliserende rol opnemen. Om te kunnen kiezen voor de juiste methodiek is het echter noodzakelijk een scherp beeld te krijgen van wat er precies aan de hand is.

- Wat veroorzaakt het probleem: de infrastructuur, de regelgeving en/of de type medegebruikers?
- Gaat het om het systematisch overtreden?
- Is er onvoldoende informatie zichtbaar?
- Moet er meer ingezet worden op sensibilisering, al dan niet in samenwerking met de gemeente?

Gelijktijdig met het uitrollen en communiceren van maatregelen, moet het effect gemonitord worden. Enkel zo krijgt men beeld van het gewenste effect. ANPR camera's of lidar speedguns voor gebruikers zonder nummerplaat zouden de monitoring op bepaalde conflictpunten verder kunnen ondersteunen. Ook voor de monitoring moeten de juiste methodieken steeds lokaal bepaald worden.

Indien er blijvend regels overtreden worden zal er opgetreden moet worden, met al dan niet verbalisatie tot gevolg. Dit mag niet uit de weg gegaan worden zodat gebruikers weten dat er consequenties verbonden zijn aan het niet volgen van de regels. Hiervoor kan samengewerkt worden met politie of lokale besturen. Belangrijk is dat de vorige elementen uit de beleidsvisie, bijvoorbeeld toegang of snelheid, correct aangegeven zijn aan de hand van de nodige verkeersborden en de wetgeving dit ondersteunt. De uitvoeringsbesluiten van het nieuwe Scheepvaartdecreet zullen dit moeten verankeren alsook een uniforme toepassing over het gehele netwerk.

### Meldingen van conflicten

Voor het signaleren van conflicten wordt met een meldpunt gewerkt. Dit kan variëren van het gebruik van bestaande platformen zoals sociale media, het RIS-meldpunt dat vandaag gebruikt wordt door binnenschippers tot het uitbreiden van het algemene Vlaamse meldpunt 1700 (Meldpunt Wegen) waar een burger vandaag reeds online of telefonisch een melding kan maken van gebreken aan wegen, fietspaden of wegverlichting. De introductie van een kilometrering of geolocatie kan toelaten om bij ongevallen of problemen een meer exacte locatie op te geven. Deze kan eveneens duidelijkheid scheppen bij opdrachten rond onderhoud of signalisatie. De implementatie van deze kilometrering of geolocatie moet verder onderzocht worden en wordt idealiter gekoppeld worden aan de bestaande kilometrering of geolocatie van de waterweg zelf, met een bijkomende aanduiding van de linker- of rechteroever.

Naast de werking met een meldpunt, is er nood aan gecentraliseerde interne opvolging van deze meldingen. De verzamelde input moet structureel en gericht doorgegeven en opgenomen worden.





6

Conclusie



## 6 CONCLUSIE / VERVOLGSTAPPEN

---

### 6.1 TOEKOMSTGERICHTE BELEIDSVISIE VOOR MEDEGEBRUIK OP HET JAAGPAD

De Vlaamse Waterweg nv ziet voor de jaagpaden een belangrijke rol weggelegd in het uitwerken van haar missie, namelijk waterwegen als krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen. Multifunctionaliteit en het verbeteren van de mogelijkheden van de waterweg maken deel uit van de missie en strategische doelstellingen van De Vlaamse Waterweg nv.

Deze beleidsvisie schept een kader voor onder welke vorm en voorwaarden medegebruik kan plaatsvinden op de jaagpaden en bermen. Multifunctionaliteit staat in deze visie voorop. Er is een sterke focus op het gedeeld gebruik, zonder daarbij de primaire functie van de jaagpaden en oevers uit het oog te verliezen. De Vlaamse Waterweg nv wil het medegebruik -waar inpasbaar- zo veel mogelijk faciliteren en speelt op deze manier een belangrijke ondersteunende rol in de uitbouw van infrastructuur en initiatieven langs de waterwegen ten behoeve van medegebruik. Zo speelt de uitrol van het jaagpad als shared space en het toelaten van speed pedelecs op alle jaagpaden, , waarbij de fietssnelweg de ruggegraat vormt van het bovenfunctioneel fietsroutenetwerk, in op een aantal huidige maatschappelijke trends en uitdagingen. Belangrijke aandacht gaat steeds uit naar de diverse karakteristieken van de jaagpaden en oevers, veiligheid, beleving, milieu en de specifieke noden van de verschillende jaagpadrecreanten (wandelaars, joggers, skeelers, ...) en fietsers.

Belangrijke aandachtspunten bij de invulling van de beleidsvisie zijn dan ook veiligheid en conflictbeheersing. De veiligheid van alle waterweg- en jaagpadgebruikers dient te worden verzekerd. Synergie met en conflictbeheersing ten aanzien van de primaire functies van de waterweg en haar aanhorigheden dienen bewaakt te worden.

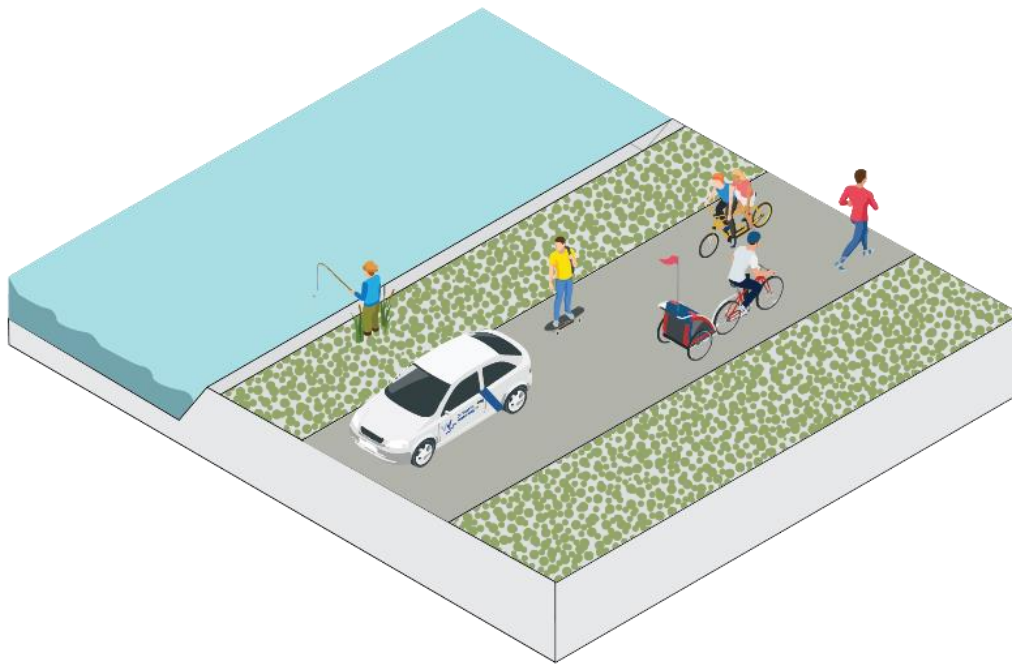
De beleidsvisie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen' vormt voor De Vlaamse Waterweg nv het kader waarbinnen het medegebruik van de jaagpaden gezien en ontwikkeld wordt. De Vlaamse Waterweg nv verbindt zich ertoe de beleidsvisie te implementeren mits voldoende financiële middelen, al dan niet ondersteund door derden.

### 6.2 DOORKIJK NAAR EEN ACTIENOTA

De exacte operationalisering van voorliggende beleidsvisie vraagt om een bijkomende verfijning in een actieplan. Enkele vragen die hier verder beantwoord moeten worden zijn: Wie neemt specifieke onderdelen op? Valt dit allemaal binnen de werking van De Vlaamse Waterweg nv of kan hiervoor beroep gedaan worden op andere actoren? Welke onderdelen kennen de grootste prioriteit? Hoe worden sommige elementen concreet in realiteit omgezet?

Ook inhoudelijk moeten enkele elementen nog een stap verder gezet worden, bijvoorbeeld welke gedragsregels geldig zijn voor elk type medegebruiker, hoe de uitbouw van het meldpunt verder verloopt en de rol die kilometrering of geolocatie daarin kan spelen.





*Figuur 29: Jaagpad als shared space*

### **6.3 BELEIDSVISIE ALS KADER VOOR OVERLEG EN SAMENWERKING**

De beleidsvisie vormt de basis voor overleg en samenwerking met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren mobiliteit en openbare werken, watergebonden economie, omgeving, recreatie, sport en toerisme. De Vlaamse Waterweg nv zou graag samen met deze actoren specifieke projecten of initiatieven in het kader van medegebruik organiseren, en meer bepaald rond oplossingen voor conflicten met watergebonden bedrijvigheid, winterdienst op de jaagpaden ingetekend als fietssnelweg, verlichting op onveilige punten, de aanleg van fietssnelwegen op de gronden van De Vlaamse Waterweg nv, de aanleg van omleidingen en initiatieven rond beleving. Deze samenwerkingsverbanden kunnen worden vastgelegd in verschillende (gebiedsgerichte) samenwerkingsovereenkomsten, desgevallend met derde partijen zoals bijvoorbeeld de provincies of AVW, om zo te streven naar (gebiedsdekkende) oplossingen met respect voor de eigen taakstelling van De Vlaamse Waterweg nv.

Deze beleidsvisie vormt daarnaast de basis voor de verdere uitwerking van sterke communicatie- of sensibiliseringscampagnes, waarbij eventueel de nadruk op een bepaalde vorm van medegebruik wordt gelegd. Hierbij wordt gezocht naar een versterkt maatschappelijk draagvlak en wederzijds respect op de jaagpaden.