

©Trage Wegen



De voorbije 15 jaar is de aandacht voor trage wegen gestaag gegroeid. Meer dan 9.000 kilometer bewegwijzerde wandelpaden tussen knooppunten genereren jaarlijks vele tienduizenden wandelpassages. Zowat een derde van de Vlaamse gemeenten heeft de afgelopen jaren voor haar grondgebied een trage-wegenplan<sup>1</sup> opgemaakt. Rechtszaken waarin burgers hun eigen gemeentebestuur<sup>2</sup> dwongen tot de openstelling van trage wegen, werden breed uitgesmeerd in de media. Vermogende burgers die eenzijdig wegen afsluiten, krijgen de wind van voren. Ook wanneer buurtwegen grote bouwprojecten of infrastructuurwerken dreigen te blokkeren (denk maar aan het Eurostadion op de Heizel) is persaandacht gegarandeerd.

# trage wegen

## Een vruchtbaar huwelijk?

STEVEN CLAYS [ INHOUDELIJK COÖRDINATOR TRAGE WEGEN VZW ]

Sinds 2003 proberen politici in het Vlaams Parlement een decretaal kader voor trage wegen op te maken en tot op vandaag loopt een parlementair initiatief<sup>3</sup>. De hernieuwde belangstelling voor oude wegen vindt zijn oorsprong in de jaren 1990, wanneer in de nasleep van de allereerste klimaatconferentie in Rio de Janeiro<sup>4</sup> het begrip duurzame ontwikkeling wordt gemunt. Op institutioneel vlak versterkt de vierde staatshervorming (die vanaf 1993 de gemeenschappen en gewesten van België verregaande bevoegdheden toekent) deze tendens. Een karrenvracht aan nieuwe regelgeving plaatst begrippen als de Groene Hoofdstructuur, het Ruimtelijk Structuurplan, basismobiliteit en duurzame plattelandontwikkeling op de politieke agenda's. De respons uit het middenveld blijft niet uit: de roep om meer en betere fietsinfrastructuur klinkt steeds luider. In 1996 lanceert Vakantiegoegens<sup>5</sup> het project 'kerk- en buurtwegels herwaarderen'<sup>6</sup> – een noodkreet over de dreigende teloorgang van een fijnmazig netwerk van wegeltjes. Ook de Koning Boudewijnstichting springt op de kar en geeft Prof. Dr. Anne-Mie Draye de opdracht om de wetgeving rond deze 'trage' wegen op een bevattelijke manier uit de doeken te doen<sup>7</sup>.

In 2000 pookt toerismejournalist Paul Maes het vuur op met zijn boek *Langs trage wegen*. Hij combineert de juridische uiteenzetting van professor Draye met een tiental wandel- en fietscircuits in alle hoeken van Vlaanderen. Het begrip 'trage weg' ziet het licht: *'Een trage weg is elke weg met een openbaar karakter die in hoofdzaak bedoeld en geschikt is voor niet-gemotoriseerd verkeer.'*<sup>8</sup> Maes bepleit de oprichting van een belangenvereniging die het thema 'trage wegen' ter harte dient te nemen<sup>9</sup>. En aldus geschiedt: diverse lokale natuurverenigingen, wandelclubs en

heemkringen kloppen aan bij de gewestelijke koepelverenigingen en belangenorganisaties zoals Natuurpunt, Bond Beter Leefmilieu, Vakantiegoegens of de federaties van wandelclubs. Eerder dan verschillende dossiers ad hoc te behandelen, besluiten deze actoren in 2002 een nieuwe organisatie in het leven te roepen: Trage Wegen vzw<sup>10</sup>.

Trage Wegen vzw heeft als missie de belangstelling voor trage wegen opnieuw aan te wakkeren, zowel bij de bevolking als bij ambtenaren en beleidsmakers. Sinds 2017 wordt in de werking van de organisatie ook het thema commons expliciet benoemd<sup>11</sup>. Die belangstelling komt niet uit de lucht vallen. Commons duiken steeds vaker op als alternatief voor het moderne staatmarktduopolie, waarbij naast de klassieke publieke en private goederen nog een derde categorie van gemeenschapsgoederen, burgerinitiatieven en civiele organisatievormen wordt erkend. Zeker voor het sterk veranderende maatschappelijke middenveld van vandaag vormen commons een nieuwe verhaallijn, die gretig wordt opgepikt<sup>12</sup>. Zo ook voor Trage Wegen: commons bieden een vruchtbare voedingsbodem voor het fijnmazige netwerk van trage wegen in ons land.

## Een wijdvertakt gemeengoed

Voluntaristisch gesproken kan het volledige trage-wegenet worden beschouwd als een wijdvertakte en meerlagige *common* die tot diep in de levens van mensen doordringt. Volgens recente analyses van het Vlaamse wegenet beschikken we vandaag over zowat 40.000 kilometer trage wegen<sup>13</sup>. Omdat dergelijke cijfers tot de verbeelding spreken, kwantificeren we de uitgestrektheid van het trage-wegenet aan de hand van de dichtheid.

Figuur 1 toont de dichtheid van het trage wegenet, berekend door het toepassen van een filter op basis van het Wegenregister<sup>14</sup>. Hoe donkerder het ingekleurde vak, des te dichter het trage wegenet er is. In de donkerste vakken nemen we dichtheden

1 Trage Wegen vzw, 2018, niet-gepubliceerd  
2 Een baanbrekend precedent in de rechtspraak omvatte de gemeente Holsbeek, bevestigd in beroep door de Rb. Leuven, 28 maart 2001, Van Damme t/ Gemeentebestuur van Holsbeek  
3 <https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1064112>  
4 De United Nations Conference on Environment and Development (UNCED), ook gekend onder de naam 'Earth Summit', vond plaats in Rio De Janeiro van 3 tot 14 juni 1992 en betekende wereldwijd een kantelpunt in de aandacht voor de bescherming van het leefmilieu.  
5 Het huidige Pazar vzw  
6 De Kock, K., Herwaardering Kerk- en Buurtwegels. Infodossier, Vakantiegoegens vzw, 1996  
7 Draye, A.M., Onze buurtwegen juridisch bekeken. Een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers, Koning Boudewijnstichting, 1998  
8 MAES, P., o.c., 2000.  
9 "Het zou interessant zijn in Vlaanderen te kunnen beschikken over een specifieke organisatie met een breed maatschappelijk draagvlak die het buurtwegenet stimuleert en ontwikkelt", MAES, P., o.c., p. 200.

10 Statuten Trage Wegen vzw, 16 juni 2002.  
11 Vandevyvere, A. et al., Meerjarenplan Trage Wegen 2017-2021, Gent, 2016.  
12 DE RYNCK, F., DEPAUW, E. en PAULY, R. De commons, zelfregulerend of onafhankelijk? Een analyse van arrangementen, OIKOS 78, 2016  
13 Clays, S. en Brusselman P., Nulmeting tragewegenbeleid, 2018  
14 Het Wegenregister is een geografische gegevensbron die de wegen in Vlaanderen omvat. Het werd ontwikkeld door het Agentschap Informatie Vlaanderen en bevat alle (openbaar toegankelijke) wegen van Vlaanderen. Het is opgebouwd uit de wegen van de topografische kaart van het NGI (uitgangssituatie 2014) en werd in een aantal gemeentelijke validatierondes bijgewerkt door de lokale besturen.