

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1519
van **ELS ROBEYNS**
datum: 3 augustus 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Trage wegen - Stand van zaken

Buurtwegen werden in het verleden aangelegd als een functionele verbinding tussen gehuchten en het dorp. Veel van deze trage wegen hebben in de loop der jaren hun oorspronkelijke functie verloren of zijn effectief verdwenen. Vele worden niet of nauwelijks meer gebruikt, andere kregen een nieuwe gebruiksfunctie als alternatief voor zwakke weggebruikers, als toegangsweg tot natuurgebied, als weg voor recreanten.

Buurtwegen kunnen een voorname rol spelen bij de ontwikkeling van fiets- en wandelroutes op het platteland. Deze mogelijkheid leidt helaas al te vaak tot conflicten tussen de diverse gebruikers, met name recreanten en natuurverenigingen versus de landbouwsector.

Meer en meer gemeenten leveren inspanningen om de nog bestaande trage wegen in ere te herstellen of nemen initiatieven om niet meer gebruikte opnieuw open te stellen.

1. Hoeveel gemeenten beschikken momenteel over een inventaris van de trage wegen op hun grondgebied? Graag een opdeling per provincie.
2. Welke beleidsinitiatieven heeft de minister reeds genomen met betrekking tot de trage wegen en welke gaat hij/zij nog nemen?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (1519), Joke Schauvliege (963).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 1519 van 3 augustus 2015

van **ELS ROBEYNS**

1. Het aantal steden en gemeenten die met Trage Wegen vzw samenwerk(t)en voor de opstart van de inventaris voor minstens een deel van het grondgebied van de gemeente, is als volgt verdeeld:

Provincie Antwerpen: 22 gemeenten

Provincie Limburg: 14 gemeenten

Provincie Oost-Vlaanderen: 34 gemeenten

Provincie Vlaams-Brabant: 20 gemeenten

Provincie West-Vlaanderen: 5 gemeenten

Het volledige Brussels Hoofdstedelijke Gewest

2. In overleg met de verschillende belanghebbenden, waaronder mijn collega van Ruimtelijke Ordening, onderzoeken we hoe we de bestaande regelgeving kunnen moderniseren, welke opportuniteiten wenselijk zijn en hoe deze mogelijk invulling kunnen krijgen.

Een modernisering moet als doel hebben de lokale besturen, als beheerders van lokale wegen, in staat te stellen nog meer als vandaag de mogelijkheden te geven een weloverwogen trage wegenbeleid te voeren vanuit een integrale beleidsvisie. Zo kunnen buurtwegen en andere trage wegen nog beter ingeschakeld worden in het fiets- en voetnetwerk maar ook in een recreatief netwerk met oog voor erfgoed, toerisme, milieu,...

Een aangepaste regelgeving moet eveneens leiden tot een meer logische taakverdeling, de noodzakelijke rechtsbescherming en meer eenvoudige procedures. Om de planlast te beperken dienen bestaande instrumenten maximaal geïntegreerd te worden.

De aanpassing aan de Buurtwegenwet doorgevoerd met het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid, heeft er al toe geleid dat de besluitvorming over de rooilijn inzake buurtwegen op dit ogenblik volledig geïntegreerd is met de besluitvorming over het tracé.