

Geplande hervorming dreigt grote gevolgen te hebben voor 6.000 kilometer aan trage wegen: wat is er aan de hand?

TONGEREN-BORGLOON Limburg heeft vandaag bijna 10.000 kilometer aan trage wegen. Maar een geplande hervorming die Vlaanderen wil doorvoeren, dreigt grote gevolgen te hebben voor zo'n 6.000 kilometer daarvan. Wat is er aan de hand?



Kato Poelmans

Journalist Politiek-
Maatschappelijk
Limburg

18 oktober 2026 om 14:47

Al een aantal keren wilde het stadsbestuur van Tongeren-Borgloon een trage weg – verharde of onverharde paden die bedoeld zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer – opheffen. Twee keer tekende oppositieraadslid Tijs Posen (Burgers Eerst) beroep aan bij Vlaanderen. Met succes.

LEES OOK.

Tongerse buurtweg mag niet geschrapt worden van Vlaanderen: stad trekt naar Raad van State



Trage wegen zijn alleen bedoeld voor niet-gemotoriseerd verkeer, zoals het pad tussen de Kerkstraat en de Meerlestraat in Lummen. © Karel Hemerijckx

Zo mag Buurtweg 26 voorlopig niet verdwijnen. De weg ligt in een S-vorm onder de parking van de Carrefour en Brico en vormt een handige doorsteek voor voetgangers en fietsers tussen de Luikersteenweg en de Astridlaan. Het beroep tegen de opheffing was succesvol, maar de stad trok naar de Raad van State. Ook Buurtweg 31 werd na beroep van de buurtbewoners en Burgers Eerst gered. De weg loopt door een groene vallei langs de Driekruisenweg en het Fruitspoor, maar had moeten wijken voor de realisatie van een kmo-zone. Die ontwikkeling gaat dus (nog) niet door.

LEES OOK.

Minister vernietigt beslissing gemeenteraad na beroep van Tongenaren: "De oorlog is nog niet gewonnen, wel een veldslag"



"Trage wegen opheffen doe je niet zomaar. Ze liggen er vaak al honderden jaren, hebben een erfgoedwaarde en een waarde in gebruik", vertelt Posen.

"Buurtwegen zijn een manier om landschappen te herstellen en met elkaar te verbinden. Als je ze afschaft om te privatiseren of te ontwikkelen, gaat dat ten koste van het algemeen belang en het openbaar patrimonium."



Buurtweg 31 loopt door een groene vallei langs de Driekuisenweg en het Fruitspoor, maar had geschrapt moeten worden om plaats te maken voor een kmo-zone. © Dirk Roefflaer

“

Die trage wegen verliezen hun juridische bescherming. Dat zet de deur open voor ongebreidelde innames ervan

Steven Clays

Trage Wegen vzw

Raad van State

De beroepsprocedure waarvan Posen en de buurtbewoners gebruikmaakten, wil de Vlaamse regering nu schrappen. “Je zal dan naar de Raad van State moeten gaan. Dat kost veel geld en duurt lang. Tegen de tijd dat je de uitspraak kent, staat er waarschijnlijk al bebouwing op de trage weg en is het te laat”, zegt Steven Clays, inhoudelijk coördinator van de vzw Trage Wegen.

De afschaffing van het administratief beroep is een van de wijzigingen uit een voorontwerp dat de Vlaamse regering midden juli goedkeurde. Met die wijzigingen aan het Gemeentewegendecreet wil Vlaanderen zorgen voor meer rechtszekerheid en efficiëntere procedures wanneer iemand een vergunning wil. “Maar de impact op trage wegen is potentieel dus zeer groot”, aldus Clays.

In Limburg vreest de vzw voor een impact op zo’n 6.000 van de bijna 10.000 kilometer trage wegen. Voor heel Vlaanderen gaat het volgens Trage Wegen om 15.000 tot 20.000 kilometer van de in totaal 42.000 kilometer. Het gaat om trage wegen zonder rooilijnplan. Dat plan legt de precieze grens vast tussen het openbaar domein en aangrenzend privé-eigendom. “Die wegen verliezen hun juridische bescherming. Dat zet de deur open voor ongebreidelde innames ervan.”

Ook zal er bij een vergunningsprocedure niet meer altijd een rooilijnplan opgesteld moeten worden. Omdat trage wegen vaak niet verhard zijn, kunnen wijzigingen aan de feitelijke weggrens zich makkelijk voordoen. “De grenzen van de wegen moeten niet meer vastgelegd worden, zodat het nog onduidelijker wordt waar je wel of niet mag komen.”



Tussen de Wijngaardstraat en de Meerlestraat in Lummen loopt een trage weg. In Limburg dreigt zo'n 6.000 kilometer van die paadjes minder juridisch beschermd te zijn. © Karel Hemerijckx

Actie voeren

Bovendien wordt in het voorstel van de Vlaamse regering ook de financiële regeling geschrapt voor gronden die door een wijziging aan een gemeenteweg meer of minder waard worden. “Als de grond meer waard wordt door de trage weg die eroverheen loopt op te heffen, moet dat verschil aan de gemeente betaald worden”, legt Clays uit. “Door die vergoeding af te schaffen is het in plaats van een technische vereenvoudiging net een cadeau aan grondeigenaars of projectontwikkelaars, want ze moeten niet meer betalen voor de meerwaarde die de opheffing hen oplevert.”

Niet alleen vzw Trage Wegen is kritisch over het voorontwerp, ook de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (Mora) wijst in [haar advies](#) op “veel onduidelijkheden en hiaten die aanleiding kunnen geven tot nieuwe discussiepunten”. De Vlaamse regering buigt zich normaal gezien voor het einde van het jaar weer over de ontwerptekst. “We gaan ervan uit dat de adviezen ter harte worden genomen”, zegt Clays. “Als het toch slecht uitdraait, zullen we actie voeren.”