



Vlaams  
Parlement

ingediend op **806** (2015-2016) – Nr. 2  
22 december 2016 (2016-2017)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Karin Brouwers

**over de conceptnota voor nieuwe regelgeving**

van Lies Jans, Dirk de Kort, Gwendolyn Rutten, Wilfried Vandaele,  
Lode Ceyssens en Bert Maertens

**betreffende een kaderdecreet Gemeentewegen**

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Lies Jans.

*Vaste leden:*

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;  
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;  
Mathias De Clercq, Marino Keulen;  
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;  
Björn Rzoska.

*Plaatsvervangers:*

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;  
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;  
Bart Somers, Emmily Talpe;  
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;  
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:

**806** (2015-2016) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

## INHOUD

|                                                                                                                                   |   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Toelichting door indiener Lies Jans .....                                                                                      | 4 |
| 1.1. Trage wegen.....                                                                                                             | 4 |
| 1.2. Een nieuwe benadering van de gemeentewegen .....                                                                             | 4 |
| 1.3. Weg te werken problemen .....                                                                                                | 5 |
| 1.4. Visievorming .....                                                                                                           | 6 |
| 1.5. Bevoegdheidsverdeling.....                                                                                                   | 6 |
| 1.6. Vergoedingen en meerwaarderegeling .....                                                                                     | 6 |
| 1.7. Beheersaspecten.....                                                                                                         | 7 |
| 1.8. Ondersteuning van het wegenbeleid van de gemeenten .....                                                                     | 7 |
| 1.9. Samenvatting .....                                                                                                           | 7 |
| 2. Bespreking .....                                                                                                               | 7 |
| Bijlage: zie <a href="#">dossierpagina</a> van dit document op <a href="http://www.vlaamsparlement.be">www.vlaamsparlement.be</a> |   |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 1 december 2016 de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Lies Jans, Dirk de Kort, Gwendolyn Rutten, Wilfried Vandaele, Lode Ceyssens en Bert Maertens betreffende een kaderdecreet Gemeentewegen.

De presentatie die werd vertoond bij de toelichting van de conceptnota is als bijlage opgenomen op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

## 1. Toelichting door indiener Lies Jans

*Lies Jans* citeert de passages uit het Vlaamse regeerakkoord<sup>1</sup> waarvan deze conceptnota over gemeentewegen een eerste concretisering is.

### 1.1. Trage wegen

De spreker schetst de voorgeschiedenis, met sinds 2002 pogingen om tot een voorstel van decreet over de trage wegen te komen. Die faalden omdat een trage weg moeilijk te definiëren is en omdat ze te veel focusten op het afschaffen van trage wegen met problemen tot gevolg voor de recreatieve en functionele netwerken. Ook waren er onoverbrugbare meningsverschillen over wie bevoegd was en knelpunten over inspraak en beroepsmogelijkheden.

Omdat er onder het begrip 'trage weg' heel wat valt, is het moeilijk te definiëren: voetwegen, kerkwegels, buurtwegen, jaagpaden, dijkpaden, bospaden, paden op oude spoorwegbeddingen, voetgangersdoorsteken en paden in het kader van landinrichting en ruilverkaveling. Lang niet allemaal zijn ze opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. En lang niet allemaal bestaan ze nog, of zijn ze nog toegankelijk. Ook juridisch zijn er verschillende statuten. Bepaalde vallen onder de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen; andere zijn ontstaan door onteigening, rooilijnplan, bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan, verkaveling, gratis grondafstand enzovoort. Ook het eigenaarschap is zeer divers.

Dat neemt niet weg dat gemeenten en administraties al heel wat pogingen gedaan hebben om wegen goed aan te leggen en in een wandelnetwerk in te passen. Ze zien het belang in van de trage wegen, zowel voor recreatief als functioneel gebruik. De vereniging zonder winst oogmerk Trage Wegen inventariseert, in samenspraak met het lokale bestuur, de wegen en tracht het netwerk uit te breiden.

### 1.2. Een nieuwe benadering van de gemeentewegen

Aanvankelijk zagen de indieners enkele denksporen om uitvoering te geven aan het regeerakkoord: een voorstel van decreet op de trage wegen of de modernisering van de Buurtwegenwet, wat een kleine aanpassing vergt om de trage wegen onder het Rooilijndecreet te laten vallen. Omdat die oplossingen niet voldeden, zochten de indieners verder dan het regeerakkoord, namelijk naar een geïntegreerde benadering, en zij kwamen tot de idee van een decretale regeling voor alle gemeentewegen, dus niet alleen buurtwegen en trage wegen, maar ook alle gemeentelijke wegen voor zowel gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd verkeer. Voorheen werd er altijd uitgegaan van het eigendomsstatuut en de juridische oorsprong van de weg, nu van de beheerder van de weg, namelijk het lokale bestuur. De inspiratie hiervoor kwam uit Wallonië.

De conceptnota-auteurs stellen zich twee doelen: een geïntegreerd voorstel van proceduredecreet voor aanpassing van alle gemeentewegen en een decretale

---

<sup>1</sup> Regeringsverklaring van de Vlaamse Regering (*Parl.St.* VI.Parl. 2014, nr. 31/1, p. 68-69).

basis voor een netwerk van trage wegen. Met de integratie streven ze naar een meer logische en hedendaagse taakverdeling bij de behandeling van de wegendossiers en de wegwerking van de grote verschillen tussen de regelgeving voor de gemeentewegen en voor de buurtwegen. Een juridische verankering van de trage wegen is nodig voor een netwerk.

Duidelijkheid en rechtszekerheid zijn volgens de spreker twee basisprincipes voor een voorstel van decreet op de gemeentewegen. Procedures dienen vereenvoudigd en geïntegreerd te worden; zoveel mogelijk moeten bestaande – en geen nieuwe – instrumenten worden gebruikt. Voor de lokale besturen is minder administratieve last dan weer wezenlijk. Met de subsidiariteit als leidmotief dient duidelijk bepaald te worden wie voor wat bevoegd is. Tot slot moeten er voldoende inspraak- en beroepsmogelijkheden zijn voor derden.

### 1.3. Weg te werken problemen

#### 1.3.1. *Geïntegreerde benadering*

De geïntegreerde benadering moet de huidige veelal ad-hocbeslissingen van gemeenteraad of deputatie vermijden. Het ad-hocdossier houdt doorgaans weinig rekening met de toekomstwaarde of het grensoverschrijdende karakter. Om dat te wijzigen, is een algemeen Vlaams afwegingskader nodig, waaraan aanleg, verlegging of afschaffing moeten worden getoetst. Dat afwegingskader stelt het algemeen belang voorop en dwingt rekening te houden met recreatieve, functionele, toeristische en culturele aspecten alsook met de duurzaamheid van het netwerk.

Om de lokale besturen niet te belasten, zal een lokaal beleidsplan niet verplicht worden, hoewel het wel aan te raden is en het hun gemakkelijker maakt te voldoen aan de algemene motiveringsplicht. Om het afschaffen van wegen weldoordacht te maken, moet in elke motivering de hiërarchie van de ladder van Lansink gevolgd worden: behoud, verplaatsing, opheffing.

#### 1.3.2. *Vereenvoudiging van de procedures*

Momenteel zijn de procedures voor de wijziging of afschaffing van tracés van buurtwegen ingewikkeld. In 2013 zijn die al gedeeltelijk vereenvoudigd, toch moet de beslissing van de gemeente nog altijd bevestigd worden door de deputatie. Ook het beroep bij de minister staat nog in het decreet.

Vereenvoudiging betekent echter niet dat de inspraak van de bevolking of de beroepsmogelijkheden afgeschaft worden. Volgens het voorstel blijven het openbaar onderzoek, het advies van de deputatie, het beroep bij de Vlaamse Regering en de Raad van State bestaan, maar de procedure is aanzienlijk vereenvoudigd.

#### 1.3.3. *Geen cumulatieve procedures*

Nu moeten de verschillende procedures na elkaar toegepast worden: eerst een voetweg afschaffen of verleggen, dan een verkavelingsvergunning indienen. Ooit werd het ruimtelijk uitvoeringsplan Gevangenij Dendermonde vernietigd omdat men de voetweg vergeten was af te schaffen. Ook de procedure voor het stadion van Brussel is stopgezet wegens een voetweg. In de conceptnota wordt voorgesteld de stappen te integreren in één dossier, wat eenvoudiger is en tijd spaart.

De procedure voor gemeentewegen zal dan deel uitmaken van een verkavelingsaanvraag, een ruimtelijk uitvoeringsplan, een ruilverkaveling, een landinrichtingsplan enzovoort. Zo is het ook niet nodig nieuwe instrumenten te creëren.

#### *1.3.4. Eenvoudige regularisatie van historische situaties*

Absurde situaties als een voetweg over een schoolspeelplaats of door een huis mogen nu niet afgeschaft worden als er geen waardig alternatief is. Volgens de conceptnota kunnen die nu wel geschrapt worden, waarmee niet gezegd is dat er geen alternatief moet geboden worden.

#### *1.3.5. Beheer en handhaving door lokale besturen*

Een laatste probleem van de lokale besturen zijn het beheer en de handhaving van het netwerk van buurtwegen en trage wegen. Momenteel kan een lokaal bestuur alleen maar via gerechtelijk weg optreden tegen het afsluiten of slecht onderhouden van een dergelijke weg. Er moet een eenvoudig systeem komen zodat de lokale besturen zelf kunnen optreden.

### **1.4. Visievorming**

Om de visievorming te sturen, komt er een Vlaams afwegingskader. Zoals gezegd wordt aan de lokale besturen gevraagd een beleidsplan, een lokaal afwegingskader en gemeentelijke actieplannen op te stellen, maar die zijn niet verplicht. De beheerder, in dit geval het lokale bestuur, is bevoegd voor de gemeentewegen. De procedures worden geïntegreerd en zoals gezegd gekoppeld aan de planningsprocessen en vergunningsaanvragen.

### **1.5. Bevoegdheidsverdeling**

In de conceptnota staan procedures voor de aanleg, het wijzigen of verplaatsen, het opheffen of afschaffen van een gemeenteweg. Die zijn gebaseerd op de bestaande procedures. De aanleg van een nieuwe gemeenteweg kan in het rooilijnplan, het ruimtelijk uitvoeringsplan of de verkavelingsaanvraag. Er is dus geen aparte beslissing meer voor nodig. Het wijzigen of verplaatsen van een gemeenteweg gebeurt dan in het rooilijnplan, het ruimtelijk uitvoeringsplan of de (wijziging van) verkavelingsaanvraag met rooilijnplan.

Ook voor het opheffen of afschaffen van een weg volstaan de bestaande procedures: een ruimtelijk uitvoeringsplan of een verkavelingsaanvraag. Als er geen ruimtelijk uitvoeringsplan, verkavelingsplan of vergunning voor dat gebied is, is een aparte procedure nodig om met een besluit een rooilijnplan op te heffen: de gemeenteraad beslist, waarop een openbaar onderzoek en een advies van de deputatie volgen, en de gemeenteraad definitief kan goedkeuren. De deputatie of Vlaanderen hebben een schorsingsmogelijkheid en beroep bij de Raad van State is mogelijk.

### **1.6. Vergoedingen en meerwaarderegeling**

Een ander onderdeel van de conceptnota gaat over de vergoedingen en de meerwaarbepaling. Een nieuwe weg wordt openbaar domein. Dus is onteigening, onderhandeling in der minne of gratis grondafstand nodig. Bij de afschaffing zal de gemeente proberen de grond te verkopen. Soms is de eigenaar een privépersoon; dan dient er een meerwaarde bepaald te worden. De huidige zogenaamde welvoeglijkheidsschikking houdt geen rekening met specifieke situaties. De spreker acht het beter dat vergoedingen en meerwaarde bij het begin van de procedure bepaald worden, in plaats van zoals nu op het einde.

### 1.7. Beheersaspecten

De gemeente staat in voor het beheer van de gemeentewegen, maar kan dat uitbesteden door overeenkomsten af te sluiten met andere gemeenten, organisaties en particulieren. Dat blijft zo. Momenteel kan de gemeente niet optreden als een weg wordt afgesloten of slecht wordt onderhouden. Volgens de auteurs van de conceptnota moet in het nieuwe decreet de gemeente een duidelijk mandaat krijgen om op te treden tegen de inname van gemeentewegen, met dwingende maatregelen, administratieve handhaving zoals met gemeentelijke administratieve sancties, maar ook ambtshalve optreden.

### 1.8. Ondersteuning van het wegenbeleid van de gemeenten

Kortom, de auteurs willen dat de conceptnota uitmondt in een decreet dat de gemeenten steunt in hun tragewegenbeleid en helpt een aantrekkelijk netwerk uit te bouwen. Lies Jans herhaalt waarom het dit keer wel zal lukken een voorstel van decreet goed te keuren. Het geldt voor alle gemeentewegen; Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit worden erbij betrokken. Het Waalse décret relatif à la voirie communale waarop de regeling gebaseerd is, is de Raad van State al gepasseerd. De gemeenten krijgen het volle vertrouwen. Het wordt hen zo gemakkelijk mogelijk gemaakt door bestaande instrumenten en eenvoudige en geïntegreerde procedures.

Om te verhinderen dat er massaal buurtwegels verdwijnen, is de afschaffing of verlegging alleen maar mogelijk met een grondige motivering, waarbij de beslishiërarchie behoud, verplaatsen, afschaffing gevolgd moet worden. Voldoende inspraak met zowel openbaar onderzoek als adviezen en de beroepsmogelijkheden zijn gegarandeerd.

Volgens de conceptnota is de afschaffing van heel wat of alle (verdwenen) buurtwegen in één gemeentedekkend ruimtelijk uitvoeringsplan of besluit niet mogelijk. Nu is het zo dat een buurtweg die dertig jaar niet gebruikt wordt, kan geschrapt worden, de zogenaamde verdwijnende verjaring. De auteurs van de conceptnota stellen voor die te schrappen. De lokale besturen worden niet verplicht een volledige inventaris te maken van alle trage wegen en gemeentewegen. Dat houdt immers ook het risico in dat de besturen op het idee komen alle in onbruik geraakte voetwegen af te schaffen.

### 1.9. Samenvatting

Samenvattend willen de auteurs met de conceptnota de start geven voor één decreet Gemeentewegen met geïntegreerde procedures voor alle soorten gemeentewegen. De planlast voor de gemeenten verhoogt niet. De Atlas der Buurtwegen zal op termijn verdwijnen, wat niet betekent dat er geen inventaris meer zal zijn. Gemeenten moeten geen digitaal planregister maken, maar wel een inventaris van alle administratieve beslissingen over de wegen.

De meerderheidspartijen hebben hierover al overleg gehad met vzw Trage Wegen, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, met de Vereniging van de Vlaamse Provincies, de Boerenbond, de Landelijke Gildes enzovoort. Tot nog toe zien die allemaal kansen in de conceptnota. De meerderheid heeft beslist daartoe een voorstel van decreet op te stellen.

## 2. Bespreking

*Lode Ceyssens* benadrukt namens CD&V het belang van de trage wegen. Elke aanwezige is ervan overtuigd dat Vlamingen meer gebruik moeten maken van duurzame transportmiddelen. Verkeersveilige verbindingen tussen woonwijken en

andere bestemmingen zijn belangrijk. Vlaanderen heeft een historisch netwerk van trage wegen, weliswaar niet altijd even zorgvuldig onderhouden. Die moeten waar nodig aangevuld worden met nieuwe verbindingen. De huidige wetgeving is goed voor de bescherming van de historische tracés maar te omslachtig voor zinvolle verleggingen.

CD&V acht het bijzonder onlogisch dat brede wegen met autoverkeer in beide richtingen terecht door een lokale overheid beheerd worden, terwijl voor smallere wegen met minder gebruikers verscheidene procedures bij centrale overheden gevolgd moeten worden.

De interesse voor trage wegen is sterk toegenomen, onder andere door sensibiliseringsacties als die van vzw Trage Wegen, ook bij lokale besturen. CD&V juicht dan ook de consensus onder de meerderheidspartijen toe. De voorkeur voor trage verbindingen wordt daarbij gecombineerd met nieuwe procedures, pragmatisme en een lokale benadering, wat CD&V uitermate charmeert.

Het is beter nieuwe verbindingen te maken dan woningen af te breken die onterecht op een buurtweg gebouwd zijn. Het professionalisme en de verantwoordelijkheidszin van de lokale besturen is er de laatste jaren aanzienlijk op vooruitgegaan, ook in sectoren als ruimtelijke ordening, milieurecht en erfgoed. De lokale besturen zijn er zeker niet op gebrand zoveel mogelijk wegen te schrappen, maar zijn het best geplaatst om pragmatische aanpassingen te doen in het belang van de inwoners.

Lode Ceyssens pleit ervoor dat de adviezen moeten ingediend worden tijdens de periode van het openbaar onderzoek zodat er geen vertraging opgelopen wordt. Allicht zal de conceptnota niet alles oplossen maar zij heeft het grootste potentieel oplossend vermogen van alle voorstellen tot nog toe met het oog op trage, veilige en vooral nuttige verbindingen.

Hoewel de Wetstraat er slechts beperkt in geïnteresseerd is, is volgens *Gwendolyn Rutten* de Dorpsstraat er wel degelijk erg bij betrokken. Ze dankt de commissie en de initiatiefnemers om er hun schouders onder te zetten. Chiro, mountainbikevereniging, wandelclubs, schoolgaande jeugd zijn maar enkele groepen die er belang bij hebben.

Daarnaast is het positief dat er een einde komt aan kafkaïaanse toestanden waarbij wegen uit de jaren stilletkens die door een huis lopen tot procedures kunnen leiden. Een pragmatische, proportionele benadering die de positieve aspecten van trage wegen tot hun recht laat komen en de kafkaïaanse, vaak betuttelende dwangmatige kantjes weghaalt, is nodig.

Dat het beslissingsrecht bij de stad of gemeente komt te liggen, is een ander positief aspect. Nu is het zo dat het lokaal bestuur wel verantwoordelijk is voor het publieke gebruik, het onderhoud en de toegankelijkheid van die trage wegen, ook al is het geen eigenaar; maar voor de afweging of de weg nuttig is en gebruikt wordt, hangt het lokale bestuur af van het provinciale niveau. Het is goed dat de conceptnota de logica omdraait: het lokale niveau beslist, het provinciale niveau kan dan counteren op basis van het bovenlokale belang.

De liberale fractie hecht er belang aan dat de ondergrond van de trage wegen vaak eigendom is van particulieren. De wegen lopen niet altijd op de meest logische plaats. *Gwendolyn Rutten* is het er dus mee eens dat een pragmatische aanpak waarbij vlotte verbindingen primeren, belangrijk is.

Als een weg verdwijnt of verlegd wordt, verdwijnt ook het publieke gebruik van die grond. In theorie wordt die grond dan meer waard. Meerwaardebepalingen

zijn dus nodig. De Atlas der Buurtwegen van 1841 is decennialang amper gebruikt. Vergunningen werden afgeleverd voor bouwen of verkavelen bovenop trage wegen. Het huidige recht en het decreet maken geen onderscheid tussen wie een vergunning kreeg of niet, in elk geval moet er betaald worden. Zo een weg door een vergund huis loopt, moet de eigenaar een prijs per m<sup>2</sup> betalen om die weg afgeschaft te krijgen. Ook dergelijke wantoestanden moeten door de nieuwe regeling weggewerkt worden. Uiteraard kan het niet de bedoeling zijn zo maar wegen af te schaffen of te verleggen om grond meer waarde te geven. Het belang van de gebruiker en de gemeenschap moet vooropstaan. De visie en richting zitten juist, nu komt het erop aan snel decretale teksten te hebben.

*Björn Rzoska* vindt het goed dat de problemen aangepakt worden. Zijn fractie zal het voorstel alle kansen geven. Dat er niet overal een inventaris van de trage wegen moet komen, vindt hij een gemis. Een basissteen van het beleid ontbreekt daardoor. Waarom springen de indieners daar zo laks mee om?

*Lies Jans* zegt dat de meerderheid wil dat het tragewegennetwerk uitgebreid wordt en dat de lokale besturen daar eenvoudige instrumenten voor hebben. Ook zij was in het begin voor een verplichte inventaris. Bepaalde gemeenten voldoen na tien jaar nog niet aan de verplichtingen in het kader van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening om ontvoogd te worden. Het is dus niet gezegd dat ze allemaal die volledige inventaris van de trage wegen zullen maken. En wat dan? Ze bestraffen? Het lid acht het beter eenvoudige hulpmiddelen te bieden dan hen te verplichten.

*Gwendolyn Rutten* weet dat de Atlas der Buurtwegen van 1841 die wegen rechtskracht geeft. Een gemeentelijke inventaris moet die lijst eigenlijk up-to-date maken. Dat opleggen zorgt niet alleen voor veel regelneverij, veel werk en soms nutteloze kosten zonder onmiddellijk veel resultaten op te leveren, maar zal daardoor ook op veel weerstand botsen. Het is beter dat van onderuit en pragmatisch te laten groeien.

*Lode Ceysens* denkt dat de gemeenten hun tijd beter investeren in een inventaris van nuttige trage verbindingen. Limburg heeft heel wat trage verbindingen letterlijk gebetonneerd met het fietsroutenetwerk, waar niet alleen recreatief maar ook functioneel van gebruikgemaakt wordt. Nu komen de niet-gebetonneerde versies vaak pas op een gemeenteraad als het om betwistingen gaat. Zo de gemeenten meer bevoegdheden krijgen, kunnen ze zelf nuttige trage verbindingen bestendigen of verleggen in het voordeel van de gebruikers.

*Björn Rzoska* wil gewoon vermijden dat er wegen om oneigenlijke redenen geschrapt wordt, wat niet wil zeggen dat hij geen vertrouwen heeft in de lokale besturen die het doorgaans zeer goed doen op dit vlak. De Groenfractie zal de nieuwe regeling een faire kans geven en met een open blik becommentariëren.

Lies JANS,  
voorzitter

Karin BROUWERS,  
verslaggever