



Vlaams
Parlement

stuk **1062** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 31 maart 2011 (2010-2011)

Voorstel van decreet

van de heren Dirk de Kort en Jos De Meyer
en de dames Karin Brouwers, Tinne Rombouts en Els Kindt

houdende het opmaken van het plan Trage Wegen
en het vastleggen van het statuut van de trage wegen

TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

1. Voorgeschiedenis

1.1. Drie voorstellen trage wegen, drie legislaturen

Op 30 april 2003 diende de heer Jos Bex een voorstel van decreet betreffende de buurtwegen en de trage wegen in (*Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1688/1).

Op 9 mei 2003 diende de heer Jacky Maes een voorstel van decreet houdende de regeling voor de trage wegen in (*Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1707/1).

Het voorstel van de heer Bex werd tijdens de legislatuur 2004-2009 ongewijzigd opnieuw ingediend op 18 februari 2005 als *Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 201/1.

Het voorstel van de heer Maes werd ongewijzigd opnieuw ingediend op 19 mei 2005 als *Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 332/1.

Een derde voorstel van decreet, tot instelling van een netwerk van stille wegen en houdende de vervanging van de wet op de buurtwegen, werd ten slotte door de heren Tom Dehaene, Jos De Meyer en Herman Schueremans en de dames Hilde Crevits en Tinne Rombouts ingediend op 25 mei 2005 (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 344/1).

Die drie voorstellen van decreet rond trage/stille wegen stonden in de loop van de vorige legislatuur enkele keren gezamenlijk geagendeerd in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie. De respectievelijke indieners hadden uitstel van bespreking gevraagd om zich eerst gezamenlijk over de (hun) drie voorstellen te kunnen beraden. Uiteindelijk raakten de voorstellen niet (meer) geagendeerd.

1.2. Punten van overeenstemming in de drie voorstellen

- 1° De appreciatie voor trage wegen is hoog: de drie voorstellen kennen een belangrijke functie aan trage wegen toe voor uiteenlopende categorieën van gebruikers, en voor de lokale mobiliteitsproblematiek in het algemeen. Een netwerk van verkeersluwe wegen/paden (voetgangers, fietsers) zagen alle indieners als cruciaal;
- 2° de algemene doelstelling is een netwerk uit te bouwen: de algemene opzet is het potentieel te inventariseren, te evalueren, en verder te ontwikkelen;
- 3° een planmatige aanpak is noodzakelijk: alle voorstellen zijn het erover eens dat trage wegen niet op zich kunnen worden bekeken, maar dat ze in samenhang moeten worden beschouwd. Het werken aan dergelijke plannen trage wegen moet geordend en planmatig verlopen;
- 4° actie is nodig: de Buurtwegenwet van 1841 is achterhaald, bevat onduidelijkheden, en leidt tot een aantal praktische problemen (voorstel-Bex en voorstel-Dehaene). Het voorstel-Dehaene verwijst naar de voortdurende rechtsonzekerheid ten gevolge van procedureslagen voor rechtbanken. Er verdwijnen voortdurend wegen en dat is problematisch.

1.3. *Bredere maatschappelijke ontwikkelingen tijdens de vorige legislatuur*

De trage wegen zijn herontdekt. Trage wegen vzw is gestart met initiatieven op het terrein; ook de lokale besturen zetten in op voetpaden en fietspaden: voor lokaal toerisme, wandelnetwerken, maar ook functioneel, als noodzakelijke en complementaire aanvulling op andere mobiliteitsvormen.

Anderzijds zijn de problemen te velde ook dezelfde gebleven: een kluwen van juridische regels, procedures, de onmogelijkheid om op het terrein op te treden enzovoort. Het ontbreekt de lokale besturen aan handhavingsmogelijkheden op de trage wegen met hun uiteenlopende juridische statuten. Er zijn voortdurend rechtszaken, juridische betwistingen en elkaar tegensprekende vonnissen, die de juridische onduidelijkheid bevestigen.

Ten slotte mag even worden stilgestaan bij de enorme vlucht die het recreatief wandelen en fietsen in Vlaanderen heeft genomen het afgelopen decennium, voornamelijk dankzij de ongeëvenaarde fietsknooppuntennetwerken, die inmiddels over het gehele Vlaamse grondgebied zijn ontwikkeld, maar ook middels de opkomende wandelnetwerken, die eveneens op een systeem van geschakelde lussen zijn gebaseerd, en die heel wat landelijke gebieden – met hun aantrekkingspolen landbouw, erfgoed, natuurbeleving enzovoort – voor de rustzoekende hebben ontsloten.

Volgens recente studies zal de recreatie in eigen omgeving de komende jaren met 30% stijgen in Vlaanderen.

2. De draad weer opnemen

De vermelde voorstellen van decreet werden tijdens de legislatuur 2009-2014 tot dusverre niet opnieuw ingediend. De indieners van dit voorstel menen dat de behoefte aan een netwerk en een statuut trage wegen evenwel nog steeds groot is.

2.1. *Achtergronden van het voorliggende voorstel van decreet, anno 2013*

- De behoefte aan een fijnmazig geheel van verkeersveilige, autovrije verkeersverbindingen, zowel in stedelijk als in landelijk gebied, blijft zeer actueel. De netwerkgedachte wijst op de noodzaak alles in zijn samenhang te bekijken, de samenhang tussen trage wegen, en de samenhang met het verplaatsingsgedrag van mensen.
- Dit voorstel geeft zeer concreet invulling aan het algemeen aanvaarde STOP-principe (een rangorde van wenselijke mobiliteitsnormen: voetgangers-fietsers-openbaar (en collectief) vervoer-personenwagens), is er als het ware ‘het alfa en omega’ voor.
- Het ondersteunt de realisatie van de doelstellingen van de Vlaamse Regering inzake verkeersveiligheid op structurele wijze.
- De regelgeving in verband met trage wegen moet nauwer bij de regelgeving in verband met mobiliteit aansluiten. Het gaat in dit voorstel over trage wegen; trage wegen zijn dienstig voor trage mobiliteit. Trage wegen hebben immers een bijzondere waarde voor de mobiliteit, verkeersveiligheid, recreatie, natuurbeleving enzovoort. Als zodanig sluit dit voorstel aan bij het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat de modal shift beoogt, en meer in het bijzonder – en als een van de belangrijke doelstellingen – beoogt de verplaatsingen over een korte afstand te voet of per fiets te maken in plaats van met de auto. Daarvoor zijn (meer) trage wegen nodig.
- Er is een bestaand (cultuurhistorisch) patrimonium dat moet worden gevaloriseerd en behouden.

- Het scherpstellen van het juridische statuut is nog steeds aan de orde, de behoefte aan rechtszekerheid is hoog: het is dus zaak duidelijkheid te scheppen voor de gebruiker, voor diegene die verantwoordelijk is voor de goede staat van de wegen, en (in voorkomend geval) voor de eigenaar van de grond. De gebruikers noch de aangelanden maken het onderscheid tussen wegen met een publieke erfdienstbaarheid of buurtwegen. De problematiek met betrekking tot de Atlas der Buurtwegen kan met andere woorden niet losgekoppeld worden van het geheel.
- Doordat het voorstel ertoe strekt het aanbod trage mobiliteit te evalueren en betwistingen te beperken, draagt het bij tot het creëren van een groter draagvlak.
- De indieners gaan ervan uit dat een dergelijk project waarbij de gehele bevolking baat heeft, door lokale besturen gedragen moet worden. De tekst van het voorstel is ook in die zin. De indieners geloven echter meer in de wortel dan in de stok, en hopen dat de Vlaamse Regering via de talrijke mechanismen die haar ter beschikking staan, hardwerkende besturen ook krachtadig ondersteunt in dit verhaal. In de toelichting bij artikel 9 van dit voorstel van decreet wordt ingegaan op de kosten.
- Ten slotte moet ook even worden verwezen naar de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. In de reeks aanbevelingen en projecten die door de Vlaamse Regering werden geselecteerd om de aanbevelingen in de resolutie te implementeren, is ook de vereenvoudiging van de regelgeving in verband met trage wegen opgenomen.

2.2. Opzet van het huidige voorstel van decreet

De opzet van dit voorstel van decreet is de trage mobiliteit beschikbaar maken voor iedereen, de kwaliteit ervan garanderen, de bestaande infrastructuur vrijwaren en verbeteren, dat op een gestructureerde manier aanpakken, ‘met kwaliteitsgarantie’ de verouderde decreetgeving moderniseren en daarmee de huidige rechtsonzekerheid en knelpunten wegwerken, en de gemeenten een instrument aanbieden om werk te maken van de trage wegen.

Het voorstel heeft dus betrekking op alle wegen die in het algemeen niet door gemotoriseerd autoverkeer worden gebruikt, maar die wel gebruikt worden als ontsluiting voor land- en tuibouwgebieden en die als verbinding hoofdzakelijk door de zwakke weggebruiker (of beter: de kwetsbare verkeersdeelnemer) worden gebruikt, verschillende soorten wegen en weggetjes, ongeacht het eigenaarsstatuut van die wegen, en een aantal artikelen van de Buurtwegenwet in het bijzonder.

2.3. Inhoud van dit nieuwe voorstel

De basisdoelstelling is het bestaande areaal trage wegen te inventariseren, de onderlinge samenhang na te gaan met het oog op verbindingen voor trage mobiliteit, de bestaande trage wegen toekomstgericht aan te passen door bestaande trage wegen te verbeteren of te vervangen door nieuwe trage wegen om op die manier alle inwoners voldoende en kwaliteitsvolle trage mobiliteit aan te kunnen bieden. Daartoe wordt aan steden en gemeenten een aangepast wettelijk kader aangereikt.

Het einddoel is dat nieuwe netwerken trage wegen vorm krijgen, met een eigen aangepast statuut, waarbij de historische atlassen buurtwegen vervangen worden door nieuwe netwerken.

Er moet worden voorzien in een soort overgangsperiode (waarin nog altijd naar de oude atlassen kan worden teruggegrepen), tot zolang het gehele werk niet is voltooid. Er wordt immers vastgesteld dat het werken aan trage wegen ... langzaam verloopt, tijd vraagt, veel

overleg, opzoekingswerk enzovoort. Planmatige aanpak, draagvlakvergroting en multifunctionaliteit zijn essentiële onderdelen.

Het algemene doel is te komen tot meer en betere trage mobiliteit, door de actualisering en kwaliteitsverbetering, de kansen en opportuniteiten daarin maximaal aan te wenden om op termijn tot een vernieuwde en volledig uitgebouwde infrastructuur trage mobiliteit te komen.

In plaats van een volledig nieuwe procedure te kiezen, is er hier voor geopteerd om de opmaak van een nieuw plan Trage Wegen, dat de Atlas der Buurtwegen moet vervangen, tot stand te laten komen in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplanning, meer bepaald de sneltoets, spoor 2, verbreden-verdiepen van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

Nagenoeg alle Vlaamse steden en gemeenten hebben nu een gemeentelijk mobiliteitsplan. Ze kennen de manier van werken. Voor trage wegen belangrijke aspecten zoals inventarisatie, publieksparticipatie, goedkeuring van gemeenten, onderzoek dwarsverbanden met ruimtelijke ordening enzovoort, zitten in die procedure vervat.

De werkzaamheden vinden dus op het lokale niveau plaats, maar er wordt bepaald dat de provincies de plannen Trage Wegen moeten goedkeuren. Er wordt dus een evenwicht nagestreefd, de juiste invulling van het subsidiariteitsbeginsel.

Het plan Trage Wegen moet gebiedsdekkend zijn, maar er kan gefaseerd, dit wil zeggen per deelgebied, worden gewerkt. De trage wegen uit de Atlas der Buurtwegen krijgen een nieuw kleedje, en aan de lokale besturen wordt een modern, efficiënt en eigentijds juridisch instrumentarium aangereikt. De buurtwegen zullen dan als ‘buurtwegen’ verdwijnen, en worden ofwel trage wegen of ze worden opgenomen in het geheel van gemeentewegen.

Een gedeeltelijke herziening van de Buurtwegenwet van 1841 is voor de indieners geen alternatief. Dit zal de huidige problemen met buurtwegen niet oplossen. Het eigen statuut trage wegen moet het dus mogelijk maken de regelgeving in de 308 steden en gemeenten op gelijke wijze toe te passen. Hoewel wordt uitgegaan van de multifunctionaliteit van de trage weg en de algemene toegankelijkheid, wordt het aan de lokale besturen overgelaten de gebruiksmogelijkheden van de trage wegen vast te leggen, afhankelijk van de specifieke behoeften en omstandigheden.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen en definities

Artikel 1 en 2

Artikel 1 en 2 behandelen de bevoegdheid en de definities.

– Bevoegdheid

In de ingewikkelde bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit zijn de volgende argumenten aan te halen om te staven dat de Vlaamse decreetgever bevoegd is:

- 1° de Buurtwegenwet van 1842 is geregionaliseerd, zo blijkt duidelijk uit de voorbereidende werken;
- 2° in een arrest van 22 november 2006 (nr. 172/2006) heeft het Arbitragehof de bevoegdheid van de gemeenten inzake lokale wegen bevestigd, en ook de bevoegdheid van de decreetgever om te oordelen en te beslissen over het juridisch statuut. Verwezen wordt naar punt B5 in het arrest, en de aanhef van B, die aan duidelijkheid niets te wensen overlaat.

– Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het RSV spreekt onder het deel ‘Gewenste ruimtelijke structuur’ onder 3.2.5. op pagina 494 over ‘de lokale wegen’, en stelt: “Fiets- en voetgangersroutes worden aangeduid en geselecteerd in de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen; zij zijn niet structuurbepalend op Vlaams niveau.”.

Bij elke type van ‘lokale wegen’ gaat het evenwel steeds (nog) over wegen die nog bestemd zijn voor autoverkeer. Het RSV is dus erg sober met betrekking tot de trage wegen.

Op een vraag op het Mobiliteitscongres van 7 maart 2007 over de categorisering van gemeentewegen werd door de leidend gewestelijk ambtenaar geantwoord dat dat eigenlijk in het GRS moest zijn afgebakend, maar dat die oefening naar de gemeentelijke mobiliteitsplannen werd doorverwezen(!).

De essentie van de nieuwe decreetgeving ruimtelijke ordening (1999) is wel de dualiteit visie/uitvoering. Indien het GRS geen visie heeft vastgelegd, dan bestaat er geen grond voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)!

Het is met andere woorden duidelijk dat de wetgeving ruimtelijke ordening op dit punt tekortschiet, dat vele gemeenten de oefening lokale wegen niet hebben doorgetrokken tot op het laagste niveau (weggetjes, kerkpaden, servitudes, natuurpaden enzovoort) en dat er juridische onduidelijkheden blijven bestaan.

– Dit voorstel van decreet

Dit voorstel van decreet voert derhalve een nieuwe categorie van lokale wegen in, de trage wegen, en bepaalt het overeenkomstige statuut. De trage wegen in de gemeente worden aangewezen volgens artikel 4 tot en met 7. Door de bevestiging van hun aanwijzing in de regionale mobiliteitscommissie nemen ze hun statuut aan. Het statuut treedt dertig dagen daarna in werking. Door die manier van werken krijgt de Buurtwegenwet, voor de buurtwegen en paden uit de atlas van 1842, een soort uitdovend karakter.

Vandaar dat onder ‘definities’ een definitie van trage wegen wordt gegeven. De gehanteerde definitie impliceert de multifunctionaliteit van de trage wegen, zoals in artikel 3 als principe wordt gesteld. Artikel 15 bepaalt evenwel dat door bepaalde manieren van inrichting de gemeente het gebruik van bepaalde wegen in tijd (bijvoorbeeld nacht, broedseizoen enzovoort) of voor bepaalde gebruikers (bijvoorbeeld ruiters, fietsers enzovoort) kan beperken.

Op enkele studiedagen van de VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) werd recent het functietoekenningsplan landelijke wegen voorgesteld, en de methodiek om dit uit te werken. Er wordt gesteld dat landelijke wegen zeer verschillende functies kunnen hebben, en er voor gepleit om de wegen in functie daarvan in te richten. Gemeentebesturen krijgen daarvoor een geëigende methodiek aangereikt.¹ In dit voorstel van decreet blijft dit (evenwel) de vrijheid van de steden en gemeenten.

Dit voorstel van decreet is, voor wat de definitie van trage weg betreft, geïnspireerd door het KB van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

¹ Zie <http://www.vvsg.be/platteland/steunpuntlandelijkegemeenten/landbouwwegen/Pages/default.aspx>

De toevoeging van een specifiek verkeersbord volgt de logica van het decreet. Op deze manier weet men duidelijk dat het om een trage weg gaat (gekenmerkt door een eigen statuut), en wordt de herkenbaarheid van de weg bevorderd. De Raad van State heeft de impliciete bevoegdheden reeds bevestigd voor verkeerssignalisatie van boswegen.

Het plan Trage Wegen is het geheel van trage wegen, maar bij de opmaak ervan moet de samenhang met volledig vrijliggende fietsverbindingen, goed aangelegde fiets- en voetpaden, en andere trage wegen uit het bovenliggende wegennet worden bekeken.

In deze toelichting wordt soms de term ‘netwerk’ gebruikt. Netwerk moet niet letterlijk worden begrepen. In het normale woordgebruik met betrekking tot netwerk is interconnectie (alles is met alles verbonden) belangrijk. Dat is in het verkeer eveneens het geval, maar die onderlinge verbondenheid hoeft niet noodzakelijk 100% over trage wegen te lopen in een geheel aanbod van trage mobiliteit. Ook bijvoorbeeld een doodlopend stukje trage weg kan tot een netwerk behoren.

Terzijde wordt opgemerkt dat er reeds ‘netwerken’ bestaan:

- voor de ‘fietsroutenetwerken’ bestaan er ‘richtlijnen voor de bewegwijzering van toeristische fietsroutenetwerken, ruiter- en wandelroutes’, zoals ze in het Belgisch Staatsblad van 17 oktober 2000 zijn gepubliceerd en gedefinieerd. Dat biedt een goed houvast. De routes zullen evenwel ook gebruik moeten maken van trage wegen, zoals ze in de gemeenten bestaan;
- voor de Grote Routepaden (GR-paden) zijn vermelde richtlijnen moeilijker hanteerbaar. De vzw GR-paden bepaalt in feite de trajecten (maar is ook een onderdeel van een internationale organisatie). De GR-paden zijn niet decretaal verankerd. De tracés van de vzw’s hebben geen juridisch bindende waarde;
- wat de zogenaamde ‘caminowegen’ of pelgrimspaden betreft, is de toestand zo mogelijk nog confuser. Er zijn wel enkele caminoverenigingen, maar over trajecten van pelgrimspaden bestaat niet altijd eensgezindheid. In feite zijn de caminowegen een soort GR-paden (want bepaalde delen van GR gaan over caminotrajecten), maar de beide begrippen dekken elkaar niet.

Fietsroutenetwerken en GR-paden ressorteren naar het statuut van de wegen onder de algemene rechtsbeginselen. Dat wil zeggen dat voor zover er geen gemotoriseerd verkeer op toegelaten is, het ook trage wegen zijn.

Onder punt 3° van de definities wordt voorzien dat de wegbeheerder de gemeente is, wanneer geen andere overheid of rechtspersoon kan worden aangewezen. Het is een belangrijk algemeen uitgangspunt. Voor trage wegen is de gemeente bevoegd, tenzij een andere overheid of dienst is aangewezen.

Door de opname in het plan Trage Wegen zullen de trage wegen van andere wegbeheerders dan de gemeenten eveneens onder de bepalingen van dit decreet en zijn (eventuele) uitvoeringsbesluiten vallen.

Voor de multifunctionaliteit der trage wegen, zie hieronder onder artikel 3.

Hoofdstuk 2. Trage mobiliteit

Artikel 3

Het hoofddoel is de inwoners voldoende en kwaliteitsvolle trage mobiliteit aan te bieden, door elk gebied te ontsluiten met een geschakeld geheel van trage wegen.

Voor de eigenschappen van het geheel der trage wegen kunnen de steden en gemeenten rekening houden met gemeentelijke of deelgemeentelijke criteria zoals bevolkingsdichtheid, aanwezigheid van tragemobiliteitgenererende centra zoals scholen, openbare diensten, verzorgingsinstellingen enzovoort. Trage wegen zullen mee bepaald worden door antwoorden op vragen zoals: hoe zien we dat?, wat willen we er juist mee?, waar zitten we nu met onze trage mobiliteit?, zijn er soms knelpunten van trage mobiliteit?, hoe moet het netwerk dat we voor ogen hebben, er eigenlijk uitzien? enzovoort.

Ook om die reden is het logisch het plan Trage Wegen te laten aansluiten bij het lokaal mobiliteitsplan, omdat dezelfde data en gegevens relevant zijn.

Het netwerk moet finaal gebiedsdekkend zijn, maar kan voor deelgebieden apart worden opgesteld (artikel 4).

In artikel 3 is de multifunctionaliteit van trage wegen opgenomen. In de definities hierboven is dit omschreven. Trage wegen kunnen zorgen voor een veilige verbinding naar school of een rustige voetweg van het verzorgingstehuis naar het centrum; trage wegen zijn dragers van recreatie en landschapsbeleving enzovoort. De trage wegen moeten een voldoende weerspiegeling zijn van die multifunctionaliteit.

Zonder uitputtend te zijn kan worden gesproken van: functionele trage mobiliteit (snelle en vooral verkeersveilige verbindingen), recreatieve mobiliteit, landschapsbeleving en erfgoedontsluiting, het ontsluiten van land- en tuinbouwgebieden, natuurverbinding en habitatontsluiting, de wandeling om de wandeling enzovoort.

De multifunctionaliteit kan in de praktijk problemen opleveren (het gebruik door ruiters én door sportieve fietsers op een trage weg van een meter breed bijv.). We komen hier verder op terug. Hier wordt het principe vooropgezet.

Hoofdstuk 3. Het opstellen van een plan Trage Wegen

De artikelen 4, 5 en 6 moeten in hun samenhang worden beschouwd. Artikel 4 zegt wat het plan Trage Wegen is en inhoudt. Artikel 5 geeft aan wat de juridische betekenis is van het plan, welke juridische gevolgen er aan vastkleven. Hoe het plan tot stand komt en wordt gewijzigd, welke handelingen van de gemeentelijke overheid een zelfde gevolg sorteren, wordt aangegeven in artikel 6.

Artikel 4

Het uitgangspunt is dat elke stad of gemeente de bestaande toestand van trage verkeersverbindingen bekijkt, en grondig op zijn waarde beoordeelt. Er is nu een lappendeken van fietsdoorsteekjes, kerkpaden, bestaande historische buurtwegen, ‘sentiers’ enzovoort. Cruciaal is het geheel te bekijken, niet (meer) weggetje per weggetje: de zaken dus in hun onderlinge samenhang te benaderen.

Een goede gegevensverzameling zal belangrijk en cruciaal zijn: is het een buurtweg van de atlas, of niet, wie is eigenaar?, rust er een dertigjarige erfdienstbaarheid van overgang op?, hoe lang in onbruik?, zijn er notariële bepalingen? enzovoort.

Samenhang betekent ook dat men de trage wegen naast de nederzettingenstructuur legt. Die nederzettingenstructuur, maar in het algemeen ook de ruimtelijke structuur met het landbouw- en natuurgebied, is immers totaal niet meer wat ze was in ... 1841. De mensen zijn verhuisd naar nieuwe woongebieden, akkers werden weilanden, ruigten werden bosjes enzovoort: de buurtwegen liggen vaak nog precies waar ze 170 jaar geleden lagen.

In dit artikel wordt bedoeld dat men alle wegen in een eerste benadering meeneemt. Het is dus duidelijk ruimer dan de Atlas der Buurtwegen. In de omschrijving wordt dus evenmin

‘gebruikte’ wegen bedoeld, maar wegen die zich feitelijk op het terrein bevinden, die als zodanig zichtbaar zijn. Beoordeling houdt dus ook in dat men de discussie over in onbruik geraakte en/of ingepalmde wegen niet uit de weg mag gaan.

Met deze oefening krijgen de bestaande buurtwegenatlassen als het ware een nieuw leven. Het plan kan het aanwijzen van nieuwe trage wegen inhouden (missing links op lokaal niveau!).

Het plan wordt dus vastgelegd op grond van mobiliteitsdoelstellingen, ruimtelijke overwegingen (nieuwe of bestaande verkavelingen), schoolfietsroutenetwerken, verkeersveiligheidsargumenten, toegankelijkheid natuurgebieden, ontsluiting toeristische aantrekkingspolen, ontsluiting van land- en tuinbouwexploitaties enzovoort.

Het plan legt met andere woorden de samenhang vast tussen de trage wegen onderling, en de samenhang met het bovenliggende algemene wegennet, afhankelijk van het verplaatsingsgedrag van mensen (school, woon-werkverkeer, recreatie, natuur- en landbouweducatie, land- en tuinbouwverkeer enzovoort).

Het plan geeft een verantwoording en motivatie voor het weglaten van bestaande trajecten buurtwegen of trage wegen. De oefening moet met de nodige zorgvuldigheid gebeuren.

Het plan geldt voor heel de gemeente, maar het plan kan per deelgebied worden uitgewerkt (artikel 6).

– Atlas

Dit plan Trage Wegen zal voor die gemeenten een nieuw soort ‘Atlas van Trage Wegen’ gaan vormen, en in de plaats komen van de Atlas der Buurtwegen (de Buurtwegenwet wordt immers afgeschaft – in feite vervangen).

Voor een aantal wegen op het grondgebied van de gemeente is de vroegere atlas van 1841 de enige eigendomstitel. Vandaar de bepaling onder artikel 18, omdat anders de rechtsgrond voor de eigendom (de titel) zou verdwijnen!

Hoewel er in het geheel niets mis is met het woord atlas, is er in dit decreet voor gekozen de term ‘atlas’ niet meer te gebruiken omdat die mogelijk toch ‘te gedateerd’ klinkt; dat zou met andere woorden een te sterke associatie (kunnen) oproepen met de historische atlassen (die evenwel een heel belangrijke erfgoedwaarde hebben).

Met deze bepalingen wordt de kwaliteit van de plannen Trage Wegen verzekerd:

- alle valabele elementen worden meegenomen in de beoordeling;
- een gemeentelijke visie moet worden vastgelegd. Dit is het toetsingskader waartoe het bestuur zichzelf toe verbindt;
- er worden drie eisen in het decreet vooropgezet;
- als een trage weg wordt afgeschaft of verlaten, of als een trage weg van de atlas, die dertig jaar in onbruik was, opnieuw wordt heropend, dan moet dit worden gemotiveerd;
- de gemeenteraad heft het laatste woord;
- de provincie en de kwaliteitsadviseur (zie de nieuwe procedure gemeentelijk mobiliteitsplan) kijken mee over de schouder, en geven hun fiat;
- alle maatschappelijk betrokken groepen moeten mee aan tafel.

Artikel 5

Dit artikel geeft de juridische betekenis van het plan aan.

– Publieke rechten

Het plan legt op zich de publieke rechten vast. Het publiek recht behelst de principiële toegankelijkheid. Trage wegen zijn in beginsel altijd toegankelijk.

Voor zover de trage wegen niet in eigendom aan de gemeente toebehoren, legt het plan een erfdienstbaarheid van openbaar nut op.²

Dat betekent omgekeerd ook dat slechts een duidelijke en uitdrukkelijke rechtshandeling van de zijde van de overheid – in dit geval het opstellen van een nieuw plan of het wijzigen van een bestaand – als desaffectatie (afschaffing) van een trage weg kan worden beschouwd.

Er bestaat geen wettelijke definitie voor ‘openbaar domein’. Binnen de rechtsleer en rechtspraak bestaat betwisting over wat als publiek domein moet worden gezien. Volgens het Hof van Cassatie vallen “alle overheidsgoederen die hetzij door een uitdrukkelijke, hetzij door een impliciete beslissing van de bevoegde overheid (formeel element) bestemd worden voor het gebruik van allen, zonder onderscheid des persoons (materieel element)” binnen het openbaar domein. Stellen dat alleen (slechts) die goederen die in volle eigendom aan de overheid toebehoren, tot het publiek domein behoren, is dus onjuist.

– Openbare wegen versus private wegen

“In de wetgeving wordt er geen definitie gegeven van het begrip ‘openbare weg’. Het openbaar karakter van een weg ontstaat dan ook door het feit dat de weg gebruikt wordt door het publiek, ongeacht wie ook de eigenaar van de bedding is. Van het ogenblik dat een weg openstaat voor het verkeer, wanneer geen enkele aanduiding vermeldt dat het een private weg is en wanneer de weg gebruikt mag worden door éénieder, betreft het een openbare weg. Dit is bijgevolg een feitenkwestie. Bij onenigheid zal het de rechter zijn die geval per geval zal oordelen of het een openbare weg is of niet (bijvoorbeeld uitzicht van de weg, gebruik van de weg enzovoort).”³

Het bovenstaande bevestigt hiermee andermaal de noodzaak klaarheid te scheppen.

– (On)verjaarbaarheid, ‘recours’

(On)verjaarbaarheid en recours zijn heikele punten. Hoewel artikel 12 van de Buurtwegenwet verschillend wordt geïnterpreteerd, heeft het geleid – en leidt het – de facto tot juridische uitspraken van hoven en rechtbanken, die de praktijk van verkrijgende verjaring en uitdovende rechten bevestigen (dat geldt zeker voor de vele zogenaamde sentiers).⁴

De constructie om de publieke rechten te enten op eigendom of op erfdienstbaarheden van publiek nut, en die rechten ook vast te leggen in een plan Trage Wegen, heeft als gevolg

² Aangezien dit decreet tot doel heeft de wet op de buurtwegen af te schaffen, en er wordt geschat dat 90% van die wegen geen eigendom van de gemeenten zijn, en het verder onmogelijk is dat de gemeenten die honderden km trage wegen op korte termijn verwerven (materieel, financieel-technisch onhaalbaar), moeten de gebruiksrechten van het publiek op die wegen juridisch worden verankerd. Daarvoor wordt de rechtsfiguur van publieke erfdienstbaarheid gebruikt.

³ Cfr. www.landmeters-experten.be

⁴ Zie: Anne Mie Draye, *De buurtwegen juridisch bekeken*. Koning Boudewijnstichting

dat die rechten in de toekomst niet meer verjaarbaar zijn. Zonder expliciete rechtshandeling van de overheid kunnen geen rechten verdwijnen.

Daarmee wordt een einde gemaakt aan de verjaring van trage wegen.

Het vastleggen van de rechten op een plan, en die te enten op een overheidsbesluit (gemeente-provincie) heeft als gevolg dat ook het optreden voor individuele burgers vastligt. Het is de allereerste bedoeling van dit voorstel van decreet om bij het bekijken van het totale net van trage wegen ook de individuele burgers én de middenveldbewegingen zoals landbouworganisaties, vzw Pasar, vzw Trage wegen, Natuurpunt enzovoort, te betrekken. Bij een stroom procedures nadien heeft niemand baat.

– Nieuwe trage wegen, afschaffing van trage wegen:

De systematiek in dit voorstel van decreet is dat het plan Trage Wegen de juridische basis is. Dat betekent dat voor nieuwe trage wegen steeds een wijziging van het plan nodig is.

Omgekeerd kan een afschaffing niet gebeuren zonder aanpassing van het plan. Het heeft geen zin om naast de systematiek van het plan een aparte procedure voor afschaffing te voorzien. In de totstandkoming van het plan Trage Wegen en de procedure van aanpassing zitten alle geranties die ook in een aparte procedure zouden worden voorzien.

Voor de inrichting van de trage wegen wordt een procedure gevolgd zoals beschreven in het hoofdstuk 5. Voor nieuwe trage wegen is een rooilijnplan nodig. Ook voor verschuivingen, breedtewijzigingen en andere aanpassingen (bijv. voorzien van een brugje) wordt dit gevolgd.

– Rechtshandelingen van individuele burgers. Belang

Het gegeven dat een afschaffing van een weg via de procedure van dit voorstel van decreet moet plaatsvinden, betekent dat individuele burgers conform de gemene regels beroepen kunnen instellen tegen de desaffectatie of aanwijzing van een trage weg.

In geval van afschaffing of verlegging blijft, met betrekking tot de (over)blijvende private erfdienstbaarheden, de burgerlijke wetgeving van toepassing (notariële afhandeling).

Artikel 6

In dit artikel wordt vastgelegd hoe het plan Trage Wegen tot stand komt.

Omwille van het feit dat aspecten zoals maatschappelijk draagvlak, inspraak, betrokkenheid van lokale ‘actoren’, nood aan een begeleidings- en coördinerende groep, betrokkenheid van experts, gegevensverzameling en inventarisatie enzovoort, in de procedure mobiliteitsplanning alle aan bod komen, wordt het traject en de systematiek van het mobiliteitsplan gevolgd. De methodiek is gekend is en vertrouwd. De geschetste aspecten komen aan bod met een Gemeentelijke Begeleidingscommissie, een stappenplan, werkmethodes om het publiek te betrekken enzovoort.

Met dit artikel wordt dus een naadloze integratie gemaakt met de beleidscyclus van het gemeentelijke mobiliteitsplan dat minstens om de zes jaar wordt geëvalueerd met de sneltoets. Er wordt rekening gehouden met de gemeenten die reeds een netwerk van trage wegen hebben opgenomen in hun mobiliteitsplan. De herziening kan zowel geheel als gedeeltelijk zijn, de zogenaamde spoor 1 en spoor 2.

Er kunnen ook nieuwe trage wegen worden gepland, indien een bestuur dat wenselijk acht.

De uitvoering van het plan Trage Wegen op het terrein behelst voor nieuwe trage wegen het opstellen van rooilijn- en onteigeningsplannen (zie verder).

De onmiddellijke aankoop heeft weliswaar de voorkeur, maar de onmiddellijke verwerving van alle trage wegen is voor veel gemeenten een onhaalbare kaart. Daarom is er voor de rechtsfiguur openbare erfdienstbaarheden gekozen (artikel 5).

– (On)tegensprekelijkheid

Door het laten opnemen naast (en laten aansluiten bij) de plannenregisters, kan er in de toekomst dus geen betwisting meer rijzen over het al dan niet bestaan van publieke rechten (van overgang). De discussie over het al dan niet gebruik is erg hinderlijk voor eigenaars, toerismeactoren, besturen, aangelanden enzovoort, en zal daarmee ook tot het verleden behoren. Dat is zeer belangrijk, want de onzekerheid daarover geeft vandaag voortdurend aanleiding tot betwistingen (onder meer doordat in het verleden allerlei aktes dat slecht of op zijn minst zeer onnauwkeurig vermeldde).

– Bestendige deputatie

De toepassing van de procedure herziening mobiliteitsplan houdt in dat een belangrijke rol voor de provincie is weggelegd. De provincies zien toe op de werking van de GBC, en door hun aanwezigheid in de regionale mobiliteitscommissie (RMC) hebben ze de facto de sleutel op zak. Als een plan Trage Wegen niet is opgemaakt zoals het hoort, zal het niet passeren. Terechte of vermeende zorg voor besturen die inzake trage wegen onvoldoende gedragen en/of kwaliteitsvol werk afleveren, wordt hiermee opgevangen.

Wie zetelt in de GBC?

- vaste leden: de gemeente, het Departement MOW (BMV), De Lijn, de initiatiefnemer en de betrokken wegbeheerder(s). Met de aanwezigheid van deze laatsten is de betrokkenheid van elke wegbeheerder bij de trage wegen verzekerd en staat niets in de weg om alle trage wegen in het plan op te nemen, ongeacht de wegbeheerder. De eenvormigheid van het statuut is immers een belangrijk oogmerk van dit decreet;
- variabele leden die verplicht uitgenodigd worden: de provincie, het Departement RWO;
- variabele leden die in functie van het dossier dienen uitgenodigd te worden: het Departement LNE, NMBS, adviesverlenende overheden in het kader van eventuele verdere vergunningsprocedures enzovoort;
- adviserende leden: lokale vertegenwoordigers die een belangrijke rol kunnen hebben in de draagvlakverwerving tijdens de besprekingen in de GBC. Met betrekking tot een bepaald dossier kunnen nog bijkomende adviserende leden, die ook niet-lokale actoren vertegenwoordigen of vanwege hun expertise, worden uitgenodigd.

Als de reikwijdte van een plan of project meerdere gemeenten betreft, kan een intergemeentelijke GBC (IGBC) opgericht worden.

Wie zetelt in de RMC?

De RMC bestaat minstens uit het Departement MOW (BMV), AWW, De Lijn, het Departement RWO, de betrokken gemeente(n), de provincie, de initiatiefnemer en de kwaliteitsadviseur. De commissie wordt op gewestelijk niveau georganiseerd, maar komt gedecentraliseerd, per provincie, samen.

Wat doet de RMC ?

De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende beoordelingscommissie die verantwoordelijk is voor:

- de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en de herziening van het gemeentelijke of intergemeentelijke mobiliteitsplan;
- de uitvoering van een kwaliteitscontrole op projecten, zoals maatregelen voor de ondersteuning van strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en andere maatregelen die bijdragen tot een duurzame mobiliteit.

Wat na de stemming?

Een project waarover een consensus wordt bereikt binnen de GBC, hoeft niet verder besproken te worden in de RMC, maar kan onmiddellijk aan de kwaliteitsadviseur bezorgd worden voor advies. Adviseert die gunstig, dan kan meteen de volgende fase aangevat worden. Bij niet-consensus in de GBC wordt het project wel steeds verder besproken op de RMC, waar ook de kwaliteitsadviseur aanwezig is.

Het eindpunt van het plan is evenwel steeds de gemeenteraad.

– Wijzigingen van het plan Trage Wegen

We mogen er van uitgaan dat een plan Trage Wegen niet om de haverklap zal dienen te worden gewijzigd. Wijzigingen en aanpassingen zullen evenwel steeds nodig zijn. In §2 is voorzien dat dezelfde procedure wordt doorlopen.

Om de planlast niet nodeloos op te laten lopen, en omdat een RUP-procedure, hoewel zwaarder, ook een openbaar onderzoek en tussenkomst provincie omvat, is er voor gekozen om, wanneer GRUP's nieuwe trajecten trage wegen omvatten, deze aanwijzing gelijk te stellen met een herzien gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het is belangrijk dit te voorzien omdat het juridisch statuut vasthangt aan de aanwijzing in het plan Trage Wegen.

Artikel 7

Voor trage wegen, gelegen op het grondgebied van verscheidene gemeenten (grensoverschrijdend), geldt dat de beide (of verscheidene) gemeenten eerst spreken met elkaar, proberen samen een oplossing uit te werken, en die oplossing in hun respectievelijk netwerk opnemen. Bij niet-akkoord zal de provincie beslechten en de eindbeslissing nemen (namelijk bij de goedkeuring van het eerste netwerk).

De gemeenten kunnen de bestendige deputatie evenwel voorafgaand een advies (preadvies) vragen, omdat enige indicatie daarover wenselijk is voor de gemeenten tijdens het maken van het netwerk (voor het netwerk zijn definitieve vorm aanneemt).

Voor het eventuele beroep van een gemeente die het met de beslissing van de bestendige deputatie niet eens is, wordt verwezen naar de algemene toezichtsbevoegdheid van de Vlaamse minister, bevoegd voor binnenlandse aangelegenheden.

Artikel 8

Dit is de bevestiging van de huidige praktijk in sommige provincies.

Hoofdstuk 4. Bovenlokale plannen Trage Wegen

Artikel 9

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid dat de provincies bovenlokale gehelen trage wegen coördineren. Het gaat strikt over een coördinerende rol tussen de lokale besturen onderling en de bestaande vzw's die zich met de historische tracés inlaten. De procedures van aanwijzing, afpaling, breedtes van de wegen enzovoort van de netwerken moeten op gemeentelijk niveau verlopen. De trajecten en geschakelde lussen moeten – daar ze gemeentegrensoverschrijdend zijn – door de provincie worden vastgelegd.

Ten slotte wordt in artikel 9 bepaald dat de Vlaamse Regering voor de uitvoering van dit artikel nadere regels kan vastleggen. Die regels moeten de geest van dit voorstel respecteren, namelijk de opzet en het doel dienen. Dit voorstel van decreet beoogt voor het overige auto-executief te zijn, dat wil zeggen dat het kan worden uitgevoerd zonder aanvullende bepalingen van de Vlaamse Regering.

Hoofdstuk 5. Procedure voor de inrichting van trage wegen (aanleg en wijziging), rechtspositie private eigenaars en aangelanden.

Eenmaal de trage wegen vastliggen in het plan Trage Wegen, kan de gemeente aan de slag. Het kan dan gaan om de aanleg van nieuwe trage wegen of wijzigingen, waaronder verstaan eventuele verlegging, breedtewijziging, aanpassing of exacte afbakening enzovoort.

Al naargelang ze eigenaar is van de trage weg, dan wel het een openbare erfdiensbaarheid op een private weg betreft, zal de aanpak mogelijk verschillen.

Artikel 10

Het plan Trage Wegen legt de publieke rechten ondubbelzinnig vast, maar voor de juiste afbakening, het verbreden of versmallen, effectief aanleggen van nieuwe trage wegen, geldt dat de rooilijnprocedure moet worden gevolgd. Dat is de algemene systematiek van dit voorstel van decreet.

Uit de formulering van §1 moet worden begrepen dat het niet de bedoeling is voor alle trage wegen van het plan Trage Wegen een rooi- en onteigeningsplan op te maken. Heel wat huidige trace's van kerkwegels, paden uit de Atlas der Buurtwegen enzovoort, zullen immers onveranderd en wellicht zonder veel discussie in de plannen trage wegen worden opgenomen.

De rooi- en onteigeningsplannen zijn evident van belang voor nieuwe trage wegen, en ook voor trage wegen waarover onenigheid of juridische onzekerheid bestaat. Daar zullen het rooilijnplan en een onteigeningsplan hun nut bewijzen.

Met het vastleggen van de rooilijn legt het bestuur concreet vast welke strook er voor de trage weg wordt ingenomen, en waar die zich op het terrein precies bevindt.

Het Vlaams Parlement keurde in 2008-2009 een decreet goed dat de rooilijnprocedure eenvormig vastlegde, en dat een einde maakte aan de heersende rechtsonzekerheid: het decreet van 8 mei 2009 houdende vastlegging en realisatie van de rooilijnen, hierna het decreet van 8 mei 2009 te noemen.

In dit voorstel is ervoor gekozen om voor nieuwe trage wegen, en afschaffingen, aanpassingen, wijzigingen en verleggingen van bestaande trage wegen de procedure uit het de-

creet van 8 mei 2009 te volgen, evenwel in een algemeen vereenvoudigde vorm. Zie artikel 17 onder de wijzigingsbepalingen van dit voorstel van decreet.

Artikel 11

Artikel 11 vervolledigt artikel 5. Nieuwe trage wegen en het afschaffen van bestaande kunnen een impact hebben op de rechtspositie van eigenaars en/of aangelanden. Het is goed die gevolgen precies vast te leggen.

Het vestigen van openbare erfdiensbaarheden gaat juridisch niet gepaard met planschade, en vice versa. Het is nochtans billijk te voorzien dat wanneer een erfdiensbaarheid wordt gevestigd, er dan een vergoeding kan worden gevraagd.

In de tweede zin van de eerste alinea is voorzien dat ingeval van nieuw gevestigde erfdiensbaarheid, de eigenaar van het lijdend erf de aankoop door de gemeente kan 'afdwingen'. Het is een bijkomend recht voor de eigenaar die de erfdiensbaarheid moet ondergaan. Deze bepaling sluit aan bij de stelling die in deze toelichting reeds is aangegeven, en die hier wordt herhaald: erfdiensbaarheden zijn als rechtsfiguur noodzakelijk, maar eigendomsverwerving door besturen geniet de voorkeur.

In geval van afschaffing, is het erg belangrijk goed te bepalen welke aangelanden een (privaat) recht van uitweg behouden, en dat ook meteen vast te leggen, zodat ook daarover geen discussie bestaat.

Artikel 11 beoogt dus de rechtszekerheid te behouden en de private rechten van de aangelanden te vrijwaren. Uit de redactie van de tekst blijkt dat de gemeente ab initio de kosten draagt. Het staat de gemeenten evenwel ook vrij om die kosten aan te rekenen.

Hoofdstuk 6. Rechten en plichten van wegbeheerders, aangelanden en weggebruikers

Uit de praktijk van jaren is gebleken dat er voortdurend misverstanden waren en ontstonden over de vraag wie er van een weg gebruik mag maken, hoe breed de weg is, wie de weg moet onderhouden, welke afsluitingen mogen worden geplaatst enzovoort.

De bedoeling van dit hoofdstuk is vooral de rechten en plichten van besturen en aangelanden met betrekking tot het gebruik en het functioneren van de trage weg scherp te stellen, en daarmee een aantal knelpunten uit de weg te ruimen.

Artikel 12

Dit artikel houdt een algemene verplichting voor de aangelanden in; het is een soort preventief artikel.

Onwillige eigenaars moeten ook kunnen worden aangesproken, de gebruikers mogen niet het slachtoffer blijven van slepende rechtsgedingen. De gemeente moet haar werk kunnen doen.

Artikel 13

Alleen met het oog op het gebruik (confer artikel 12) en voor de veiligheid (en anders dus niet!) kan de gemeente regels opleggen met betrekking tot de afscheidingen. Dat hangt

met de breedte en met het gebruik samen. Bijvoorbeeld: op een buurtweg van 1 m breed, aan weerszijden met betonplaten afgeschermd, kunnen twee fietsers elkaar niet kruisen zonder ongelukken (met de fietsen zoals ze vandaag zijn uitgerust, met brede sturen, bagagekarretjes enzovoort).

In een dichtbebouwde omgeving is een goede afscherming voor de boordeigenaars (privacy, inkijk) dan weer belangrijk.

In landbouwgebied kan een eenvoudige draadafspanning soms volstaan enzovoort.

Artikel 14

Dit artikel is een belangrijk artikel. Hangende rechtsprocedures vormen soms jarenlang een hinderpaal voor de toestand van bepaalde buurtwegen. De bepaling dat gemeenten te allen tijde versperringen kunnen verwijderen of laten verwijderen, en dat klagers de onrechtmatigheid daarvan moeten aantonen, komt tegemoet aan dat probleem.

Voor het duurzaam verharderen zullen de regels van de ruimtelijke ordening moeten worden toegepast. Dat kan in voorkomend geval een stedenbouwkundige vergunning vergen.

Artikel 15

Het gemeentelijke verkeersreglement trage wegen is meer dan een gewoon reglement, want het regelt het gebruik van trage wegen. Vooral het aspect toegankelijkheid is in de praktijk belangrijk. Beperkingen van het gebruik dienen steeds goed te worden bepaald omdat het publiek gebruik de basisregel is.

Om te vermijden dat er enerzijds goedgekeurde plannen Trage Wegen zouden bestaan zonder het noodzakelijk ermee samenhangende reglement, is bepaald dat het reglement tegelijk met het plan aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

De gemeente kan het reglement nadien altijd wijzigen, maar ... dan is er ten minste een reglement.

– Spelregels

Ondanks het principe van de multifunctionaliteit en de principiële algemene toegankelijkheid, kunnen bepaalde trage wegen op grond van hun breedte, hun wegverharding, door de afsluitingen met de aangelanden, hun ligging aan de waterkant, nabij broedgebieden enzovoort – door hun eigen aard dus – slechts voor een bepaald gebruik geschikt zijn en dus toegankelijk zijn. Dat geldt bijvoorbeeld zeker voor de echte (smalle) paden door ruige gebieden zoals ze bijvoorbeeld door Natuurpunt veel worden gebruikt: het is evident niet de bedoeling daarvan 2 meter brede ‘paden’ te maken waarop fietsers elkaar tegen ‘hoge’ snelheid kunnen inhalen.

Communicatie is andermaal belangrijk: het gebruik moet met de passende bebording⁵ ondersteund worden, zodat gebruikers duidelijk zien wat mag en wat niet (wat er van hen inzake gedrag wordt verwacht).

Niet alleen de routes op het netwerk, maar ook de spelregels, de gebruiksmogelijkheden, moeten vanaf het begin immers duidelijk zijn. Dat is een belangrijk onderdeel van het onderdeel communicatie.

⁵ Bijvoorbeeld wanneer men een landbouw- of natuurgebied binnenwandelt of binnenfietst, kan een algemeen bord worden geplaatst. Het hoeft geen ‘woud’ van bordjes te worden.

Er mag met betrekking tot deze bepaling geen misverstand bestaan. Het is niet de bedoeling voor elke trage weg apart opnieuw regeltjes te gaan opleggen. Het is niet de bedoeling het open gebied vol te gaan ‘planten’ met verkeersbordjes aan elk kruispunt. De vraag om ab initio ook het politiereglement te bekijken, heeft als achtergrond: bezint eer ge begint, probeer problematische conflictsituaties van de veelvuldige gebruikers van trage wegen te voorkomen. Fietzers ergeren zich als ze van de ene kuil in de andere fietsen doordat ruiters het wegdek beschadigen (los van de veiligheidsaspecten). Wanneer men dat niet vanaf het begin meeneemt, dreigen de netwerken een voortdurende bron van dispuut te zijn, wat niet de bedoeling kan zijn.

Men zou in dezen van een soort ‘categorisering’ van de trage wegen kunnen gewagen. De systematiek is dezelfde als de categorisering van de gewestwegen namelijk: richt uw wegen dusdanig in dat de gebruiker aan het wegbeeld zelf onmiddellijk ziet welk weggedrag (welke snelheid) wenselijk is. Ondersteun dat door uniforme en eenvoudige bebording.

Artikel 15 bevestigt met andere woorden de huidige courante praktijk dat het college van burgemeester en schepenen gemotiveerd in de tijd beperkte en inzake draagwijdte beperkte uitzonderingen op het normale gebruik van openbare wegen kan toestaan (bijvoorbeeld een mountainbiketocht over een parcours dat anders slechts voor ruiters toegankelijk is) middels een (ad-hoc)politiereglement.

Het artikel bevat de uitdrukkelijke verwijzing naar het openbare karakter, en dus het politieel toezicht, ook op deze wegen, ook op het kleinste veldweggetje.

Hoofdstuk 7. Sancties.

Artikel 16 en 17

Dit artikel bevat strafbepalingen.

Naar analogie van het decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid wordt hier ook voorzien in de mogelijkheid van geldboetes als sanctie, en de mogelijkheid om de plaats in zijn oorspronkelijke staat te herstellen.

Gemeentelijke administratieve sancties (GAS) zijn soms beter geschikt dan boetes, gezien de seponeringsmogelijkheid voor de parketten. GAS kunnen ook andere sancties zijn dan een administratieve boete, bijvoorbeeld het intrekken van een vergunning.

Dit decreet houdt hiermee allemaal rekening.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 18 en 19 in het Rooilijnendecreet

Voor alle rooilijnprocedures worden enkele kleinere verbeterpunten in de rooilijnprocedure aangebracht. Het gaat over enkele termijnen die werkbaarder worden gemaakt, formaliteiten die worden weggewerkt enzovoort.

Dit voorstel van decreet maakt het Rooilijnendecreet van 2009 van toepassing op een (zeer) groot aantal wegen van geringe omvang. In artikel 9 van het eigenlijke Rooilijnendecreet worden bij deze gelegenheid enkele kleine aanpassingen en vereenvoudigingen doorgevoerd.

In de tweede zin wordt de oorspronkelijke bedoeling van deze zin verduidelijkt, namelijk dat de nutsleidingen die als gevolg van de realisatie van de toekomstige rooilijn niet langer op openbaar domein maar op privaat domein zullen liggen, op het rooilijnplan moeten worden aangegeven. Het is immers alleen in dat geval dat een wijziging optreedt voor de nutsmaatschappijen en voor de eigenaar van het private domein. Nutsleidingen die voor de vaststelling van het rooilijnplan op privaat domein lagen en blijven liggen na het rooilijnplan, zijn niet relevant voor het rooilijnplan. Het is overigens niet duidelijk hoe de gemeente de precieze feitelijke ligging van alle nutsleidingen zou kunnen kennen, noch tot op welke afstand van de rooilijn de nutsleidingen zouden moeten worden geïnventariseerd.

Aan de bepaling “De Vlaamse Regering kan de inhoud van het ontwerp nader bepalen.” is bijna twee jaar na inwerkingtreding nog geen uitvoering gegeven. Dat geeft aan dat er geen noodzaak toe is, en dat de bepaling kan worden geschrapt in het kader van de doelstelling ‘vermindering van administratieve lasten’.

In paragraaf 2 en 3 wordt een administratieve vereenvoudiging doorgevoerd door de dwingende termijnen tussen voorlopige vaststelling, openbaar onderzoek en definitieve vaststelling te schrappen. Die zijn immers niet nodig en vertragen vaak de vaststelling van de rooilijn in plaats van die te versnellen.

Zo verplichten ze de gemeente om na een voorlopige vaststelling in juni, het openbaar onderzoek te voeren in de vakantieperiode. Indien de gemeente dat niet wenst te doen, of niet kan wegens vakantie van het personeel, wordt ze verplicht om de voorlopige vaststelling uit te stellen tot september. Een voorlopige vaststelling in mei is dan weer problematisch omdat het openbaar onderzoek dan in juni moet plaatsvinden en de definitieve vaststelling niet kan worden gedaan als men in augustus geen gemeenteraadszitting heeft.

Het is dus voor de gemeenten gedurende vier maanden per jaar, van mei tot augustus, praktisch onmogelijk om een rooilijnprocedure te starten.

Bovendien leiden de strikte termijnen ertoe dat de hele procedure moet worden overgedaan als er een kleine hapering is, bijvoorbeeld wegens ziekte van een personeelslid.

Het is dus beter en efficiënter om die termijnen niet dwingend op te leggen in Vlaamse regelgeving, maar te rekenen op het gezonde verstand van de lokale besturen.

Artikel 20

De systematiek van dit voorstel van decreet is dat het nieuwe systeem ingaat/het statuut wordt ‘geopend’ voor de gemeenten die werk maken van hun trage wegen. Voor die gemeenten treden de nieuwe procedures (onder meer voor afschaffing en verlegging van buurtwegen) op dat ogenblik in. Het is te beschouwen als een soort bonus.

Daaruit moet worden afgeleid dat gemeenten die géén plan Trage Wegen uittekenen, (moeten) blijven voortwerken met de ‘oude’ wetgeving.

Artikel 21

De eigendomstitels die uit de Atlas der Buurtwegen voortspruiten, moeten gehandhaafd kunnen worden. In dit artikel wordt voorzien dat de Atlas der Buurtwegen van 1841, die voor een aantal buurtwegen de enige akte is, wordt omgezet in een nieuw notarieel document waarin alle uit de atlas voortspruitende eigendomstitels en mogelijke overige zakelijke rechten van de gemeente worden vastgelegd.

Op het ogenblik dat het notarieel document rechtskracht bezit, zal de atlas alleen nog een (belangrijke) erfgoedwaarde hebben.

De grotere buurtwegen zullen uit het geheel van trage wegen vallen, hun statuut als buurtweg verliezen, en voortaan als gewone gemeentewegen worden gecatalogiseerd, voorzover ze dit statuut niet reeds zouden hebben gekregen.

Dirk DE KORT
Jos DE MEYER
Karin BROUWERS
Tinne ROMBOUTS
Els KINDT

VOORSTEL VAN DECREET

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen en definities

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° trage weg: een weg die enkele toegankelijk is voor voetgangers, fietsers, ruiters en andere gebruikers van niet-gemotoriseerd verkeer. De toegang kan in welbepaalde gevallen uitgebreid worden tot landbouwvoertuigen of andere voertuigen voor de noodzakelijke ontsluiting van landerijen of gebouwen, of voor onderhouds- en toezichtstaken. De trage weg wordt aangeduid met het verkeersbord in bijlage;
- 2° het plan Trage Wegen: de trage wegen die op een kaart met schaal 1/10.000ste of 1/25.000ste worden aangewezen. Het plan bevat een begeleidende visienota.
- 3° wegbeheerder: de beheerder van de trage weg. Als geen andere overheid of publiekrechtelijk rechtspersoon aangeduid kan worden als beheerder van de trage weg, dan is de gemeente de wegbeheerder.
- 4° buurtweg: een buurtweg zoals bedoeld in de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen;
- 5° multifunctionaliteit der trage wegen: het gebruik voor uiteenlopend gebruik. Trage wegen dienstig voor recreatie, zachte natuurbeleving, landbouwgebruik, functionele verplaatsingen per fiets en tevoet, verkeersveiligheid, wandelingen enzovoort.

Hoofdstuk 2. Trage mobiliteit

Art. 3. Dit decreet beoogt elke inwoner een voldoende en kwaliteitsvol aanbod trage mobiliteit aan te bieden, door elk gebied aan te sluiten op een gebiedsdekkend geheel van trage wegen.

Als beginsel geldt de multifunctionaliteit der trage wegen.

Hoofdstuk 3. Het opstellen van een plan Trage Wegen

Art. 4. Ter uitvoering van de doelstelling zoals in artikel 3 verwoord, maakt het college van burgemeester en schepenen een algemene inventaris op van de bestaande trage wegen en buurtwegen op het grondgebied van de gemeente, bepaalt het een toekomstvisie trage mobiliteit met een gemeentelijk plan Trage Wegen, en omschrijft het de behoeften aan trage wegen.

Het betreft in de voorbereiding daarvan alle mogelijk betrokken organisaties en/of individuen.

Het plan Trage Wegen bevat de lijst van trage wegen, de voorgestelde verleggingen en/of afschaffingen van buurtwegen. In geval van afschaffing of verlegging bevat het plan de aanwijzing van de percelen die een privaat gebruiksrecht blijven behouden.

Indien bepaalde trage wegen uit de inventaris niet verder in het plan Trage Wegen worden opgenomen, zal het plan Trage Wegen daarvoor een verantwoording geven.

Het plan Trage Wegen moet voldoen aan de volgende eisen:

- 1° een (her)opening of afschaffing staat ten dienste van het algemeen belang;
- 2° de afschaffing van in gebruik zijnde trage wegen is een uitzonderingsmaatregel;
- 3° de veiligheid moet steeds in acht worden genomen.

Het plan bepaalt, voor zover nodig, de breedte en de toegankelijkheid voor de verschillende mogelijke categorieën gebruikers.

Art. 5. Voor zover de gemeente geen eigenaar is van wegen op het plan, legt het plan een erfdienstbaarheid van openbaar nut op. De publieke rechten die op de trage wegen rusten, liggen met het plan Trage Wegen vast.

Art. 6. §1. Het plan Trage Wegen maakt integraal deel uit van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De opmaak, de opvolging, de evaluatie en in voorkomend geval de herziening van het plan Trage Wegen gebeurt conform de bepalingen van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, inzonderheid artikelen 5, 6, 8, 16 tot en met 20 en 26/1 tot en met 26/9.

Conform deze bepalingen eindigt de goedkeuringsprocedure van het plan Trage Wegen met de definitieve vaststelling van het mobiliteitsplan door de gemeenteraad en de bekendmaking ervan.

Het plan Trage Wegen kan het gehele grondgebied behelzen, maar de gemeente kan gefaseerd werken, en per deelgebied het plan Trage Wegen uitbouwen.

Dertig dagen nadat de gemeenteraad het herziene mobiliteitsplan heeft goedgekeurd (in voorkomend geval, van het laatste deelplan), vervangt het plan Trage Wegen de Atlas der Buurtwegen.

§2. Wanneer een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nieuwe trajecten trage wegen vastlegt, worden deze beschouwd als een wijziging van het plan Trage Wegen, zoals het volgens §1 is opgemaakt.

§3. Het plan Trage Wegen wordt aan de plannenregisters ruimtelijke ordening zoals bedoeld in de regelgeving op de ruimtelijke ordening, toegevoegd. Elke wijziging wordt daar ook bijgehouden.

Art. 7. Indien een trage weg zich bevindt op de grens van twee of meer gemeenten, doet het gemeentebestuur dat bezig is met het maken van een plan Trage Wegen, een voorstel aan de andere gemeenten.

De gemeenten nemen het voorstel waarover ze het eens zijn, op in hun respectievelijke plannen trage wegen.

Wordt er niet tot een gezamenlijke beslissing gekomen, dan beslist de deputatie en nemen de gemeenten in voorkomend geval de trage weg op in hun respectievelijke plannen Trage Wegen. De Vlaamse Regering kan hiervoor nadere regels vastleggen.

Zijn er twee provincies betrokken, dan spreken die onderling af welke provincie dat verder volgt. De Vlaamse Regering kan hiervoor nadere regels vastleggen.

Art. 8. De provincies staan in voor de digitalisering van de bestaande Atlassen der Buurtwegen.

Hoofdstuk 4. Bovenlokale plannen trage mobiliteit

Art. 9. De provincies coördineren bovenlokale netwerken van trage mobiliteit, uitsluitend voor:

1° fietsroutenetwerken;

2° voor de internationale en Vlaamse Grote Routepaden (GR-paden).

De provincies werken daarvoor op het bestaande potentieel aan trage wegen.

De Vlaamse Regering kan hiervoor nadere regels vastleggen.

Hoofdstuk 5. Procedure voor de inrichting van trage wegen (aanleg en wijziging), rechtspositie private eigenaars en aangelanden

Art. 10. §1. Indien de gemeente beslist over te gaan tot aanleg of wijziging van een trage weg die grenst aan percelen waarvan zij geen eigenaar is, of die gelegen is op privaat domein, dan stelt ze een rooi- en onteigeningslijnplan op.

Indien het een wijziging betreft van een trage weg waarvan een andere overheid wegbeheerder is, dan is een voorafgaande goedkeuring van de wegbeheerder vereist.

§2. Het rooilijnplan wordt vastgesteld overeenkomstig de procedure die in de regelgeving met betrekking tot de vaststelling en de realisatie van de rooilijnen is bepaald voor de vaststelling van gemeentelijke rooilijnplannen. De aanleg of de wijziging van de trage weg kan, met toepassing van de regelgeving met betrekking tot de vaststelling en realisatie van de rooilijnen, tegelijk gebeuren met de opmaak en vaststelling van een gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zoals bedoeld in de regelgeving ruimtelijke ordening.

§3. Van de beslissingen over de aanleg of de wijziging van een trage weg wordt een afschrift bezorgd aan de provincie.

§4. Het gemeenteraadsbesluit met betrekking tot de rooilijn wordt bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd binnen de zestig dagen na de definitieve vaststelling. Het rooilijnplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking.

Art. 11. De private eigenaar op wiens eigendom een nieuwe erfdienstbare trage weg wordt gevestigd in het plan Trage Wegen, wordt vergoed overeenkomstig een officiële schatting. Indien geen overeenkomst gevonden wordt, dan zal de gemeente de eigendom verwerven overeenkomstig de procedures die in de regelgeving met betrekking tot de vaststelling en realisatie van rooilijnen voorzien zijn.

De private eigenaar op wiens eigendom een erfdienstbare bestaande trage weg wordt opgeheven of verlegd, hoeft geen meerwaarde voor zijn grond te betalen aan de overheid, tenzij hij bij het tot stand komen van de erfdienstbare weg een vergoeding heeft gekregen.

Wanneer door het opheffen of verleggen van een trage weg bepaalde privé-eigendommen niet meer aan een openbare weg palen, laat de gemeente, in samenwerking met de privé-eigenaars, een notariële acte verlijden waarbij de nieuwe erfdienstbare private uitweg wordt vastgelegd. Tot zolang wordt de trage weg beschouwd als zijnde niet opgeheven of verlegd.

De gemeentegronen die niet meer behoren tot het openbare domein ten gevolge van de opheffing van een buurtweg, komen in het private domein van de gemeente terecht, waar ze volgens de geëigende voorschriften kunnen worden vervreemd.

Indien een trage weg, waarvan de gemeente eigenaar is, wordt verlaten volgens de procedure zoals in artikel 6, dan hebben de aangelanden gedurende twee maanden het recht de volle eigendom te verwerven van de grond die vrij is gekomen, op voorwaarde dat ze een bedrag betalen, zoals vastgesteld door deskundigen.

Hoofdstuk 6. Rechten en plichten van wegbeheerders, aangelanden en weggebruikers

Art. 12. Niemand mag het gebruik van de trage wegen zoals in het plan Trage Wegen vastgelegd, belemmeren noch het oppervlak of de bedding van de weg beschadigen.

Het aanbrengen van verkeerssignalisatie, wegwijzers, paaltjes of andere constructies op de trage wegen, of daartoe de toestemming geven, komt uitsluitend de wegbeheerder toe.

De gemeente kan, ook al is het niet de wegbeheerder, te allen tijde versperringen of andere belemmeringen verwijderen of laten verwijderen, en schade aan de weg herstellen of laten herstellen. Het kan de kosten daarvan verhalen op de overtreders of de veroorzakers van de schade.

Art. 13. Om het goede gebruik van de trage weg te vrijwaren, of vanuit veiligheidsoverwegingen, kunnen regels worden opgelegd met betrekking tot de hoogte en de aard van de afscheidingen tussen de trage wegen en de erven van de aangelanden.

Art. 14. §1. De wegbeheerder staat in voor het onderhoud en de toegankelijkheid van de trage wegen. Tenzij anders bepaald, is de wegbeheerder het college van burgemeester en schepenen.

§2. De wegbeheerder kan te allen tijde onderhouds- en herstelwerkzaamheden uitvoeren aan trage wegen, daarin begrepen het wegsnoeien van overhangende takken, herstellen van wegzakkende bermen.

§3. De wegbeheerder kan gemotiveerd tijdelijke en beperkte uitzonderingen bepalen op de normale toegankelijkheid en het normale gebruik van de trage wegen. Hij staat in voor de goede communicatie van de gebruiksbeperking.

Als de wegbeheerder niet de gemeente is, dient hij dit aan de gemeente ter kennisgeving medelen.

Art. 15. Er kan te allen tijde politieel toezicht op de trage wegen worden uitgeoefend.

De gemeenteraad kan een gemeentelijk verkeersreglement trage wegen vastleggen, tegelijk met de goedkeuring door de gemeenteraad van het plan Trage Wegen.

Het gemeentelijke verkeersreglement trage wegen kan in het algemene politiereglement van de gemeente worden geïntegreerd.

Hoofdstuk 7. Sancties

Art. 16. Het is verboden:

- 1° een trage weg te beschadigen;
- 2° de toegang tot het of het gebruik van een trage weg op eender welke wijze te belemmeren of te bemoeilijken.

Art. 17. Overtredingen op dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten worden bestraft met een geldboete van 50 tot 5000 euro.

Naast de straf beveelt de rechtbank in voorkomend geval het herstel van de plaats in de oorspronkelijke toestand. De rechtbank bepaalt een termijn voor die maatregelen en beslist dat, bij niet-uitvoering van het vonnis, de wegbeheerder ambshalve in de uitvoering kan voorzien. De overtreder wordt tot terugbetaling van de uitgave gedwongen op vertoon van een staat, begroot op zijn kosten en uitvoerbaar verklaard door de beslagrechter in de burgerlijke rechtbank.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in het eerste lid bepaalde overtredingen van toepassing.

In afwijking op het eerste lid kunnen de gemeenten voor de overtredingen op artikel 19 van dit decreet gemeentelijke administratieve sancties bepalen overeenkomstig artikel 119bis van de Nieuwe Gemeentewet. Wanneer de gemeente geen gemeentelijke sancties overeenkomstig artikel 119bis van de Nieuwe Gemeentewet heeft bepaald, worden in die gemeente deze overtredingen gestraft met een geldboete van maximum 45,45 euro, onverminderd het tweede lid.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Art. 18. Artikel 6 van het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen, wordt opgeheven.

Art. 19. Artikel 9 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 9. §1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan voorlopig vast.

Het ontwerp bevat minstens de getroffen percelen en hun oppervlakte, alsook de actuele en toekomstige rooilijn. Het bevat in voorkomend geval ook de nutsleidingen die als gevolg van de realisatie van de toekomstige rooilijn niet langer op openbaar domein, doch op privaat domein zullen liggen.

§2. Het college van burgemeester en schepenen onderwerpt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan aan een openbaar onderzoek dat minstens wordt aangekondigd door:

- 1° aanplakking in de gemeente;
- 2° een bericht in het Belgisch Staatsblad;
- 3° een afzonderlijke mededeling, bij aangetekende brief in hun woonplaats, aan de eigenaars van de onroerende goederen die zich bevinden in het ontwerp van rooilijnplan;
- 4° een afzonderlijke mededeling aan de bestendige deputatie;
- 5° een afzonderlijke mededeling aan de beheerders van aansluitende openbare wegen;
- 6° een afzonderlijke mededeling aan de maatschappijen van geregeld vervoer.

Die aankondiging vermeldt ten minste:

- 1° waar het ontwerp ter inzage ligt;
- 2° de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;
- 3° het adres waar de opmerkingen en bezwaren moeten aankomen of kunnen worden afgegeven en de te volgen formaliteiten;
- 4° het feit dat een rooilijnplan ook gevolgen heeft voor werken en handelingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning vereist is, met verwijzing naar artikel 16, vierde lid, van dit decreet.

§3. Na de aankondiging wordt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan gedurende dertig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis.

§4. Opmerkingen en bezwaren worden uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek naar de gemeente verstuurd per aangetekende brief of afgegeven tegen ontvangstbewijs.

§5. De gemeenteraad stelt na het einde van het openbaar onderzoek het gemeentelijk rooi-lijnplan definitief vast.

Bij de definitieve vaststelling van het plan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan slechts wijzigingen worden aangebracht, die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde bezwaren en opmerkingen.

De definitieve vaststelling van het plan kan geen betrekking hebben op delen van het grondgebied die niet opgenomen zijn in het voorlopig vastgestelde plan.”.

Art. 20. De bepalingen van hoofdstuk 4, 5, 6 en 7 gelden voor de gemeenten dertig dagen na de goedkeuring van het plan Trage Wegen door de gemeenteraad. Voor die gemeenten is de wet van 10 april 1841 niet meer van toepassing.

Art. 21. De eigendomstitels en zakelijke rechten die voortspruiten uit de Atlas der Buurtwegen, en waarvan de atlas zelf de enige titel is, worden vastgelegd in een nieuw notarieel document. Tot het ogenblik waarop dit document rechtskracht heeft, blijft de atlas gelden als eigendomstitel van buurtwegen waarvan de gemeente eigenaar is.

Dirk DE KORT

Jos DE MEYER

Karin BROUWERS

Tinne ROMBOUTS

Els KINDT