



Vlaams
Parlement

ingediend op **1847** (2018-2019) – Nr. 4
5 april 2019 (2018-2019)

Verslag van de hoorzitting

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

over het voorstel van decreet

van Lies Jans, Lode Ceyssens, Marino Keulen, Wilfried Vandaele,
Dirk de Kort en Bert Maertens

houdende de gemeentewegen

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Peter Persyn, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Cindy Franssen, Maurice Helsen, Orry Van de Wauwer;
Laurence Libert, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1847 (2018-2019) – Nr. 1: Voorstel van decreet
– Nr. 2 en 3: Amendementen

INHOUD

1. Uiteenzetting door Trage Wegen vzw	4
2. Uiteenzetting door de VVSG.....	6
3. Uiteenzetting door Landelijke Gilden	8
4. Vragen en opmerkingen van de leden en antwoorden van de sprekers	9
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

Op 21 maart 2019 hield de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een hoorzitting over het voorstel van decreet houdende de gemeentewegen (*Parl.St. VI.Parl. 2018-19, nr. 1847/1*). Als sprekers werden uitgenodigd: Steven Clays, inhoudelijk coördinator Trage Wegen vzw; Steven Verbanck, stafmedewerker Leefmilieu van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG); Bert Meulemans, directie-adjunct Landelijke Gilden.

De sprekers maakten gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door Trage Wegen vzw

Steven Clays legt uit dat het voorstel van decreet op alle gemeentewegen slaat. Het gaat dus niet alleen om de gewone straten, maar ook om de kleinere verharde banen die toegang geven tot enkele huizen en dan in het veld doorlopen, en ook over de vele rechten van doorgang dwars door percelen en landerijen. Het voorstel van decreet definieert een gemeenteweg als een openbare weg, ongeacht de eigenaar van de grond. Voor het eerst wordt ook een trage weg een gemeenteweg die dan hoofdzakelijk bestemd is voor niet-gemotoriseerd verkeer. Dat hiermee onomstotelijk komt vast te staan dat een trage weg openbaar is, juicht Trage Wegen vzw toe. De omschrijving van trage weg is eerder vaag, waardoor hij ook door landbouwvoertuigen kan worden gebruikt en er geen discussies zijn of bijvoorbeeld elektrische fietsen gemotoriseerd verkeer zijn. Het gaat over aangelegde wegen, maar ook over doorgangen die vaak door mensen gebruikt worden, doorsteekjes in de stad, aangename voetgangers- en fietsverbindingen enzovoort. Ook die laatste worden dan gemeentewegen in de toekomst. In Vlaanderen is er 42.000 kilometer toegankelijke trage weg (zie slide 6). Naar schatting zijn nog 25.000 kilometer bijkomende trage wegen niet toegankelijk. Gemiddeld zijn 30 tot 50% van de gemeentewegen 'traag' (zie slide 7). Het gaat dus niet om een randfenomeen.

Volgens Trage Wegen vzw biedt het voorstel van decreet kansen om de trage wegen te beschermen, maar toch ziet ze enkele uitdagingen of bedreigingen. De spreker is tevreden met de formulering van de doelstellingen en afwegingen, opgenomen in het voorstel van decreet, die feitelijk zullen fungeren als een soort 'tragewegentoets'. De herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen met recreatief en functioneel oogmerk (zie artikel 3), is immers een doelstelling. Bij elke beslissing over het gemeentelijk wegennet zal elke overheid zich ook aan enkele principes moeten houden. Daardoor wordt een wijziging, een afschaffing of een verplaatsing van een gemeenteweg een afdoende te motiveren uitzonderingsmaatregel (zie artikel 4). Het voorstel van decreet bevestigt dat (het stelsel van) de buurtwegen, waarvan het statuut nu kwestieus is, gemeentewegen zijn, ook als ze niet meer zichtbaar zijn (zie slide 11). De atlassen der buurtwegen behouden ook hun officieel statuut, een soort eerbetoon aan de allereerste rooilijnplannen van ons land. Nu beheren de provincies die, maar de vraag is wie dat zal overnemen. Dat wordt niet geregeld in het voorstel van decreet.

Slechts de helft van de trage wegen zijn buurtwegen, de andere zijn feitelijke trage wegen, die dus niet in een atlas staan. Daarover is er nu vaak discussie. Met dit voorstel van decreet worden ze beter beschermd. Er komt een eenvoudige ambtelijke regeling waarbij de gemeenteraad een feitelijke weg als gemeenteweg kan erkennen, op eigen initiatief of na een verzoekschrift. Nu moet dat doorgaans met een lange, slepende rechtsgang. Voorts is het positief dat geen enkele gemeenteweg nog kan verjaren door onbruik, zelfs al is hij al heel lang afgesloten. Volgens de spreker wordt daarmee het laatste stukje ancien régime in de wetgeving weggewerkt.

Ook positief is dat de gemeente krachtiger zal kunnen optreden tegen het afsluiten van trage wegen. Het wegbeheerschap wordt omschreven in het voorstel van decreet als een beleidsplicht, een resultaatsverbintenis. Gemeenten zullen onterechte privéborderen, afsluitingen, hindernissen enzovoort, ambtelijk kunnen verwijderen. Ze kunnen ook herstelwerkzaamheden opleggen en er is een mogelijkheid tot bestuursdwang.

Steven Clays vraagt om in het voorstel van decreet nog explicieter te bepalen dat alle overheidsbeslissingen over gemeentewegen consequent de principes en de doelstellingen van het decreet moeten volgen. Trage Wegen vzw vraagt duidelijke richtlijnen en harde garanties dat lokale beleidsplannen en afwegingskaders het tragewegennet versterken, zoals het ook in de doelstellingen van het voorstel van decreet staat. Hij suggereert in het uitvoeringsbesluit waarvan sprake in artikel 6 ook het toezicht op die lokale beleidsplannen en afwegingskaders te regelen, zodat de lokale besturen de principes niet sluiks ondergraven. Adviezen van de provincie en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken op die gemeentelijke plannen, mogen niet vrijblijvend zijn.

Trage Wegen vzw heeft enkele suggesties voor amendementen. Ten eerste zouden oudere beleidsplannen niet zonder meer conform mogen worden verklaard. Artikel 90 stelt immers dat plannen die het toezicht doorstaan hebben en waarover de bevolking een beetje inspraak heeft gehad, mogen gelden als een beleidsplan Trage Wegen. Voor de vzw kan dat niet omdat de doelstellingen van dit voorstel van decreet ervoor niet bestonden en dus ook niet konden gelden. Ten tweede stelt de toelichting dat de artikelen 3 en 4 van dit voorstel van decreet van toepassing zullen zijn op andere decreten, bijvoorbeeld als het gaat om ruilverkaveling, landinrichting en complexe projecten. De vzw vraagt om dat dan ook expliciet in de decreettekst zelf te vermelden zodat het voorstel van decreet een echte tragewegentoets wordt. Ten derde stelt de vzw een codificatie voor in de rechtspraak aangaande het verzoekschrift voor dertig jaar onbruik. Om de bespreking van een verzoekschrift in de gemeenteraad toe te laten, zou men de regels van de rechtspraak moeten volgen. Zo moet een verzoeker niet alleen bewijzen dat de weg al dertig jaar niet meer gebruikt wordt, maar ook dat het de uitdrukkelijke wil van de overheid is geweest om de weg niet meer te bestemmen tot het gebruik.

Ten vierde pleit Trage Wegen vzw voor één uniforme regeling voor de meerwaardebepaling van gemeentewegen in Vlaanderen. Verder moeten wijzigingen aan gemeentewegen volgens het voorstel van decreet transparant worden aangekondigd. De vzw vraagt daarbij, als vijfde punt, dat ook in het decreet vastgelegd wordt dat geïnteresseerde burgers een melding krijgen. Heel wat gemeenten doen dit vandaag al. Vandaag zijn er geen kosten verbonden aan een beroep tegen een gemeentelijke beslissing. Het is ongehoord dat het voorstel van decreet nu ook 100 euro wil aanrekenen voor een beroep tegen gemeentelijke rooiplannen, terwijl burgers dan gewoon publieke wegen verdedigen. Vandaag zijn aan dergelijke beroepen geen kosten verbonden. Dat zal een hinderpaal zijn.

Ten zesde suggereert Trage Wegen vzw om de openbare onderzoeksprocedures voor gemeentewegen in ruimtelijke uitvoeringsplannen en omgevingsvergunningen te stroomlijnen.

Een onvoltooide werf is de ontsluiting van alle plannen. In het voorstel van decreet is sprake van een register van gemeentewegen, eigenlijk een soort exceltabel op de websites van de gemeenten waar een geïnteresseerde burger één voor één de rooiplannen kan aanklikken. Dat lijkt de spreker geen goede praktijk in de 21e eeuw. Het agentschap Informatie Vlaanderen kan zich daar over buigen en er is heel veel expertise bij de provincies. Zelfs de vzw is het gelukt kaartjes samen te puzzelen (zie slide nr. 19). Trage Wegen vzw dringt er

dan ook op aan het uitvoeringsbesluit waarvan sprake in artikel 38, §5, te activeren opdat het wegenregister ook alle gemeentewegen opneemt, rechten van doorgang inbegrepen. Dat zal ook betere gemeentelijke beslissingen tot gevolg hebben. De spreker vraagt met aandrang een goed beheer van de atlassen der buurtwegen. De vraag is wie deze taak op zich gaat nemen als de provincies deze dienstverlening niet meer zullen leveren. Trage Wegen vzw pleit daarom voor een samenwerkingsakkoord met de provincies, de gemeenten en het Agentschap Informatie Vlaanderen.

2. Uiteenzetting door de VVSG

Volgens *Steven Verbanck* ziet de VVSG zes goede principes in dit voorstel. Vooreerst is het positief dat alle gemeentewegen hetzelfde statuut krijgen, dat er met andere woorden niet langer een specifieke buurtwegenwet is voor de buurtwegen, alsook dat wegen niet meer door onbruik kunnen verjaren. Er moet wel degelijk een beslissing zijn van de gemeente om een weg te laten verwijderen. Dit zal heel wat discussies op het terrein vermijden, discussies die de afgelopen jaren wel te zien waren. De VVSG kan zich ook vinden in de beslissingscascade: eerst proberen een weg te onderhouden, desnoods verleggen en pas als het echt niet anders kan, afschaffen. Voorts vindt de VVSG het belangrijk dat de beslissingsbevoegdheid exclusief bij de gemeenten komt te liggen. Ze krijgen zo ruim mogelijke bevoegdheden en het Vlaams beleidskader is terughoudend. Het is goed in tijden van planlastvermindering dat gemeenten niet verplicht worden tot een nieuw sectoraal plan. Gemeenten kunnen over gemeentewegen een beleidskader en actieplannen maken, maar kunnen dat ook integreren in bestaande beleidsplannen. Het voorstel van decreet maakt daarnaast maximaal gebruik van bestaande procedures, met integratie in en afstemming op ruimtelijke uitvoeringsplannen of omgevingsvergunning. De VVSG vraagt wel dat er geen nieuwe beroepsprocedures komen. Voor haar volstaat het algemene toezicht bij de gouverneur en het Agentschap Binnenlands Bestuur, met eventueel de Raad van State. Het voorstel van decreet bevat echter een specifieke beroepsprocedure tegen de beslissing van de gemeenteraad bij de Vlaamse Regering (de minister van Omgeving) en een automatische boete van 5000 euro als de gemeenteraad niet beslist heeft. Het is goed dat gemeenten tijd krijgen voor een gemeentewegenregister, dat het niet vanaf dag één gebiedsdekkend moet zijn, maar de VVSG vraagt duidelijk te maken hoe dat zal geïntegreerd worden in het Vlaams middenschalig referentiebestand van het wegenregister en in de plannenregisters, waar de rooilijnplannen al inzitten. Tot slot is de VVSG zeer tevreden met de handhavingsmogelijkheden.

De spreker heeft enkele artikelsgewijze opmerkingen. Het is vreemd dat de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (gecoro) advies moet geven over de actieplannen (artikel 7, §2) terwijl voor het beleidskader een participatietraject geldt dat de gemeente zelf mag invullen. Hij vraagt voorts in de decreettekst te specificeren dat een rooilijn niet voor alle bestaande wegen nodig is (artikel 11, §1), nu staat dat enkel in de toelichting. In het voorstel van decreet staat trouwens dat, als de rooilijn wordt opgeheven, de weg dan ook opgeheven is (artikel 11, §2). Dat strookt zeker niet met de praktijk. Het kan best gebeuren dat de gemeente een rooilijn opheft omdat de bestaande toestand ok is en er geen nieuwe toestand moet gecreëerd worden met nieuwe huizen die achteruit moeten, maar dat betekent daarom nog niet dat de weg afgeschaft is. In de toelichting bij artikel 12 staat dat volgens de Codex Ruimtelijke Ordening delegatie nodig is als een provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wegen toevoegt of afschaft. Dat staat echter niet in de decreetstekst. In datzelfde artikel staat dat de integratie van een gemeentewegbeslissing in een omgevingsvergunning alleen kan voor zover die wijziging past in de realisatie van de bestemming van de gronden (artikel 12, §2). Daardoor zou het kunnen dat er

twee parallelle procedures nodig zijn. De VVSG vraagt waarom die wantrouwige beperking ingevoerd is.

Het gebruik door passanten betekent dat er een doorgangsrecht door verjaring kan ontstaan, maar niet dat de gemeente eigenaar wordt van de grond (artikel 13). Het eigendomsrecht verjaart pas als er bezitshandelingen zijn en de gemeente die weg bijvoorbeeld onderhoudt of verhardt. De VVSG vraagt zich af of dat verwarrende onderscheid moet behouden blijven. De details over het openbaar onderzoek (artikelen 17 en 21, §2) horen voor de VVSG thuis in een uitvoeringsbesluit. Dat er een aanplakking komt op de plaats in kwestie is goed maar dat er ook een moet komen aan het gemeentehuis is niet van deze tijd, laat staan dat het in het Belgisch Staatsblad moet worden gepubliceerd.

Nieuw is dat beslissingen individueel gemeld moeten worden aan bezwaarindieners (artikelen 18 en 22). Dat is niet het geval in andere aangelegenheden zoals bij omgevingsvergunningen. De decreetgever moet dat verschil goed motiveren. Als het in het decreet blijft staan, vraagt de VVSG om er beperkingen aan te stellen. Bijvoorbeeld door alleen de eerste indiener van een bezwaar een melding te bezorgen, in het geval er veel bezwaren zijn met dezelfde inhoud.

Gemeenten willen zoals gezegd geen nieuwe beroepsmogelijkheid voor gemeentewegen (artikelen 24, 25 en 73). Het algemeen toezicht en eventueel de Raad van State moeten volstaan. De beroepsgronden zijn beperkt en de enige sanctie is de vernietiging, de beslissing komt altijd terug naar de gemeente. Dat alleen bezwaarindieners in beroep mogen gaan, is al uit de omgevingsvergunning geschrappt, wat ook hier zou moeten gebeuren. De termijn waarbinnen de Vlaamse Regering of de minister moet beslissen, is nu een ordetermijn. De VVSG zou liever een vervaltermijn zien. Daardoor blijft de beslissing van de gemeenteraad overeind als de Vlaamse Regering niet tijdig beslist. Net zoals de gemeente op tijd moet beslissen, moet ook de Vlaamse overheid als beroepsoverheid op tijd beslissen.

Het is goed dat de gemeente niet van alle bestaande wegen de grond moet verwerven (artikel 26). Dat zou een drempel zijn om ze te onderhouden. Er zijn immers heel wat wegen waarvan de gemeente de grond nog niet gekocht heeft of waarvan de grond nog niet door verjaring aan de gemeente toekomt. De VVSG vindt het goed dat volgens het voorstel van decreet de gemeente niet verplicht wordt om een reglement over vergoedingen voor erfdiensbaarheden te maken (artikel 28). Het is niet evident algemene normen voor een vergoeding op te stellen. Als gemeente en eigenaar daar een overeenkomst over hebben, moet dat ook zonder landmeter kunnen.

Volgens artikel 35 mag een burger vragen om een weg te heropenen. Het artikel begint goed: de gemeenteraad oordeelt dan op welke manier al dan niet gevolg gegeven wordt aan het verzoekschrift, maar 'hetzij heropenen, hetzij opheffen' is te beperkend. De gemeente kan ook beslissen de situatie ongewijzigd te laten omdat er nooit een weg geweest is en daar geen zal komen, of omdat ze het niet nodig acht de gevraagde wijziging aan te brengen, bijvoorbeeld een weg die bruikbaar is voor fietsers en voetgangers verbreden voor andere voertuigen.

De VVSG vraagt voorts de plantafstand tussen bomen en hagen in artikel 36 te schrappen omdat die te weinig genuanceerd is. Zoiets kan beter in gemeentelijke reglementen geregeld worden. Is het de bedoeling van de decreetgever om die plantafstand niet alleen te laten gelden voor bomen van een particulier die te dicht bij de straat komen, maar ook voor laanbomen op de straat, die te dicht bij de particuliere eigendom staan? Zoals gezegd, is het goed dat het gemeentewegenregister niet verplicht gebiedsdekkend moet zijn, dat het alleen bestaande en nieuwe beslissingen bevat. De gemeenten zouden dat graag geïntegreerd zien in

het Vlaams middenschalig referentiebestand voor het wegenregister en in het plannenregister, waar de rooilijnen nu al inzitten.

Het handhavingssysteem zit volgens de VVSG snor. De bestraffing verloopt niet via een standaard strafbepaling waarvan we vermoeden dat het parket die bijna nooit zal vervolgen. Gemeenten hebben de kans om met gemeentelijke administratieve boetes te bestraffen. Er staan ook heel wat bestuurlijke maatregelen te hunner beschikking. Gemeenten zetten niet in de eerste plaats in op straffen tenzij het echt niet anders kan. Gemeenten zijn besturen die problemen opgelost willen zien op het terrein, zeker voor gemeentewegen is dat het geval. Die bestuurlijke maatregelen bieden veel handhavingsmogelijkheden, eventueel met een bestuurlijke dwangsommen, en er is ook voorzien dat een gemeente die dwangsommen kan invorderen met een dwangbevel zodat ze daarvoor niet naar de rechtbank moet. Het is de VVSG niet duidelijk waarom het schepencollege dat moet doen, terwijl voor andere sectoren de burgemeester die handhavingsbevelen uitschrijft. Het verzoek van een benadeelde derde om te gaan handhaven (artikel 43) is allicht dubbelop met de breder geformuleerde heropeningsmogelijkheid in artikel 35. Steven Verbanck denkt voorts dat het een vergissing is dat er niet kan worden geopteerd voor een dwangsom in plaats van bestuursdwang als "het risico bestaat dat de overtreding ondanks de last tot herstel onder dwangsom nog zou worden voortgezet of herhaald" (artikel 48, §1, tweede lid). Het is immers net andersom: net omdat er risico van niet-naleving is, zal de gemeente een dwangsom opleggen.

Wat de geïntegreerde procedure met de omgevingsvergunning betreft, wil de VVSG vermijden dat gemeenteraden verplicht worden een pro-formabeslissing te nemen of hypothetische dossiers te behandelen. De VVSG begrijpt niet waarom een automatische boete van 5000 euro in het voorstel van decreet wordt ingevoerd in geval van niet-tijdige of niet-beslissing (artikelen 73 en 77). Vanwaar dat wantrouwen tegenover de gemeenten? Ook in het Omgevingsvergunningsdecreet is dat uiteindelijk niet ingevoerd.

De VVSG zou ook niet graag hebben dat op de gemeenteraad dossiers komen die puur hypothetisch zijn. Als het schepencollege vindt dat ze die vergunning niet zal afleveren om redenen die niets met de wegen te maken hebben maar met ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld omdat ze geen nieuwe open ruimte willen aansnijden, dan moet de gemeenteraad toch omwille van een automatisme in het decreet (artikel 71 en 76) hypothetisch beslissen over een wegentracé. Dit terwijl de vergunningverlenende overheid het niet nodig vindt dat de gemeenteraad zich over dat detail van de gemeentewegen gaat uitspreken omdat ze dat dossier als geheel niet vergunbaar acht.

De spreker eindigt met twee kleinere opmerkingen, namelijk dat met dit voorstel van decreet enkele bepalingen van het Veldwetboek (artikelen 41 tot en met 47 over afpaling en artikel 88, 9°) mogen geschrapt worden en dat het de bedoeling is dat bepaalde zaken over boswegen in het Natuurdecreet naast dit decreet blijven bestaan.

3. Uiteenzetting door Landelijke Gilden

Het lijkt *Bert Meulemans* gepast om over het voorstel van decreet nog advies te vragen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de Raad van State, zeker omdat het voorstel slaat op alle gemeentewegen. Ook de Landelijke Gilden zijn tevreden met de algemene uitgangspunten van dit voorstel, bijvoorbeeld dat de bevoegdheid volledig bij de gemeente komt te liggen.

Toch zijn er nog enkele verbeteringen mogelijk. Het initiatiefrecht van de burgers is een goede zaak, maar de Landelijke Gilden zijn niet voor beperkende

bepalingen daarop. Bijkomende voorwaarden koppelen aan een verzoekschrift hoeft niet vermits de gemeente in zijn besluitvorming daar tegenin kan gaan. Positief zijn de administratieve sancties die gerechtelijke procedures vermijden.

Het voorstel biedt heel wat kansen, zonder de gemeentebesturen te verplichten. De autonomie van de gemeenten is dus heel groot, wat een positieve zaak is. Een eigen reglement op het vergoedingssysteem gaat echter te ver. Vlaamse regels daarover genieten ook de voorkeur van de Landelijke Gilden.

Dat de bepalingen over de beroepsmogelijkheid door een amendement aangepast worden aan het arrest van het Grondwettelijk Hof is een goede zaak. De remedies na beroep zijn echter beperkt tot annulering. Is het niet nodig om voor een dergelijke belangrijke materie – wegen zijn bedoeld voor de eeuwigheid – een volwaardige administratieve beroepsmogelijkheid te hebben?

De bevrijdende verjaring blijft momenteel dode letter maar wordt met het voorstel van decreet helemaal terugschroefd. Een weg kan dus niet zo maar afgeschaft worden als hij niet gebruikt wordt. De spreker suggereert daarvoor wel een overgangsperiode.

Heel wat buurtwegen worden gemeenschappelijk gebruikt door recreanten en land- en tuinbouwers. De Landelijke Gilden hadden graag expliciet in de toelichting opgenomen gezien dat de meeste buurtwegen er om agrarische redenen zijn gekomen en ook nu nog een belangrijke functie voor de landbouw hebben. Voorts stellen de Landelijke Gilden voor om aan artikel 4 dat de principes opsomt, een lid toe te voegen, waarin staat dat de ontsluiting van de aangrenzende percelen steeds in acht wordt genomen.

Het onderscheid tussen bezits- en beheersdaden wordt vaag en algemeen geformuleerd. Voor de aangelanden wordt daarenboven een ruim gedefinieerde verplichting ingevoerd. In artikel 36 staat dat aangelanden verplicht zijn de gemeenteweg over de volledige breedte vrij te houden en te vrijwaren van begroeiingen, afsluitingen of constructies die de vrije doorgang hinderen of verhinderen. Het zou beter zijn duidelijker te definiëren waar de gemeente toe verplicht is en waartoe de aangelanden. De Landelijke Gilden hadden de begroeiing bijvoorbeeld graag beperkt gezien tot overhangende takken. Voorts willen ze dat de gemeente verplicht wordt om de bedding van de weg te onderhouden.

Het is jammer dat het voorstel van decreet niet verder gaat in de bepalingen over het gemeentelijk wegenregister. Wie zal het beheer van de atlanten overnemen? Of worden die ingeschoven in het gemeentelijk register? De Landelijke Gilden pleiten voor een verdere digitalisering. Dat het voorstel daartoe geen verplichting oplegt, en zelfs geen termijn in het vooruitzicht stelt, valt te betreuren. Hiermee laat de decreetgever toe dat de overheid haar belangrijkste bezit slecht documenteert.

4. Vragen en opmerkingen van de leden en antwoorden van de sprekers

Lies Jans is blij dat de externe sprekers de grote lijnen van het voorstel van decreet steunen. Ze zegt dat er al door de meerderheid een amendement werd ingediend op artikel 24 (amendement nr. 2) om de beperking van het beroep tot de bezwaarindieners te schrappen, gelet op de uitspraak van het Grondwettelijk Hof. Ze zal al hun opmerkingen bestuderen en eventueel nog enkele andere aanpassingen voorstellen.

Lode Ceyssens informeert wat de VVSG denkt over een nieuw digitaal register zoals zowel de Landelijke Gilden als de Trage Wegen vragen. Hij vreest dat het veel werk betekent voor de gemeenten.

Steven Verbanck vreest dat ook. Daarom is VVSG blij dat er geen gebiedsdek-kend register gevraagd wordt, waardoor alles wat nog niet in rooilijnplannen geregeld is eveneens zou moeten worden geïnventariseerd. Anderzijds vraagt de VVSG dat het wegenregister wel zoveel mogelijk geïntegreerd wordt in het middenschalg referentiebestand van de Vlaamse overheid en, voor rooilijnen, in het planregister dat gemeenten al hebben. Het is goed dat er geen dubbel werk moet worden geleverd.

Lies Jans informeert hoe Bert Meulemans een overgangsregeling voor verjaring ziet.

Bert Meulemans legt uit dat wie nu de dertigjarige verjaring kan bewijzen, kan vragen om een weg op te heffen. Het zou goed zijn als de burgers nog even de tijd krijgen, tien of vijftien jaar, om zich op die oude regeling te beroepen. Anders zou het wel kunnen dat het Grondwettelijk Hof die bepaling een onverantwoorde verzwaring vindt. In de praktijk zal dat weinig gebruikt worden, want ook in de nieuwe regeling zijn verzoekschriften mogelijk. Juridisch-technisch zou het echter een verbetering zijn.

Marino Keulen heeft problemen met de verkrijgende verjaring, eigenlijk de privatisering van openbaar domein. Het is iets wat heel wat gemeenten wel eens gedogen, omdat burgers daardoor eigenaar worden van grond waar ze niet voor betaald hebben. Met een overgangsperiode van tien tot vijftien jaar vreest hij dat er nog meer trage wegen verloren gaan.

Bert Meulemans doelt helemaal niet op situaties waar burgers zich onterecht openbaar domein toe-eigenen, wel op wegen die in de atlas staan, waarvan de gemeente geen eigenaar is, en waarvan er geen enkel teken op wijst dat er ooit een erfdiensbaarheid was. Hij is het er helemaal mee eens dat gemeentewegen nooit mogen verjaren.

Lies JANS,
voorzitter

Karin BROUWERS
Peter PERSYN,
verslaggevers