

TOELICHTING VAN PROBLEMATISCHE WIJZIGINGEN AAN HET GEMEENTEWEGENDECREET WOENSDAG 5 AUGUSTUS 2026



OPGESTELD DOOR:

Rik Houthuys (voorzitter bestuur Trage Wegen)

Steven Clays (inhoudelijk coördinator Trage Wegen)

Laura Peeters (zakelijk coördinator Trage Wegen)

TOELICHTING VAN PROBLEMATISCHE WIJZIGINGEN AAN HET GEMEENTEWEGENDECREET

Trage Wegen vzw vroeg op 13/07/2026 aan de betrokken Vlaamse ministers om de in het "Voorontwerp van decreet tot wijziging van verschillende decreten naar aanleiding van het Actieprogramma inzake rechtszekere en robuuste vergunningen en van optimalisaties van de regeling rond gemeentewegen" (DWVD) voorgestelde wijzigingen aan het Gemeentewegendecreet (GWD) nog niet door te voeren, omdat wij de wijzigingen als **zeer** ongunstig beoordelen. Desondanks hechtte de ministerraad van 17/07/2026 haar principiële goedkeuring aan het DWVD.

Wij vragen thans de adviesraden om de voorgestelde wijzigingen aan het GWD **negatief te adviseren**. In deze nota – een uitwerking van onze nota aan de Vlaamse ministers dd. 13/07/2026 – motiveren wij onze ongunstige beoordeling.

1. INLEIDING

Het Gemeentewegendecreet (GWD) dd. 3/05/2019 is tot stand gekomen onder coördinatie van Vlaams parlementslicd Lies Jans (N-VA), na meer dan tien jaar overleg tussen alle partijen in het Vlaams parlement en alle betrokkenen in het veld, onder wie vzw Trage Wegen het opnam voor de belangrijkste, maar vaak minst mondige betrokkenen: **de gemeenschap van de weggebruikers**. Het decreet werd **unaniem** goedgekeurd in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement op 24/04/2019 en bevat een uitgebalanceerde, weloverwogen wetgeving waarmee de gemeentewegen en de trage wegen in Vlaanderen sindsdien stevig beschermd zijn en het wegennetwerk zelfs uitbreidde.

Vzw Trage Wegen beoordeelt het GWD dan ook als een evenwichtige wetgeving waarin bestaande en toekomstige gemeentewegen, en in het bijzonder het netwerk van voetwegen, een goede bescherming genieten.

Niet alle lokale besturen pasten het GWD naar de letter toe, waardoor onze vzw in enkele gevallen de behoorlijke uitvoering van het decreet moest afdwingen via administratief beroep bij de Vlaams Minister en beroep bij de Raad van State. Deze acties droegen bij tot de uniforme toepassing van de regelgeving over heel Vlaanderen.



In het thans lopende "Actieprogramma Vergunnen en aanpassingen aan het Gemeentewegendecreet" worden heel wat wijzigingen in het beleidsdomein op de kruising van de ruimtelijke ordening en de trage mobiliteit (gemeentewegen) doorgevoerd. Vzw Trage Wegen heeft in het korte tijdsbestek tussen het beschikbaar komen van de principieel goedgekeurde ontwerp teksten enkel de implicaties op het GWD bestudeerd.

De conclusie is onthutsend: het GWD wordt sterk uitgehold. Deze uitholling druist in tegen het Vlaams regeerakkoord en ondermijnt sterk het juridisch statuut van de zeer vele feitelijke voetwegen.

Het Vlaams regeerakkoord stelt m.b.t. trage wegen uitdrukkelijk: "We voeren het beslist beleid inzake de modernisering van de omgevingsprocedure, de milieueffectrapportage en het omgevingsbesluit uit, en blijven gefocust op eenvoud in de regelgeving en monitoren en evalueren die. Bij de evaluatie van het Omgevingsbesluit controleren we of de doelstellingen uit de bouwshift en het BRV genoeg opgenomen zijn. We onderzoeken hoe de verkavelingsvergunningsplicht kan worden gemoderniseerd. Het beroep tegen de beslissing van de gemeenteraad omtrent de 'zaak der wegen' in het kader van de geïntegreerde procedure wordt hervormd, **zonder te raken aan de principes van het gemeentewegendecreet.**"

Het regeerakkoord stelt **niet** dat andere onderdelen van het GWD zouden worden gewijzigd (in casu i.v.m. de autonome procedure en de feitelijke voetwegen).

Hierbij valt op dat bijna alle thans voorgestelde aanpassingen gunstig zijn voor de vergunningsaanvragers, en dit zijn voornamelijk bouwheren en projectontwikkelaars. Zo wordt in het voorontwerp van decreet als vanzelfsprekend uitgangspunt aangenomen dat wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet in het kader van de "geïntegreerde procedure" (samen met een omgevingsvergunningsaanvraag) het meest voorkomen, meer dan louter wijzigingen in de optimalisatie van het wegennet ("autonome procedure")!

Het standpunt van Trage Wegen is duidelijk: **er zijn thans geen wijzigingen ("optimalisaties en verduidelijkingen") aan het GWD nodig**, zeker niet nu het nog maar enkele jaren van kracht is en de besturen hun werking nog steeds aan het afstemmen zijn op deze recente wetgeving. Bovendien kunnen wij ons niet ontdoen van de indruk dat grondeigenaars en projectontwikkelaars door de nu voorliggende wijzigingen aan het GWD bediend worden, terwijl de belangen van de gemeenschap van weggebruikers uitgehold worden. **Hierdoor schenden de voorliggende wijzigingen niet alleen het Vlaams regeerakkoord, maar ook het belangrijkste basisprincipe van het GWD zelf, verwoord in art. 4, 1^e: "wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang".**

2. BEHOUD VAN HET ADMINISTRATIEF BEROEP

Het **schrappen van het administratief beroep** tegen gemeenteraadsbeslissingen op grond van art. 24 GWD is nefast voor ons trage-wegennet.

2.1 Getroffen artikels GWD

Artikel 24.	§ 1, 1 ^o	§ 1. Tegen het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan overeenkomstig artikel 17, § 5, of tegen het besluit van de
-------------	---------------------	---





		gemeenteraad tot opheffing van een gemeenteweg overeenkomstig artikel 21, § 5, kan een georganiseerd administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Regering.
--	--	--

en art. 24 §1, 2° - §5, en art. 25 leden 1-3.

2.2 Memorie van toelichting GWD hierover

Er wordt een administratieve rechtsbescherming uitgetekend tegen de vaststelling van rooilijnplannen en de opheffing van gemeentewegen. Die neemt de vorm aan van een georganiseerd administratief beroep bij de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering beschikt over een annulatiebevoegdheid. De Vlaamse Regering oordeelt op grond van het decreet en de daarin vastgelegde doelstellingen en principes, het eventuele gemeentelijke beleidskader en afwegingskader, en de voorgeschreven substantiële vormen. De Vlaamse Regering oordeelt binnen een ordetermin van negentig dagen na de ontvangst van het dossier, dat door het college van burgemeester en schepenen wordt bezorgd, rekening houdend met de rechtsnormen, principes en vormeisen, vermeld in artikel 25, §2.

2.3 Voorgestelde wijziging in het DWVD

Art. 81. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet [GWD] wordt afdeling 4, die bestaat uit artikel 24 en 25, opgeheven.

2.4 Memorie van toelichting DWVD hierover

I.v.m. de geïntegreerde procedure:

(randnummer 25) "Met betrekking tot de rechtsbescherming [...] Zo is er een onevenwicht in de rechtsbescherming voor derden en voor aanvragers van een vergunning als er een beslissing van de gemeenteraad vereist is. Bij het vergunningsproces was er voorheen geen probleem van rechtsbescherming voor de derde belanghebbenden -die zijn voldoende beschermd via het OVD-, maar wel bij de vergunningsaanvrager.

In de rechtsleer werd al geregeld gewezen op het gebrek aan rechtsbescherming van de vergunningsaanvrager tegen gemeentebesturen die de bevoegdheid van de gemeenteraad voor de zaak der wegen oneigenlijk gebruiken om vergunningen te blokkeren om redenen die in essentie niets met de beheerstaak van een gemeente voor gemeentewegen te maken heeft. Hiervoor biedt het Gemeentewegendecreet momenteel geen oplossing."

I.v.m. de autonome procedure:

(randnummer 37) "Ook binnen de zogenaamde 'zelfstandige procedure' wordt het administratief beroep afgeschaft. De meerwaarde van het voorheen bestaande administratief beroep tegen dergelijke gemeenteraadsbeslissingen was beperkt. Deze beroepen bleken meestal te worden ingesteld vanuit een bezorgdheid omtrent een aantasting van het eigendomsrecht, of over de berekening van de min- of meerwaarde of omwille van vergunningsrechtelijke aspecten. De bescherming van deze rechten wordt echter voldoende gewaarborgd in de procedures in het kader van eventuele latere onteigeningen of in het kader van de latere omgevingsvergunning voor de uit te voeren wegenwerken.

Voor jurisdictionele beroepen tegen gemeenteraadsbeslissingen over de wijziging aan het gemeentelijke wegennet buiten een vergunningsprocedure, blijft de Raad van State bevoegd."





"Afdeling 4 die de artikelen 24 en 25 Gemeentewegendecreet omvat wordt opgeheven. Het administratief beroep tegen gemeenteraadsbeslissingen over de wijziging van het gemeentelijke wegennet wordt afgeschaft.

Tegen een gemeenteraadsbeslissing tot wijziging van het gemeentelijke wegennet die tot stand kwam via de zelfstandige procedure of bij eenvoudig besluit, kan jurisdictioneel beroep worden ingesteld bij de Raad van State."

2.5 Onze argumenten tegen de verandering

Bij wijzigingen aan gemeentewegen zijn de lokale bestuurders vaak benaderbaar en beïnvloedbaar door persoonlijke contacten met belanghebbenden. Hierdoor wordt het GWD allicht niet over alle gemeenten heen op dezelfde, uniforme, objectieve manier toegepast. In de praktijk worden verschillende belanghebbenden niet met dezelfde welwillendheid gehoord en bediend. Gedupeerden van een gemeenteraadsbeslissing inzake wijzigingen aan het gemeentewegennet zijn dan ook vaak de minst mondige, gewone weggebruikers. Wijzigingen aan een gemeenteweg gebeuren in het geval van voetwegen voornamelijk in het belang van de eigenaars van de percelen waarover de gemeenteweg loopt. Art. 4 §1 GWD stelt uitdrukkelijk dat wijzigingen van het gemeentelijk wegennet steeds ten dienste staan van het algemeen belang. Toch stellen we in de praktijk vast dat eigenaars en ontwikkelaars van bouwprojecten vaak makkelijk hun slag thuishalen bij het lokale bestuur en dit vaak tot verontwaardiging en onmacht van de getroffen, minder invloedrijke weggebruikers. Onze bezorgdheid wordt breed gedeeld: in het advies over het eerste Decreet Robuuste Vergunningen was de MORA-raad, op voorspraak van VOKA, zeer kritisch over het verdwijnen van deze rechtsbescherming tegen gemeenteraadsbeslissingen.

Daarom is een toegankelijk hoger beroep bij een centrale administratie van de Vlaamse overheid van groot belang.

Grondwettelijk Hof: Arrest nr. 130/2021 van 7 oktober 2021: B.15.2. "Het recht op een behoorlijke rechtsbedeling, gewaarborgd bij artikel 6 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, houdt in dat een belanghebbende een administratieve beslissing moet kunnen voorleggen aan een onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie met volle rechtsmacht, die « bij de wet » is ingesteld en die binnen een redelijke termijn uitspraak doet."

Hierin werd voorzien in de artikelen 24 en 25 van het Gemeentewegendecreet. Bij de opstelling van het GWD in 2019 begrepen alle wetgevende betrokkenen (dus ook alle partijen van de huidige Vlaamse meerderheid) immers dat een eenvormig, toegankelijk en eenvoudig administratief beroep essentieel is om de trage-weggebruikers te behoeden voor subjectieve, vaak door lucratieve belangen beïnvloede interpretaties door de diverse gemeentebesturen.

Deze beroepsmogelijkheid heeft de redding betekend van tientallen voetwegen die ten onrechte dreigden te worden opgeheven of verplaatst. Indien het administratieve beroep verdwijnt, zullen vele voetwegen te ondoordacht verdwijnen, en wie het wel nog ziet zitten om beroep aan te tekenen bij de Raad van State, zal het betrokken dossier nog meer vertragen dan nu het geval is.

Bij de motivering van de afschaffing van het administratief beroep kiest de Vlaamse regering in de MvT resoluut de kaart van de vergunningsaanvrager. Ietwat minachtend stelt de Memorie: "Derden [onze onderstreping] maken in de meeste gevallen gebruik van de bijkomende beroepsmogelijkheid, ook wanneer hun bekommernissen het project betreffen en niet de





wegenis. Dit zorgt voor een aanzienlijke vertraging van de behandeling van het administratieve beroep tegen de omgevingsvergunning. In het kader van de beroepsprocedures tegen de gemeenteraadsbeslissing grijpen beroepsindieners de strikte vormvereisten en de motiveringsplicht vaak aan als beroepsargumenten. Bij dit alles heeft de Vlaamse Regering bij het beoordelen van het administratieve beroep geen hervormingsbevoegdheid, maar enkel een vernietigingsbevoegdheid. De Vlaamse Regering die fouten vaststelt kan dus niet bijsturen, maar enkel vernietigen. Dit brengt opnieuw tijdverlies en onzekerheid met zich mee.”

Dit is een misleidende argumentatie. Dergelijke “misbruiken” van beroep kan de Vlaamse Regering toch makkelijk en snel afhandelen!

In vele ons bekende gevallen van administratief beroep gaat de bekommernis van de “derden”, dus de belangrijkste betrokkenen: de weggebruikers, juist om het behoud en het versterken van het gemeentelijke wegennet en *niet* om de aard van het project, tenzij dit de samenhang van het bestaande wegennet doorbreekt. Deze praktijkervaring, waarbij dit soort beroepsargumenten door de minister werden ingewilligd, vindt ook weerklank in recente analyses (*Prof. Dr. Draye, A.M., Wegenrecht Anno 2024, De administratieve beroepsmogelijkheid tegen de beslissingen van de gemeenteraad, studiedag Die Keure, 30 januari 2024, niet gepubliceerd*).

Bovendien is niet duidelijk of de Raad van State zich zal blijven beperken tot legaliteitstoetsing en of hij wel inhoudelijk op bezwaren kan ingaan.

Sinds de ingang van het GWD werden een vijftig tot honderd administratieve beroepen per jaar ingesteld. Dat betekent geen zware werklast voor de Vlaamse overheid, temeer daar de beroepen in enkele categorieën kunnen worden ingedeeld.

Het volstaat dus dat de Vlaamse Regering zich degelijk organiseert. Er valt onzes inziens inderdaad heel wat tijdswinst te boeken door de beroepsprocedure, die nu nog grotendeels afzonderlijk en niet-digitaal wordt afgehandeld, ook via het Omgevingsloket te laten verlopen, zeker (maar niet uitsluitend) wanneer het de geïntegreerde procedure betreft.

Wat betreft het administratief beroep tegen de zaak van de wegen in de geïntegreerde procedure, erkennen we dat het proces complex is en dat er verbeteringen wenselijk zijn, zoals we hierboven reeds aanhaalden. Maar het afschaffen van het beroep zelf is contraproductief. Zie ook het eerder geciteerde MORA-advies.

Het behoud van het toegankelijk administratief beroep tegen beslissingen inzake veranderingen aan gemeentewegen is voor de inwoners van onze gemeenten essentieel.

3. “VEREENVOUDIGDE” OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG MET WEGENIS

Een vereenvoudiging in dossiers waar een omgevingsvergunningsaanvraag ook een beslissing omtrent de zaak der vereist, is in het geheel niet nodig. Er is in het GWD immers al de mogelijkheid van de geïntegreerde procedure, die duidelijk beschrijft hoe de interactie tussen een omgevingsvergunning en het aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen van een openbare weg dient te gebeuren.





Wij zijn er voorstander van dat de geïntegreerde procedure een **uitzonderingsprocedure** blijft. Ons wegnen zal door een wildgroei van omgevingsvergunningen totaal versnipperen en ondergeschikt worden aan (lucratieve) bouwprojecten.

4. "BEROEP" IN DE OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG MET WEGENIS (HEROVERWEGING)

Voor gemeenteraadsbeslissingen over de zaak der wegen in het kader van omgevingsvergunningaanvragen wordt het administratief beroep vervangen door een heroverweging van deze beslissing in het kader van het administratief beroep tegen de omgevingsvergunning.

Wij vragen dat de bestaande procedures (eventueel gecorrigeerd waar onduidelijkheden zouden kunnen rijzen) gehandhaafd blijven.

Een "heroverweging" is een vaag begrip. Zij legt bovendien het "beroep" bij hetzelfde bestuursorgaan dat de "bestreden beslissing" heeft uitgevaardigd.

Zonder dat wij dit aspect in detail hebben bestudeerd (er wordt verwezen naar het "Voorontwerp van decreet tot wijziging van verschillende decreten naar aanleiding van de invoering van de modulaire omgevingsvergunningsprocedure"), vrezen wij dat de korte duur waarin het verzoek tot heroverweging moet worden neergelegd zal leiden tot een selectieve rechtspleging, die goed voorbereide studiebureaus en ontwikkelaars in het voordeel stelt boven de gewone weggebruikers.

5. BEHOUD VAN HET ROOILIJNPLAN BIJ ALLE WIJZIGINGEN AAN GEMEENTEWEGEN

Het wijzigen van de definitie van **rooilijn** en het afschaffen van het opstellen van een **rooilijnplan** in de geïntegreerde procedure en bij de vaststelling van het dertigjarig publiek gebruik is ronduit nadelig voor de gemeenschap van weggebruikers.

5.1 Getroffen artikels GWD

Artikels 16 tot en met 19, met alle procedurele bepalingen over gemeentelijke rooilijnplannen.

5.2 Memorie van toelichting GWD hierover

De gemeente is belast met het opstellen van de rooilijnplannen voor de gemeentewegen.

De basisinhoud van de rooilijnplannen wordt decretaal omschreven. Daarbij wordt aangegeven dat eventuele waardeverminderingen of -vermeerderingen ook in het (ontwerp van) plan opgenomen moeten worden, met het oog op het openbaar onderzoek.

De procedure is overgenomen uit het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen. Na de voorlopige vaststelling wordt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan gedurende dertig dagen onderworpen aan een openbaar onderzoek. Bij het openbaar onderzoek moeten ook de deputatie, de beheerders van aansluitende openbare wegen en de maatschappijen van geregeld vervoer aangeschreven worden, zodat ook die instanties opmerkingen en bezwaren kunnen maken. Bij een ingrijpende versmalling van een weg is het immers niet ondenkbaar dat een gemeenteweg van een aangrenzende gemeente of een gewestweg geconfronteerd zou worden met sluipverkeer. Ook kan het bijvoorbeeld de doortocht van bussen bemoeilijken.





De deputatie en het departement kunnen zich alleen adviserend uitspreken over het ontwerp van rooilijnplan, of over de wijziging of de opheffing ervan. Ze toetsen het ontwerp aan de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van dit voorstel van decreet.

Voor zover het rooilijnplan betrekking heeft op wijzigingen aan het gemeentewegennet ter hoogte van de gemeentegrens – en er bijgevolg sprake is van een impact op het gemeentegrensoverschrijdend netwerk – worden ook de aanpalende gemeenten op de hoogte gebracht van het ontwerp van rooilijnplan. Op die manier kunnen ze ook opmerkingen formuleren op het ontwerp.

Uiterlijk zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek stelt de gemeenteraad het gemeentelijk rooilijnplan definitief vast. Ook daarvoor geldt dat bij de definitieve vaststelling van het plan alleen wijzigingen kunnen worden aangebracht die voortvloeien uit het openbaar onderzoek of uit de adviezen. Als het rooilijnplan niet tijdig definitief wordt vastgesteld, vervalt het ontwerp van rooilijnplan.

De definitieve vaststelling van het rooilijnplan door de gemeenteraad wordt bekendgemaakt op de gemeentelijke website en ter plaatse, zodat eenieder kan kennisnemen van de beslissing met het oog op het instellen van een administratief beroep (zie verder). De beslissing wordt ook onmiddellijk betekend aan het departement en de deputatie, en aan eenieder die in het kader van het openbaar onderzoek een bezwaar of advies heeft bezorgd. Ook de aanpalende gemeenten die in voorkomend geval opmerkingen hebben geformuleerd met betrekking tot de opheffing van de gemeentegrensoverschrijdende gemeenteweg, worden op de hoogte gebracht.

Als binnen de termijn van dertig dagen geen beroep is ingesteld, wordt het besluit van de gemeenteraad bij uittreksel gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en op de gemeentelijke website. Het treedt in principe in werking veertien dagen na publicatie. Het tweede lid van artikel 19 voorziet in de mogelijkheid dat het vaststellingbesluit een latere datum van inwerkingtreding van het gemeentelijk rooilijnplan bepaalt. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn voor de aanleg van nieuwe gemeentewegen voor een verkaveling of bedrijventerrein, waarbij de openbare bestemming pas van kracht wordt naarmate de aanvragen voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of tot verkavelen worden ingediend.

5.3 Voorgestelde wijziging in het DWVD

Art. 63. Artikel 16 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 64. Artikel 17 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 65. Artikel 18 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 66. Artikel 19 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

5.4 Memorie van toelichting DWVD hierover

(randnummer 25) "De toevoeging van een formeel rooilijnplan of grafisch plan naast de bouwplannen, leidt tot tal van discussies over formaliteiten."

(randnummer 28) "De algemene verplichting voor gemeenten om de ligging van hun gemeentewegen vast te leggen in gemeentelijke rooilijnplannen, zoals ingevoerd bij artikel 11 van het Gemeentewegendecreet, wordt geschrapt."





Als uitgangspunt moet voor ogen worden gehouden dat een rooilijnplan beoogt te vermijden dat een grondstrook wordt bebouwd door aangelanden op wiens eigendom de (niet gerealiseerde) rooilijn is vastgesteld. [...]

Het Gemeentewegendecreet heeft aan een rooilijn en een rooilijnplan een ruimere betekenis gegeven en heeft het instrument voor een heel ander doel gebruikt. In artikel 11 van het Gemeentewegendecreet werd bepaald dat de gemeenten de ligging van hun gemeentewegen vastleggen in gemeentelijke rooilijnplannen. [...]

Omwille van het feit dat het niet nodig of wenselijk is dat voor alle gemeentewegen een rooilijnplan wordt opgesteld, wordt met deze wijzigingen afgestapt van het uitgangspunt dat gemeenten de ligging van hun gemeentewegen steeds moeten opnemen in een rooilijnplan.

Aldus is het niet zinvol om het instrument van de rooilijn steeds te moeten gebruiken om de ligging van gemeentewegen aan te duiden. Hiermee samenhangend wordt het begrip rooilijn aangepast in die zin dat de rooilijn enkel de in een rooilijnplan vastgelegde huidige of toekomstige grens van de openbare weg is. Bij gebrek aan een rooilijnplan is de huidige grens van de openbare weg de (feitelijke) weggrens.”

(randnummer 32) Een rooilijnplan is niet meer nodig in de geïntegreerde procedure: ze wordt feitelijk vervangen door het bouwplan of verkavelingsplan.

(randnummer 34) Een rooilijnplan blijft bestaan bij de autonome procedure wanneer een gemeenteweg wordt gecreëerd of verlegd; maar geen tabel meerwaarden meer nodig.

(randnummer 38) Een rooilijnplan is niet meer nodig bij het creëren van een gemeenteweg via de vaststelling van het dertigjarig publiek gebruik. Een grafisch plan waarop de grondstrook wordt aangeduid, volstaat.

5.5 Onze argumenten tegen de verandering

Rooilijnen verschaffen duidelijkheid over de grenzen en ligging van gemeentewegen. Zeker in combinatie met het afschaffen van het digitale wegenregister, valt de objectieve documentatie van het bestaan van de gemeentewegen weg.

Terwijl men “vereenvoudiging” vooropstelt, wordt door de voorgestelde aanpassingen aan het GWD **een hybride situatie** gecreëerd, waarbij enerzijds in de autonome procedure rooilijnen bestaan en nog steeds opgemaakt zullen worden, terwijl in de geïntegreerde procedure en bij het vestigen van gemeentewegen op basis van het dertigjarig publiek gebruik *geen* rooilijnen meer worden opgemeten.

Artikels 16 tot en met 19 GWD beschrijven helder de rooilijnprocedure. **Door deze procedure nu af te schaffen, maar voor de autonome procedure toch te behouden, wordt de wetgeving nodeloos ingewikkeld.** Waar hervormingen zouden moeten zorgen voor meer helderheid en rechtszekerheid, bereikt men hier exact het tegenovergestelde.

Specifieke richtlijnen van de rooilijnprocedure m.b.t. tot gemeentewegen (wie moet worden aangeschreven, richtlijnen over vergoedingen, richtlijn over een latere datum van inwerkingtreding van het gemeentelijk rooilijnplan, ...) vallen weg, waardoor er ruimte is voor meer discussies.





In de geïntegreerde procedure zou voortaan de grens van de wegenis zoals opgenomen in de bouwplannen als "rooilijn" gelden, bij het vestigen op basis van dertigjarig publiek gebruik zou de "feitelijke ligging van de wegenis" gelden.

Vooraf dat laatste baart zorgen. Heel vaak zijn spontaan ontstane voetwegen een diffuus spoor, zeker buiten de stedelijke context. Inderdaad maken spontaan ontstane voetwegen gebruik van restpercelen of ongebruikte terreinen die althans in de perceptie van het publiek een publiek karakter hebben. Hierbij creëerde het publiek een voetwegverbinding die aangenaam, nuttig en comfortabel overkwam. Er is vaak gewoon geen duidelijke ligging. Wil men via het dertigjarig publiek gebruik een gemeenteweg creëren, dan zou er nu duidelijkheid komen over zijn ligging via "een grafisch plan waarop de grondstrook wordt aangeduid". Dit is in onze ogen verschillend van het rooilijnplan, dat duidelijke gegevens bevat over afmetingen, eigenaars, aangelanden én eventuele verschuldigde vergoedingen.

De rechtszekerheid van de weggebruiker wordt uitgehold. Wat indien de feitelijke ligging door een eigenaar of andere zakelijke belanghebbende sluipend met het oog op een bouwproject wordt gewijzigd, zodat de waarde van de percelen waarover de feitelijke weg loopt, verhoogt? En dat zonder dat er enige vergoeding naar de gemeenschap tegenover staat.

Het is niet duidelijk wat het lot is van rooilijnen die al zijn opgesteld in de geïntegreerde procedure: worden zij behouden of geldt ineens het bouwplan?

Waarom niet gewoon de bestaande, heldere rooilijnprocedure behouden? Deze bevat alle vereiste informatie en schept duidelijkheid voor alle betrokken partijen: de weggebruikers, de gemeente, de grondeigenaars, ook inzake meer- en minwaarden.

Bovendien bakenen rooilijnen, of ze nu gerealiseerd zijn of niet, de openbare bestemming (een erfdienstbaarheid van niet-bebouwen) af, die tot de gemeenschap behoort en waarop geen bouwprojecten of andere innames kunnen worden gerealiseerd. Zij vergemakkelijken aldus het optreden van de gemeentelijke overheid tegen allerlei overtreedingen op de gemeenteweg.

Het is ook onduidelijk wat de juridische status wordt van feitelijke voetwegen, zonder rooilijnplan. Hier gaat het al gauw om zowat de helft van alle voetwegen in Vlaanderen!

Het feit dat rooilijnen slechts "bij uitbreiding" gedefinieerd zijn in het GWD als de grens tussen het openbaar en het privaat domein, verklaart de etymologie van de term, maar het vormt helemaal geen argument om de huidige definitie nu terug te schroeven. **Er moet een duidelijke grens gedefinieerd zijn en blijven tussen het privaat en openbaar domein.** Alleen dan is er voor iedereen duidelijkheid over de ligging van de weg, en ook over het onderhoud, het herkennen van overtreedingen zoals innames, enz. Een eenvormige afbakening van de wegenis, zoals in het GWD voorzien door de rooilijnprocedure, moet blijven bestaan voor het geheel van de wegenis. Hierbij moet zelfs de term niet worden veranderd, aangezien de term "rooilijn" als "grens tussen het publiek en privaat domein" volledig ingeburgerd is.

Het argument dat de rooilijnprocedure vaak tot vormdiscussies leidt, kan niet worden ingeroepen om de rooilijnen dan maar (voor een deel van de wegen) overboord te gooien. Indien er inderdaad vormdiscussies ontstaan, dan kan het gemeentebestuur deze volledig voorkomen door van in het begin de heldere procedure van het GWD zorgvuldig te volgen.





6. BEHOUD VAN DE MEER- EN MINWAARDEVERGOEDING

Het afschaffen van de verplichting dat bij wijzigingen aan gemeentewegen een berekening moet worden gemaakt van de **meer- en minwaardevergoeding** en dat deze effectief moeten worden betaald, is problematisch. Net deze verplichting behoedt de gemeenschap voor een stortvloed aan wijzigingen en opheffingen van gemeentewegen. In de praktijk realiseert het verplaatsen of opheffen van een voetweg vaak een aanzienlijke meerwaarde voor de eigenaar van de grond waarover de weg loopt. We spreken al gauw over honderdduizenden euro's. Deze financiële rem zou nu wegvallen en bovendien zullen de lokale besturen deze vergoeding niet meer ontvangen bij opheffing van gemeentewegen.

6.1 Getroffen artikels GWD

Artikel 28 GWD

6.2 Memorie van toelichting GWD hierover

Bij wijzigingen, verplaatsingen of in het uitzonderlijke geval van een opheffing van een gemeenteweg kan er sprake zijn van een waardevermindering of waardevermeerdering van de gronden waarop de gemeenteweg gesitueerd is.

In de gevallen waarbij de ongebruikte delen van de gemeenteweg ten gevolge van de wijziging, verplaatsing of opheffing in volle eigendom teruggaan naar de aangelanden, wordt dat verrekend in de aankoopprijs (zie artikel 29). Het is natuurlijk anders als de wegzate private eigendom is. Dat is nog steeds het geval bij heel wat buurtwegen die werden vastgelegd in de Atlas der Buurtwegen. Het gaat hier dus om een publiek recht van doorgang waardoor het privaat erf bezwaard is. Afschaffing van die publieke doorgang resulteert in een meerwaarde, **zeker als daardoor bouw- of ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan die vóór de opheffing niet mogelijk waren**. In de Buurtwegenwet wordt dat geregeld in de zogenaamde 'welvoegelijkheidsbeschikking', die de eigenaars van de gronden moeten betalen aan de gemeente voor de opheffing, verplaatsing of wijziging van een buurtwegentracé. Die verouderde regelgeving en de rechtsleer laten weinig of geen marge om rekening te houden met specifieke situaties. Bovendien start de discussie over de omvang van de eventuele 'welvoegelijkheidsbeschikking' pas op het einde van de procedure, wat tot een impasse in het dossier kan leiden.

Dit artikel omvat daarom een nieuwe regeling die bepaalt hoe gemeenten moeten omgaan met het vraagstuk van waardeverminderingen en -vermeerderingen. Het is raadzaam dat die bedragen **objectief en zo vroeg mogelijk** bij het begin van de procedure bepaald worden, zodat burgers duidelijkheid hebben over de financiële gevolgen van eventuele verplaatsingen of opheffingen. De berekening van de eventuele waardevermindering of waardevermeerdering **wordt opgenomen in het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan of het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg**, en maakt op die manier mee het voorwerp uit van het openbaar onderzoek (zie artikel 16, §3, en 20, §3).

De waardevermindering of waardevermeerdering wordt steeds vastgesteld door een landmeter-expert in opdracht van de gemeente. Paragraaf 2 bepaalt verder de principes waarmee rekening gehouden moet worden bij het bepalen van de waardevermindering of -vermeerdering. Er kan ook rekening gehouden worden met specifieke situaties waarbij de overheid in het verleden bepaalde beslissingen heeft genomen, zoals het afleveren van bouw- of verkavelingsvergunningen of de aanleg van wegen, kanalen of spoorwegen en waarbij de buurtwegen de facto verdwenen zijn. In die gevallen kan bezwaarlijk nog gesproken worden van een meerwaarde op het moment dat die wegen louter administratief worden opgeheven.





Algemeen uitgangspunt is dat een opheffing resulteert in een waardevermeerdering van het goed. Bij wijzigingen en verplaatsingen gebeurt het vaak dat een gewijzigd tracé langer of korter wordt op één perceel of op een groep van percelen van dezelfde eigenaar, waardoor er eigenlijk geen min- of meerwaarde optreedt. In dit geval worden de waardeverminderingen en -vermeerderingen geacht elkaar te neutraliseren.

Paragraaf 3. De gemeenteraad kan de principes en bepalingen van paragraaf 2 verder verfijnen en aanvullen in een algemeen reglement of richtkader.

Paragraaf 4. Die regelingen doen geen afbreuk aan de mogelijkheid om in een omgevingsvergunning de last op te leggen dat de daarin begrepen openbare wegen en aanhorigheden, alsook de wegbeddingen gratis aan de gemeentelijke overheid worden overgedragen.

6.3 Voorgestelde wijziging in het DWVD

Artikel 85 heft het artikel 28 GWD op.

Artikel 86 heft ook de meer- of minwaardeprocedure op voor de opgeheven wegdelen.

Artikel 78 bepaalt dat je "bij eenvoudig besluit van de gemeenteraad" niet-gerealiseerde rooilijnen kan opheffen.

6.4 Memorie van toelichting DWVD hierover

(randnummer 23) "Daarnaast moet worden vastgesteld dat al te vaak (administratieve of jurisdictionele) procedures worden gevoerd die louter betrekking hebben op de verplichte formele vermeldingen op een rooilijnplan of een grafisch plan, zonder dat de betwisting betrekking heeft op de inhoud van de beslissing. Het gaat dan bijvoorbeeld over de vermelding van de min- en meerwaardevergoeding."

Toelichting bij art. 85: "Over de interpretatie van deze bepaling was veel discussie en de toepassing was onduidelijk. Niet alleen bestond er in de praktijk discussie over hoe de waardevermindering-vermeerdering moest worden begroot, maar ook over de precieze formaliteiten en procedures bestond onduidelijkheid. In artikel 28 was immers geen procedure uitgewerkt over hoe en wanneer een dergelijke vergoeding zou moeten worden uitgekeerd.

Bovendien blijkt uit de praktijk dat in vele gevallen de berekening van de min- en meerwaardevergoeding zelfs verwarrend is. Zo is een berekening van de minwaardevergoeding verwarrend wanneer de gronden die worden bezwaard met een rooilijn, later worden onteigend door de gemeente (bv. rioleringsprojecten waarbij gemeenteweg wordt verbreed). In dat geval bevat het rooilijnplan een berekening van de minwaardevergoeding (gebaseerd op de hypothese van de vestiging van erfdienstbaarheid van doorgang) terwijl de gemeente later nog een onteigeningsprocedure zal opstarten waarbij de onteigende recht heeft op een volledige vergoeding van de volle eigendom. De berekening van de minwaardevergoeding geeft dan voor de getroffen burger een verkeerd beeld, omdat de minwaardevergoeding meestal lager zal zijn dan de onteigeningsvergoeding.

Deze bepaling wordt in zijn geheel opgeheven om volgende redenen:

- Decretaal is het niet nodig om in een minwaardevergoeding te voorzien, omdat in het decreet zelf geen erfdienstbaarheden van openbaar nut worden opgelegd waardoor het eigendomsrecht van derden wordt uitgehold. Het decreetaal voorzien van een minwaardevergoeding wanneer een private eigendom wordt bezwaard met een





publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang is enkel nuttig/zinvol indien een dergelijke publiekrechtelijke erfdienstbaarheid wordt opgelegd vanuit het decreet. In dat geval wordt een burger geconfronteerd met een beperking van zijn eigendomsrecht opgelegd door het decreet. Een decretale vergoeding lijkt in dat geval billijk.

Zoals ook blijkt uit de toelichting bij andere wijzigingsbepalingen van het decreet wordt een private eigendom slechts in één situatie eenzijdig bezwaard met een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang, en dat is indien de gemeenteraad op basis van artikel 13 van het decreet een dertigjarig publiek gebruik heeft vastgesteld. Een minwaardevergoeding is in dat geval niet verschuldigd. Het is immers eigen aan de regels van verjaring dat hieraan geen vergoeding wordt gekoppeld.

In de overige gevallen zal een burger nooit geconfronteerd worden met een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang die eenzijdig op zijn perceel wordt gevestigd. Wanneer de gemeente een rooilijnplan wenst te realiseren zonder de ondergrond te verwerven, dan zal de gemeente met de betreffende grondeigenaar een overeenkomst moeten afsluiten, of zal de gemeente de grondeigenaar moeten onteigenen. Hierbij geldt de contractuele vrijheid dan wel de regels voor het bepalen van een onteigeningsvergoeding.

Wanneer een gemeente een bepaalde gemeenteweg wil realiseren zonder de ondergrond te verwerven, dan kunnen gemeenten steeds overeenkomsten sluiten waarbij de eigenaars van de ondergrond toelating geven voor de aanleg van de gemeenteweg op hun eigendom. Hiervoor kan worden teruggevallen op de bestaande juridische figuren (bv. erfdienstbaarheden, erfpacht, opstal). Het spreekt voor zich dat in het kader van die overeenkomsten een vergoeding kan worden bedongen. Dit maakt dan het voorwerp uit van de contractuele vrijheid. Het is niet zinvol om in een algemene minwaarvergoeding te voorzien die desgevallend in de overeenkomst moet worden opgenomen.

- Ook het decreetaal voorzien van een meerwaardevergoeding in geval van opheffing van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang is niet zinvol. Niet alleen gaat het in veel gevallen om gemeentewegen die reeds lange tijd in onbruik waren waarvoor artikel 28 bepaalde dat in die gevallen geen vergoeding verschuldigd was, maar daarnaast is het ook voor andere gemeentewegen niet nuttig. Het opheffen van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang heeft tot gevolg dat de eigendom zijn volle waarde weer krijgt. Het gevolg van een opheffing is dat de grondeigenaar niet langer een minwaardevergoeding moet ontvangen voor het bezwaren van zijn perceel met een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang. Dit is geen meerwaarde. Het spreekt voor zich dat de gemeenteraad bij de opheffing van een gemeenteweg steeds rekening moet houden met de principes en beginselen uit artikelen 3 en 4 van het decreet. Bij deze beslissing moet ook rekening worden gehouden met de ladder van Lansink. Deze beginselen zijn voldoende om het tragewegennetwerk in Vlaanderen te beschermen. De meerwaardevergoeding is daarvoor niet bedoeld.”

6.5 Onze argumenten tegen de verandering

Meer- en minderwaarden voor wegdelen waarvan de wegzate private eigendom is (het overgrote merendeel van de voetwegen) bestaan in feite al sinds de eerste bescherming van de buurtwegen in de 19^e eeuw. Het gaat hier dus om een publiek recht van doorgang waardoor het privaat erf bezwaard is. Afschaffing van die publieke doorgang resulteert in een meerwaarde, **zeker als daardoor bouw- of ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan die vóór de opheffing niet mogelijk waren.**





Het GWD omvat een heldere definitie en procedure voor de bepaling van de meer- en minwaarden.

De nota aan de Vlaamse Regering stelt dat de bepaling van die vergoeding vaak tot discussies leidt. Dit toont aan dat ze een essentieel onderdeel is voor een rechtvaardige ingreep in het lokaal wegennetwerk. Deze verplichting moet in elk geval behouden worden, al zijn wij niet tegen duidelijker regels.

Stellen dat betwistingen over de min- en meerwaardevergoeding louter over 'formele vermeldingen' gaan, gaat voorbij aan de werkelijkheid. De Raad van State bevestigde immers dat de berekening van de waardevermeerdering bepalend kan zijn voor de inhoudelijke beslissing zelf (Halle, arrest nr. 258.751 van 9 februari 2024). De component meer- en minwaarden was in dit dossier wel degelijk onderdeel van de essentie van de betwisting.

Stellen dat de definitie en procedure leidt tot discussies over de begroting van de meer- en minderwaarden en de formaliteiten, kan geen geldige reden zijn tot opheffing van dit essentieel onderdeel dat openbare gemeentewegen (vooral voetwegen) beschermt. Dan moeten de definities en procedures desnoods via een ministerieel besluit verhelderd worden.

Verwarring invoeren tussen meerwaarden en een eventuele latere onteigeningsvergoeding, is spijkers zoeken op laag water. Trouwens, bij onteigening wordt de waardevermeerdering of -vermindering verrekend in de aankoop prijs van de grond; dat is een courante praktijk.

Stellen dat het GWD zelf geen erfdienstbaarheden van openbaar nut oplegt, is misleidend en volgens ons ook niet correct. Enerzijds beschermt het GWD ontelbare erfdienstbaarheden van openbare doorgang die in het verleden ontstonden. Anderzijds pleiten wij voor het behoud van de regelgeving, waarbij nog steeds erfdienstbaarheden van openbare doorgang kunnen worden gecreëerd. Dit onderdeel van het GWD wordt wel degelijk door de gemeenten toegepast.

De bewering dat het decreet geen erfdienstbaarheden oplegt, klopt bovendien niet. Het rooilijnplan zelf houdt een openbare erfdienstbaarheid in van niet-bebouwen, wat de grond- en ontwikkelingswaarde van een perceel beïnvloedt.

Stellen dat "Het opheffen van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang **heeft tot gevolg dat de eigendom zijn volle waarde weer krijgt. Het gevolg van een opheffing is dat de grondeigenaar niet langer een minwaardevergoeding moet ontvangen voor het bezwaren van zijn perceel met een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang. Dit is geen meerwaarde.**" is zelfs een regelrecht sofisme, geschreven op het lijf van eigenaars en projectontwikkelaars. Wij verwerpen deze redenering ten volle. Het opheffen van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang creëert wel degelijk een (vaak zeer grote) meerwaarde voor de eigenaar of projectontwikkelaar.

Het opheffen van de min- en meerwaardevergoeding en het makkelijker maken van het opheffen van niet-gerealiseerde rooilijnen is onduidelijke en juridisch complexe regelgeving waar niemand op zit te wachten. Die is enkel in het voordeel van grondeigenaars die graag zonder meer van eventuele waardevermeerderingen af willen.





7. BEHOUD VAN DE DEFINITIES

Wij kunnen niet akkoord gaan met de **gewijzigde definities** van de belangrijke principes verwoord in art. 4 GWD. Deze principes werden zorgvuldig geformuleerd en zijn het wettelijke houvast bij alle wijzigingen aan gemeentewegen.

Meer in het bijzonder zijn de volgende wijzigingen problematisch:

7.1 Wijziging van de definitie van “wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet”

Wij vragen uitdrukkelijk het behoud van de huidige definitie en toepassing. Het is van belang deze samen te lezen om in te zien hoe verreikend de nefaste gevolgen van de voorgestelde verandering zijn voor de gemeenschap en de weggebruikers.

7.1.1 Huidige definitie (art. 2) en toepassing (art. 4):

Artikel 2, 12°: wijziging van een gemeenteweg: de aanpassing van de breedte van de bedding van een gemeenteweg, met uitsluiting van verfraaiings-, uitrustings- of herstelwerkzaamheden.

Artikel 4, 2°: een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

7.1.2 Memorie van toelichting GWD hierover

“Het behoud of de herwaardering van bestaande verbindingen staat voorop. Als zich een vraag naar een verplaatsing of opheffing aandient, moet in eerste instantie nagegaan worden welke alternatieve verbindingen bestaan of mogelijk zijn. Aangezien de weg vaak deel uitmaakt van een netwerk en mogelijk zorgt voor verbindingen over de gemeentegrenzen heen, zal dat grensoverschrijdende karakter een belangrijk element vormen bij de afweging en de motivering ten aanzien van verplaatsing of opheffing. Ook hier wordt het principe van de Ladder van Lansink gehanteerd: behoud, verplaatsing, opheffing. Een verplaatsing geniet de voorkeur boven een loutere opheffing. Beslissingen rond een verplaatsing of opheffing moeten steeds afgewogen en gemotiveerd worden uitgaande van het algemeen belang. Dat is in overeenstemming met bestaande rechtspraak van de Raad van State, die ook een belangenafweging vooropstelt.

Het uitgangspunt is dat er goed nagedacht en verantwoord wordt wanneer gemeentewegen opgeheven of verplaatst worden. Uitzonderlijk kan dat uiteraard verantwoord zijn, als er voldaan is aan de hierboven vermelde principes. Die principes gelden ook voor doodlopende wegen. Dergelijke wegen hebben geen bestemming, maar kunnen op zichzelf een bestemming zijn. Ze kunnen namelijk een culturele waarde hebben, een uitzicht bieden, een veilig speelterrein voor kinderen zijn of toegang geven tot een achterliggend perceel.

Het kan geenszins de bedoeling zijn om alle bestaande gemeentewegen die op dit moment afgesloten of ontoegankelijk zijn, zo maar op te heffen. De verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg moet worden beschouwd als een uitzonderingsmaatregel. Het behoud en de herwaardering van bestaande verbindingen staan immers voorop. Als zich een vraag naar opheffing aandient, moet in eerste instantie nagegaan worden welke alternatieve verbindingen er bestaan of mogelijk zijn. Een verplaatsing geniet de voorkeur boven de loutere opheffing. Anderzijds kan bij de beoordeling uiteraard rekening worden gehouden met de actuele situatie als een van de criteria bij de afweging. De Atlas der Buurtwegen, opgesteld op basis van de Buurtwegenwet van halfweg de 19e eeuw, is immers geen 'heilig document'. Het is evident dat





de gemeente bij die afweging ook rekening moet houden met de ruimtelijke context en de bestemming van de gronden volgens de ruimtelijke ordening.”

7.1.3 Voorgestelde verandering in Artikel 51, 1° en 13° en Artikel 52 DWVD

Artikel 51. In artikel 2 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen worden de volgende wijzigingen aangebracht: [...]

1° punt 4°, 8° en 12° worden opgeheven

[...]

4° er wordt een punt 13° toegevoegd, dat luidt als volgt: “13° wijziging aan het gemeentelijke wegennet: elke aanleg, wijziging van de breedte, verplaatsing of opheffing van een wegverbinding die deel uitmaakt van het gemeentelijke wegennet of er deel van zal uitmaken. Inrichtingswerken binnen de rooilijnen van een bestaande of geplande gemeenteweg of, bij gebrek aan rooilijnen, binnen de feitelijke grens van de bestaande gemeenteweg, zijn geen wijziging van het gemeentelijke wegennet.”.

Artikel 52. In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2° wordt de zinsnede “wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg” vervangen door de woorden “wijziging aan het gemeentelijke wegennet waarbij een weg of wegdeel wordt opgeheven”;

2° in punt 3° worden de woorden “en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden” vervangen door het woord “wordt”;

3° punt 5° wordt opgeheven.

7.1.4 Onze argumentatie tegen de aanpassing

Een subtiele voorgestelde tekstverandering in GWD art. 4, 2°, dat beperkt wordt tot wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet *waarbij een weg of wegdeel wordt opgeheven*, zet de deur open naar vele *verplaatsingen* van voetwegen, wat mooi in het voordeel is van projectontwikkelingen.

Veelomvattend is ook de vervanging van de tekst *waarbij een weg of wegdeel wordt opgeheven* door *wegverbinding*. Onduidelijkheid wordt gecreëerd: wat is een *wegverbinding*? Betekent dit dat gedeeltelijke verplaatsingen van een *wegdeel* niet meer als een *wijziging* worden gezien? En dus aan procedures zullen ontsnappen? En dat terwijl art. 2 11° met de definitie van *verplaatsing* wordt behouden, waarin wel sprake is van een weg of een gedeelte daarvan.

Trage wegen zullen na de decreetswijzigingen zonder meer ten gunste van de eigenaars kunnen worden verlegd, zodat hun percelen meer waarde krijgen zonder dat ze er enige vergoeding voor moeten betalen. Vele voetwegen zullen in haken en hoeken worden verlegd om meer ontwikkeling op de percelen waarover ze lopen, mogelijk te maken.

Art. 4, 5° GWD maakt duidelijk dat de behoeften van de toekomstige generaties niet in het gedrang mogen worden gebracht, en dat de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar moeten worden afgewogen. Dit punt in zijn geheel schrappen neemt rechtmatige garanties weg van de gemeenschap van





voetweggebruikers. De belangen van de toekomstige generaties worden geofferd op het blok van de projectontwikkeling. In beroepen tegen gemeenteraadsbeslissingen werden op basis van art. 4, 5° GWD met succes enkele dossiers terug naar de tekentafel gestuurd, onder meer met argumenten over de erfgoedwaarde van wegen.

7.2 Wijziging van de definitie van rooilijn

Wij vragen het behoud van de huidige definitie van rooilijn en toepassing van de rooilijnprocedure.

7.2.1 Huidige definitie:

Artikel 2, 5° gemeentelijk rooilijnplan: grafisch verordenend plan waarbij de huidige en toekomstige grenzen van een of meer gemeentewegen worden bepaald. Het gemeentelijk rooilijnplan geeft een openbare bestemming aan de gronden die in de gemeenteweg opgenomen zijn of opgenomen zullen worden.

Artikel 2,9° rooilijn: de huidige of de toekomstige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen, vastgelegd in een rooilijnplan. Als een rooilijnplan ontbreekt, is de rooilijn de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen.

7.2.2 Voorgestelde verandering in Artikel 51, 3° DWVD

"In artikel 2 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen worden de volgende wijzigingen aangebracht: [...]"

2° punt 5° wordt vervangen door wat volgt: "5° gemeentelijk rooilijnplan: een grafisch verordenend plan waarop de rooilijn van een of meer gemeentewegen wordt vastgelegd;"

3° punt 9° wordt vervangen door wat volgt: "9° rooilijn: de huidige of toekomstige grens van een openbare weg die in een rooilijnplan is vastgelegd.";

7.2.3 Onze argumentatie tegen de aanpassing

Merk op dat de onderstreepte zinsneden uit de huidige definitie worden vervangen of geschrapt.

De verandering lijkt onschuldig, maar raakt heel wat feitelijke trage wegen. Tussen de 40 en de 60% van de trage wegen die vandaag op het terrein bestaan (voorzichtige schatting: 15.000 tot 25.000 kilometer!) hebben vandaag géén rooilijnplannen. Het gemeentewegendecreet erkende deze situatie en stelde expliciet dat een rooilijnplan kon ontbreken.

De voorgestelde verandering maakt niet alleen de huidige situatie complex (heel wat gewone straten hebben óók geen rooilijnplan), ze zorgt ervoor dat al die feitelijke wegen plots juridisch niet meer bestaan, dus je kan ze vervolgens naar hartenlust overbouwen, omploegen, innemen. Vraag is voor wie dat dan beter is. Het antwoord is evident: enkel de eigenaars van de percelen waarover de feitelijke wegen lopen, krijgen meer rechten en vaak meer waarde; de rechten van de weggebruikers worden te grabbel gegooid.

8. BEHOUD VAN DE VOLLEDIGE BEVOEGDHEID VAN DE GEMEENTERAAD

De bevoegdheid van de gemeenteraad over het gemeentelijk wegennet wordt beperkt. Wij vragen dat de bevoegdheid niet wordt aangetast.

8.1 Getroffen artikels GWD

Artikel 8 GWD bepaalt:





Niemand kan een gemeenteweg aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad.

8.2 Memorie van toelichting GWD hierover

Lokale wegen behoren bij uitstek tot de gemeentelijke bevoegdheid. [...]. De autonomie en de bevoegdheid van de gemeenten wordt met dit voorstel van decreet bevestigd en uitgebreid door de gemeenteraad exclusieve bevoegdheid te geven tot het aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen van gemeentewegen.

Een gemeenteweg kan alleen via een administratieve beslissing van de gemeenteraad aangelegd, gewijzigd, verplaatst of opgeheven worden.

Het initiatiefrecht is voorbehouden aan de overheid. Vanuit de doelstelling om te komen tot geïntegreerde en vereenvoudigde procedures en een administratieve lastenverlaging wordt in het voorstel van decreet wel een mogelijkheid opgenomen om de besluitvorming over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg te koppelen aan de besluitvorming rond vergunningsaanvragen in het kader van de ruimtelijke ordening (zie artikel 12, §2). [...]

8.3 Voorgestelde wijziging in het DWVD

Artikel 55:

"De gemeenteraad is bevoegd om te beslissen over wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet.

In afwijking van het eerste lid is er geen gemeenteraadsbeslissing nodig voor de volgende handelingen:

1° een tijdelijke wijziging aan het gemeentelijke wegennet die nodig is voor de uitvoering van stedenbouwkundige handelingen;

2° een wijziging aan het gemeentelijke wegennet die het gevolg is van werken aan de gewestweg door de gewestwegbeheerder;

3° een wijziging aan het gemeentelijke wegennet die het gevolg is van inrichtingswerken door de spoorwegbeheerder, op eigendom van de spoorwegbeheerder en ten behoeve van de spoorweg."

8.4 Memorie van toelichting DWVD hierover

Deze bepaling behoudt de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad om te beslissen over wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet. [...]

In het tweede lid van artikel 8 wordt thans bepaald in welke gevallen géén gemeenteraadsbeslissing nodig is voor een wijziging aan het gemeentelijke wegennet. Er is –ondanks het feit dat wel degelijk een wijziging aan het gemeentelijke wegennet wordt beoogd–, geen gemeenteraadsbeslissing nodig in volgend geval:

- Een tijdelijke wijziging aan het gemeentelijke wegennet die nodig is voor de uitvoering van stedenbouwkundige handelingen. Hiermee worden zowel vergunningsplichtige, meldingsplichtige als vrijgestelde stedenbouwkundige handelingen bedoeld.





De "tijdelijkheid" zal steeds afhankelijk zijn van de concrete omstandigheden en het concrete project. Een weg die tijdelijk verbreed wordt of wordt aangelegd voor de plaatsing van een windturbine moet niet aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Deze tijdelijkheid is dus steeds verbonden aan de handeling die wordt uitgevoerd. Deze wijziging, namelijk dat geen gemeenteraadsbeslissing vereist is bij tijdelijke wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet in het kader van een omgevingsvergunning, is een procedurele vereenvoudiging waardoor vergunningsprocedures (zoals bijvoorbeeld voor de plaatsing van windturbines) vlotter kunnen verlopen.

In het Gemeentewegendecreet was geen uitzondering voor 'tijdelijke' wegen, waardoor de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen was gevestigd in die zin dat ook een tijdelijke aanleg van een gemeenteweg of een tijdelijke wijziging van een gemeenteweg moest worden voorgelegd aan de gemeenteraad. De RvVb oordeelde dat een tijdelijke, bijkomende verharding met steenslag, waarbij de breedte van de bedding van een gemeenteweg wordt uitgebreid, als een wijziging van een gemeenteweg in de zin van artikel 31 Omgevingsvergunningendecreet moet worden opgevat, die een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad behoeft.

In de praktijk en de rechtsleer werd deze rechtspraak bijzonder kritisch onthaald.

Terecht werd opgeworpen dat het niet de bedoeling leek te zijn geweest van de decreetgever dat voor iedere werf waarbij gebruik werd gemaakt van een tijdelijke versteviging of verbreding eerst een gemeenteraadsbeslissing moest worden voorzien.

Het feit dat de gemeenteraad zich niet moet uitspreken over de zaak der wegen, betekent evenwel uiteraard niet dat een particulier eigenmachtig een gemeenteweg kan wijzigen of afsluiten. Het College van burgemeester en Schepenen is bevoegd voor het beheer van de weg, en zal dus akkoord moeten gaan met de gewenste tijdelijke aanpassing van de gemeenteweg.

- Een wijziging aan het gemeentelijke wegennet die het gevolg is van werken aan de gewestweg door de gewestwegbeheerder.

Bij de heraanleg of de herinrichting van gewestwegen (bv. Doortochten) is er vaak een impact op gemeentewegen die aantakken op de gewestweg. Uit de praktijk blijkt dat dat deze situaties vaak aanleiding geven tot onduidelijkheid. Met het oog op duidelijkheid en procedurele vereenvoudiging is het niet langer vereist dat de gemeenteraad uitspraak doet over de wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet die voortvloeien uit de herinrichting van de gewestweg. Het gaat dan bijvoorbeeld over de inrichting van afslagstroken, hoekafschuiningen of de herinrichting van de concrete aansluiting van de gemeenteweg op de gewestweg.

- wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet die het gevolg zijn van inrichtingswerken door de spoorwegbeheerder, op eigendom van de spoorwegbeheerder en ten behoeve van de spoorweg.

Langs de spoorwegen van Infrabel is er soms ruimte beschikbaar die zeer geschikt is voor de aanleg van fietssnelwegen. Deze worden veelal aangelegd als gemeentewegen. Evenwel is het ter wille van de openbare dienst noodzakelijk dat Infrabel te allen tijde beschikt over de mogelijkheid om haar domein in te richten met het oog op het beheer en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur. Indien de bouw van bepaalde spoorweginfrastructuur (bv. seinhuisje, schakelkast, ...) noodzakelijk is maar conflicteert met de aangelegde fietssnelweg op haar eigendom, dan is het weinig wenselijk dat ze hiervoor afhankelijk is van de goedkeuring van de gemeenteraad. Deze afhankelijkheid bemoeilijkt dan ook de aanleg van fietsinfrastructuur. Om deze reden is het aangewezen om in deze specifieke gevallen geen goedkeuring door de gemeenteraad te vereisen.





Wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet zijn mogelijk ofwel in het kader van een omgevingsvergunning, ofwel buiten het kader van een omgevingsvergunning. Beide procedures, de zogenaamde 'geïntegreerde' en de 'zelfstandige' procedure worden op gelijke hoogte geplaatst. De geïntegreerde procedure met de omgevingsvergunning is niet langer een uitzonderingsprocedure.

Buiten het kader van een omgevingsvergunningsprocedure is ook nog steeds voorzien in de mogelijkheid tot integratie van een rooilijnplan in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

8.5 Onze argumenten tegen de verandering

Het GWD laat aan duidelijkheid niets te wensen over: vandaag is de gemeenteraad exclusief bevoegd om besluiten te nemen inzake gemeentewegen.

Het GWD stelt ondubbelzinnig: "Het initiatiefrecht [om wegen te creëren, veranderen, op te heffen] is voorbehouden aan de overheid."

Thans wordt een groot deel van het initiatiefrecht overgedragen aan projectontwikkelaars en grondeigenaars, al dan niet via directe invloed op de schepencolleges.

De voorgestelde wijzigingen zijn allemaal problematisch.

1°: hiervoor bestaan domeinvergunningen. Indien de wijziging wet wordt, kan gelijk wie een wegeltje naast zijn huis gedurende lange periodes afsluiten voor verbouwingen, enz. Dit is een ongewenste praktijk die zelfs nu al véél voorkomt. Alleen kan de gemeente nu onmiddellijk optreden; na de ongewenste wijziging is optreden niet meer evident. Op die manier wordt onbruik van openbare gemeentewegen in de hand gewerkt.

2° en 3°: waarom zouden deze overheden (hogere wegennet en spoorwegbeheerders) geen rekening moeten houden met de gemeente? Infrabel heeft een notoir dédain voor het belang van spoorwegovergangen in het gemeentelijk wegennet en voor de bewakende rol die lokale besturen vaak opnemen.

Voor het hele artikel 55 DWVD zijn de wijzigingen overbodig en creëren ze zelfs nieuwe onduidelijkheden en mogelijke misbruiken. De wijzigingen worden doorgevoerd onder het mom van procedurele vereenvoudiging, en verankeren het negeren van art. 8 GWD in de situatie van werven nu als wet. Beter is het het bestaande decreet te volgen en te laten naleven.

Tot slot verraadt de wetgever op het einde van de toelichting bij dit artikel nog eens zijn ware bedoeling: "De geïntegreerde procedure met de omgevingsvergunning is niet langer een uitzonderingsprocedure." Bediening van de grondeigenaars en projectontwikkelaars dus.

9. BEHOUD VAN DE REALISATIEPLICHT

Wij vragen het behoud van de **realisatieplicht** van rooilijnplannen. Als niet duidelijk is hoe die eruit ziet, dan moet de Vlaamse regering deze plicht maar verduidelijken, niet afschaffen.

9.1 Getroffen artikels GWD

Art. 26. § 1. De vastlegging van een gemeenteweg heeft tot gevolg dat op de gemeente de rechtsplicht rust om over te gaan tot de realisatie, de vrijwaring en het beheer van de gemeenteweg overeenkomstig de in dit decreet opgenomen instrumenten en handhavingsmaatregelen.





§ 2. In het geval van nieuwe gemeentewegen gaat de gemeente over tot verwerving van de onroerende goederen, vereist voor de realisatie van de gemeenteweg.

In afwijking van het eerste lid kan de gemeente met de eigenaars van de gronden waarop de gemeenteweg gelegen is, een overeenkomst sluiten waarbij een erfdienstbaarheid van openbaar nut vastgelegd wordt. Die overeenkomst wordt binnen de termijn van zestig dagen na het verlijden ervan overgeschreven op het hypotheekkantoor van het arrondissement waar de goederen zijn gelegen.

§ 3. Bij wijziging of verplaatsing van een gemeenteweg op privaat domein geldt de definitieve vaststelling van het rooilijnplan, zoals bedoeld in artikel 17, § 5, als titel voor de vestiging van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang.

9.2 Memorie van toelichting GWD hierover

Als een gemeenteweg wordt vastgesteld (in een rooilijnplan, al dan niet geïntegreerd in een ruimtelijk uitvoeringsplan of via een omgevingsvergunning), rust op de gemeente een realisatie-, vrijwarings- en beheerplicht.

Indien het gaat om de aanleg van een nieuwe gemeenteweg, omvat de realisatieplicht tevens de rechtsplicht om (in voorkomend geval gefaseerd of op basis van de realisatie van de wegenis) over te gaan tot verwerving van de wegbedding en de onroerende goederen, vereist voor de realisatie van het rooilijnplan. Dit kan gebeuren via gratis grondafstand (bijvoorbeeld in kader van een verkaveling) of aankoop in der minne. Als niet tot een minnelijke verwerving overgegaan kan worden, voorziet dit voorstel van decreet (dat samen met artikel 7 van het Onteigeningsdecreet gelezen moet worden) in een habilitatiegrond om tot onteigening over te gaan.

Als algemeen principe geldt dus dat de wegbedding van een nieuwe gemeenteweg verworven wordt door de gemeente met het oog op opname in het openbaar domein. Van dat principe kan worden afgeweken bij middel van een (op het hypotheekkantoor over te schrijven) overeenkomst, waarbij een erfdienstbaarheid van openbaar nut (openbare doorgang) vastgelegd wordt (§2, tweede lid). In dat geval blijft de eigendomstitel van de wegbedding bij de private eigenaars berusten. Een dergelijke overeenkomst doet geen afbreuk aan het openbare karakter van de gemeenteweg. Indien de gemeente met betrekking tot een grondstrook al dertig jaar bezitshandelingen heeft gesteld waaruit de wil om eigenaar te worden van de weg duidelijk tot uiting komt, worden de onroerende goederen zonder vergoeding in het openbaar domein opgenomen (artikel 13, §5).

In geval van wijziging of verplaatsing van een gemeenteweg op privaat domein geldt geen algemene rechtsplicht tot verwerving. In dat geval vormt de definitieve vaststelling van het rooilijnplan de titel voor de vestiging van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang. De publieke doorgang blijft in dat geval een bezwaring van het private erf, middels de vergoeding voor waardevermindering of waardevermeerdering; hierbij geldt onverminderd het principe dat de waardevermindering en -vermeerdering op een goed van dezelfde eigenaar elkaar kunnen neutraliseren (zie artikel 28). De gemeente kan uiteraard beslissen om alsnog over te gaan tot verwerving van de gronden die vereist zijn voor de wijziging of verplaatsing van de gemeenteweg. In dat geval wordt de waardevermindering verrekend in de eventuele aankoopprijs.





Daarbij moet worden opgemerkt dat het – gelet op overgangsbepalingen bij dit voorstel van decreet – in geen geval vereist is dat een gemeentebestuur bij de inwerkingtreding van dit decreet overgaat tot de opmaak van rooilijnplannen voor alle bestaande gemeentewegen, noch dat het gemeentebestuur op basis van dit artikel verplicht is tot verwerving van alle gronden waarop krachtens de Buurtwegenwet buurtwegen werden vastgelegd.

9.3 Voorgestelde wijziging in het DWVD

Artikel 83: Artikel 26 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 26. De gemeente kan de onroerende goederen verwerven die vereist zijn voor de realisatie van rooilijnplannen en van haar beslissingen tot wijziging aan het gemeentelijke wegennet. Dat kan door onteigening voor het algemeen nut.

Als de gemeenteraad oordeelt dat een verwerving niet noodzakelijk is, kan de gemeenteweg ook gerealiseerd worden door middel van de vestiging van een persoonlijk of zakelijk recht.”.

9.4 Memorie van toelichting DWVD hierover

(randnummer 24) Ook in verband met de realisatie van gemeentewegen bestaan onduidelijkheden. Zo worden vragen gesteld over de invulling van de realisatieplicht zoals die is opgenomen in het decreet en over de toepassing van het huidige artikel 26 waarbij voor de realisatie een onderscheid wordt gemaakt tussen de aanleg van nieuwe wegen en de wijziging van bestaande wegen.

(bij artikel 83) In eerste instantie wordt de realisatieverplichting van rooilijnplannen zoals die was opgenomen in artikel 26, §1 geschrapt. Het was onduidelijk in de praktijk hoe die realisatieplicht precies moest worden ingevuld (bv. Binnen welke termijn moet er worden gerealiseerd? Wat zijn de sancties bij niet naleving van deze verplichting?). Gemeentes zijn als administratieve overheid gehouden om de beginselen van behoorlijk bestuur na te leven. Deze beginselen impliceren dat een gemeente niet zonder enige motivering een rooilijn kan vastleggen. Deze beginselen van behoorlijk bestuur zijn een voldoende kader. Het is niet nodig om een algemene realisatieplicht op te nemen in het Gemeentewegendecreet.

Daarnaast wordt ook het onderscheid tussen de realisatie van nieuwe gemeentewegen en bestaande gemeentewegen opgeheven:

- Met betrekking tot nieuwe gemeentewegen bepaalde artikel 26, §2, eerste lid dat de gemeente overgaat tot verwerving van onroerende goederen, vereist voor de realisatie van de gemeenteweg. Artikel 26, §2 tweede lid voorzag wel in een afwijkingsmogelijkheid en bepaalde dat de gemeente met de eigenaars van de gronden waarop de gemeenteweg is gelegen een overeenkomst kan sluiten tot vestiging van een erfdienstbaarheid van openbaar nut.
- Met betrekking tot bestaande gemeentewegen bepaalde artikel 26, §3 het volgende: “Bij wijziging van een gemeenteweg op privaat domein geldt de definitieve vaststelling van het rooilijnplan, zoals bedoeld in artikel 17, §5, als titel voor de vestiging van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang”.

Het onderscheid dat werd gemaakt tussen de realisatie van ‘nieuwe’ gemeentewegen en ‘wijziging’ van bestaande gemeentewegen leidde tot verwarring en tot discussies. Door de opbouw van artikel 26 werd soms gesteld dat gemeenten geen onteigeningsnoodzaak zouden kunnen aantonen voor de realisatie van de wijziging van bestaande gemeentewegen. De tekst van artikel 26, §3 voorzag immers niets over de mogelijkheid tot onteigening.





Bovendien werd artikel 26, §3 door sommigen zo geïnterpreteerd dat de vaststelling van een rooilijnplan tot wijziging van een bestaande gemeenteweg geen verdere realisatie behoefde. Artikel 26, §3 bepaalde immers dat de definitieve vaststelling van het rooilijnplan geldt 'als titel voor de vestiging van een publiek recht van doorgang'. Zoals hierboven ook al benadrukt, vestigt een rooilijn vastgelegd in een rooilijnplan enkel een bouwverbod. Een rooilijnplan moet steeds worden gerealiseerd. Indien zou worden aangenomen dat de definitieve vaststelling van een rooilijnplan geen verdere realisatie behoeft dan is dit, zelfs indien een minwaardevergoeding zou worden voorzien, een schending van het grondwettelijk beschermd eigendomsrecht.

Het onderscheid tussen de realisatie van nieuwe gemeentewegen en de wijziging van bestaande gemeentewegen is niet wenselijk.

De gemeente beschikt over een discretionaire bevoegdheid om te beoordelen hoe (bv. door onteigening of door het verkrijgen van zakelijke of persoonlijke gebruiksrechten op de grond) en wanneer zij een rooilijnplan zal realiseren.

Het is niet wenselijk om gemeenten een keurslijf op te leggen over de wijze waarop een rooilijnplan zou moeten worden gerealiseerd. In de praktijk spreekt het voor zich dat het verwerven van de eigendom vaak nodig is om het wegbeheer in handen te nemen, nu een lappendeken aan verschillende rechten op één weg niet werkbaar is voor gemeentebesturen.

Omgekeerd zal het, in geval de gemeenteraad beslist om een tijdelijke weg aan te leggen, logischer zijn om dit te realiseren via een tijdelijke erfdienstbaarheid van doorgang dan om de eigendom te verwerven.

9.5 Onze argumenten tegen de verandering

De realisatieplicht garandeert dat de gemeente haar beslissingen inzake gemeentewegen ook uitvoert. Dit gaat om meer dan realisatie van de weg, ook vrijwaring en beheer van de gemeentewegen vallen onder de plicht.

Indien er aanleiding was tot onduidelijkheden bv. i.v.m. termijnen, dan moet de wetgever er maar duidelijkheid over scheppen. Paragraaf 2, tweede lid legt alleszins een duidelijke termijn op in het geval van sluiten van een overeenkomst waarbij een erfdienstbaarheid van openbaar nut vastgelegd wordt. Tevens voorziet de rooilijnprocedure in art. 19 GWD de mogelijkheid dat het vaststellingbesluit een latere datum van inwerkingtreding van het gemeentelijk rooilijnplan bepaalt. Dit is toch helder?

Het schrappen van de verplichting om tot realisatie over te gaan, verzwakt de rechten van de (trage-) weggebruikers.

De nieuwe formulering bevat in iedere zin het werkwoord "kan", wat de uitvoering facultatief maakt. Nergens is duidelijk gemaakt wat de gemeenschap van weggebruikers dan moet doen indien de gemeente niet tot uitvoering overgaat.

10. BEHOUD VAN DE TIJDELIJKE OVEREENKOMSTEN

Artikel 15 over wegen gecreëerd door **tijdelijke overeenkomsten** met de eigenaars hoeft niet te worden opgeheven. Wij merken dat dit artikel meer en meer wordt toegepast, maar zonder centraal register heeft de Vlaamse overheid daar natuurlijk geen kijk op.





10.1 Getroffen artikels GWD

Artikel 15 GWD luidt: De gemeente kan met de eigenaars en gebruikers van percelen een overeenkomst sluiten om grondstroken permanent of tijdelijk als gemeenteweg te bestemmen. Die overeenkomsten worden gesloten voor een bepaalde duur van maximaal negenentwintig jaar en eindigen van rechtswege na verloop van de vastgelegde duur. Die wegen verliezen bij het einde van de overeenkomst het statuut van gemeenteweg. Die overeenkomsten kunnen alleen door een uitdrukkelijke overeenkomst worden hernieuwd.

De overeenkomsten, vermeld in het eerste lid, kunnen geen afbreuk doen aan bestaande wettelijke of conventionele erfdienstbaarheden, noch aan de wettelijke verantwoordelijkheden van de eigenaars en gebruikers.

De overeenkomsten worden verleden voor een instrumenterende ambtenaar en worden binnen de termijn van zestig dagen na het verlijden ervan overgeschreven op het hypotheekkantoor van het arrondissement waar de weg gelegen is. De akte vermeldt de kadastrale omschrijving van de goederen, identificeert de eigenaars en geeft hun titel van eigendom aan.

10.2 Memorie van toelichting GWD hierover

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om met eigenaars en gebruikers van percelen een overeenkomst te sluiten om de percelen tijdelijk te bestemmen als gemeenteweg. Op de op die manier bestemde gemeentewegen zullen, naast de verkeerswetgeving en de GAS-wetgeving, bijgevolg ook alle bepalingen van dit voorstel van decreet van toepassing zijn, zoals de bepalingen over beheer (artikel 34 tot en met 37) en het deel over handhaving (GAS: gemeentelijke administratieve sanctie). De overeenkomst kan alleen door een uitdrukkelijke overeenkomst worden hernieuwd.

Om te vermijden dat het openbaar gebruik na dertig jaar aanleiding geeft tot aanspraken in de zin van artikel 13, wordt de overeenkomst gesloten voor een bepaalde duur van maximaal 29 jaar, die alleen via een uitdrukkelijke hernieuwing van de overeenkomst kan worden verlengd.

10.3 Voorgestelde wijziging in het DWVD

Artikel 61 heft artikel 15 GWD op.

10.4 Memorie van toelichting DWVD hierover

Artikel 15 wordt opgeheven. Dit artikel 15 voorzag de mogelijkheid voor gemeenten om met eigenaars en gebruikers van percelen een overeenkomst te sluiten om rondstroken [sic] permanent of tijdelijk als gemeenteweg te bestemmen. Die overeenkomsten worden gesloten voor een bepaalde duur van maximaal negentwintig jaar en eindigen van rechtswege na verloop van de vastgestelde duur.

Het ging om de vestiging van een zogenaamde 'contractuele' publieke erfdienstbaarheid van doorgang.

Over de precieze invulling en de toepassingsvoorwaarden bestond onduidelijkheid in de praktijk. Vooral de beperking van de duurtijd riep vragen op. In de praktijk werd deze bepaling soms toegepast om te ontsnappen aan de algemene verplichting tot het opmaken van een rooilijnplan. Doordat artikel 11 van het Gemeentewegendecreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen voorzag in een algemene verplichting dat gemeenten de ligging van hun gemeentelijke wegen moeten vastleggen in gemeentelijke rooilijnplannen, gold ook voor deze





'contractuele' wegen dat bij beslissingen over deze wegen ook een rooiplan moest worden opgesteld.

Het voorzien van een dergelijke afzonderlijke rechtsfiguur is niet zinvol, maar integendeel verwarrend. Wanneer een gemeenteweg gelegen is op gronden van derden (het eigendomsstatuut is immers niet bepalend voor het begrip gemeenteweg) dan kunnen gemeenten steeds overeenkomsten sluiten waarbij de eigenaars toelating geven voor de aanleg van de gemeenteweg op hun eigendom. Hiervoor kan worden teruggevallen op de bestaande juridische figuren (bv. Erfdienstbaarheden, erfpacht, opstal). Indien de gemeenteraad beslist tot tijdelijke wijziging van het gemeentelijke wegnnet (bv. Voor de duur van een grote bouwwerf, zolang een bepaald gebied niet is geordend of ontwikkeld, ter wille van een tijdelijke inrichting, ...) dan is het logisch om in de overeenkomst tot vestiging van een erfdienstbaarheid van doorgang een bepaalde duurtijd te voorzien. Daarnaast vloeit uit de contractuele vrijheid ook voort. [sic] Het spreekt voor zich dat in deze overeenkomsten afspraken kunnen worden gemaakt over eventuele vergoedingen ten gevolge van het feit dat het perceel bezwaard wordt met een gemeenteweg.

10.5 Onze argumenten tegen de verandering

De mogelijkheid waarbij gemeenten tijdelijke gemeentewegen kunnen vastleggen vormde een interessant experiment, dat nu nog geen 7 jaar na de inwerkingtreding van het GWD alweer afgevoerd wordt. De toelichtingsnota DWVD roept onduidelijkheid over de precieze invulling en de toepassingsvoorwaarden in. Deze onduidelijkheid wordt echter niet gedocumenteerd. De toelichting geeft aan dat er alternatieve mogelijkheden voorhanden zijn, maar het valt te verwachten dat deze niet zullen worden toegepast. Niemand vraagt om de afschaffing van art. 15 GWD.

11. BEHOUD VAN DE DIGITALE GEOGRAFISCHE ONTSLUITING VAN HET GEMEENTELIJK WEGENREGISTER

Wij vinden het hallucinant dat de **digitale geografische ontsluiting van het gemeentelijk wegenregister**, zoals voorzien in het GWD, er nu niet zou komen. Zulke databank helpt net om iedereen **rechtszekerheid** te geven. De voorbereidingen ervan zijn al begonnen en in dit digitale tijdperk zijn alle mogelijkheden voorhanden om zulk centraal wegenregister efficiënt en voor iedereen raadpleegbaar op te stellen.

11.1 Getroffen artikels GWD

Artikel 37 GWD luidt:

Art. 37. § 1. Het gemeentelijk wegenregister is een gemeentelijk gegevensbestand waarin voor het grondgebied van de gemeente ten minste de volgende gegevens zijn opgenomen:

1° administratieve en gerechtelijke beslissingen over de huidige en toekomstige rooiplannen en rooiplanplannen voor gemeentewegen;

2° administratieve en gerechtelijke beslissingen over de aanleg, de wijziging, de verplaatsing of de opheffing van gemeentewegen, met inbegrip van de algemene rooiplannen, de rooiplanplannen en de plannen voor de begrenzing van de buurtwegen in de zin van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen.

§ 2. Elke gemeente is verplicht om een gemeentelijk wegenregister op te maken, te actualiseren en ter inzage te leggen volgens de bepalingen van dit decreet.





§ 3. De administratieve rechtscolleges en bevoegde rechtbanken sturen ambtshalve een afschrift van de gerechtelijke beslissingen en elke informatie in hun bezit die de uitwerking en bijwerking van het gemeentelijk wegenregister mogelijk maken, naar het college van burgemeester en schepenen, uiterlijk binnen vijfenveertig dagen na de beslissing.

§ 4. Het gemeentelijk wegenregister wordt beschouwd als een bestuursdocument als vermeld in artikel 1.4, 3°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Het gemeentelijk wegenregister is voor het publiek raadpleegbaar in het gemeentehuis en op de website van de gemeente.

§ 5. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels betreffende de digitale geografische ontsluiting van het gemeentelijk wegenregister.

11.2 Memorie van toelichting GWD hierover

Gemeenten zullen een gemeentelijk wegenregister moeten opmaken en bijhouden, waarin alle beslissingen over gemeentewegen worden opgenomen. Dat register is een louter informatief gegevensbestand: het komt dus in geen geval in de plaats van de Atlas der Buurtwegen of de verordenende plannen.

Er moet vervolgens worden onderzocht op welke manier die gegevens als authentieke gegevensbron kunnen worden erkend in kader van het GDI-decreet¹⁴. Op vraag van de stuurgroep GDI-Vlaanderen (Geografische Data-Infrastructuur) wordt momenteel gewerkt aan een middenschallig digitaal wegenbestand: het Wegenregister. Dat digitale Wegenregister zal alle wegen in Vlaanderen bevatten die beheerd worden door het gewest, de gemeenten of andere instanties, en die openbaar toegankelijk zijn. Het Wegenregister werd in 2014 toegevoegd aan de geografische gegevensbronnen die vallen onder het GDI-decreet en zal later worden erkend als authentieke gegevensbron.

Ook de al geleverde inspanningen op provinciaal vlak (voor de digitalisering van de Atlas der Buurtwegen) kunnen geïntegreerd worden, voor zover dat op een uniforme manier gebeurt voor heel Vlaanderen.

11.3 Voorgestelde wijziging in het DWVD

Artikel 89 maakt het bepalen van de digitale geografische ontsluiting voor de Vlaamse Regering facultatief. Paragraaf 5 wordt vervangen als volgt (eigen onderlijning):

"§5. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de digitale geografische ontsluiting van het gemeentelijk wegenregister." Gemeentewegendecreet gewijzigd. Artikel 37, §1, bepaalt welke beslissingen moeten worden opgenomen in het gemeentelijk wegenregister.

Omdat door middel van dit wijzigingsdecreet wordt afgestapt van de algemene verplichting dat gemeenten de ligging van hun gemeentewegen moeten vaststellen in gemeentelijke rooilijnplannen, wordt paragraaf 1 aangevuld.

Alle gerechtelijke en administratieve beslissingen over gemeentewegen worden opgenomen in het gemeentelijk wegenregister, dus ook vergunningsbeslissingen.

Doordat wordt afgestapt van de algemene verplichting tot het opmaken van het rooilijnplan, is het logisch dat alle gemeenteraadsbeslissing [sic] en de grafische plannen van de





omgevingsvergunningsaanvraag worden toegevoegd aan het gemeentelijk wegenregister. Uit de deze [sic] beslissing en de bijhorende plannen moet de ligging van nieuwe gemeentewegen blijken en moet ook blijken welke gemeentewegen werden gewijzigd of verplaatst.

Thans wordt verduidelijkt dat ook beslissingen over de ligging van gemeentewegen moeten worden opgenomen in het gemeentelijk wegenregister. Het betreft bv. Afpalingsplannen of beslissingen waarin het ontstaan van een gemeenteweg door verjaring wordt vastgesteld.

Artikel 37, §5, wordt aangepast in die zin dat de Vlaamse Regering nadere regels kan bepalen betreffende de digitale geografische ontsluiting van het gemeentelijk wegenregister. De Vlaamse Regering is hier niet toe verplicht."

11.4 Onze argumenten tegen de verandering

Zes jaar lang is er quasi niets ondernomen om de gemeentelijke rooilijnplannen digitaal geografisch te ontsluiten, veel lokale besturen publiceren zelfs niet altijd hun rooilijnwijzigingen en aanpassingen. Op een uitvoeringsbesluit over hoe die plannen dienen te worden ontsloten, blijft het wachten.

Onze vraag, en deze van vele lokale besturen met ons, is dat de Vlaamse overheid werk maakt van een digitaal geografisch platform om deze rooilijnplannen centraal te ontsluiten. Het is dan de bedoeling dat de lokale besturen de toegang krijgen tot dit platform om de rooilijnplannen en -wijzigingen op te laden. Door op hun eigen websites naar het platform door te verwijzen, zou ook aan de actieve informatieplicht in het kader van Art. 37 kunnen worden voldaan. Dat is in het belang van burgers, bouwheren, architecten, projectontwikkelaars en de lokale besturen zelf.

De digitale geografische ontsluiting wordt nu facultatief gemaakt. Het resultaat zal zijn dat er niets gebeurt.

12. CONCLUSIE

De voorgenomen wijzigingen aan het GWD betekenen een reële uitholling van de rechten van de gebruikers van de gemeentewegen. De wijzigingen lijken enkel tot doel te hebben de waarde van de grond waarover de gemeentewegen (meestal voetwegen) lopen, te verhogen zonder dat de eigenaars of rechthebbenden er enige vergoeding voor moeten betalen.

De wijzigingen creëren, onder het mom van een "vereenvoudiging", in onze ogen een nog ingewikkelder statuut. Wij verwachten dat het aantal betwistingen i.v.m. creëren, wijzigen of opheffen van gemeentewegen, vooral van openbare voetwegen, niet zal afnemen, maar integendeel nog zal toenemen. Bovendien dienen beroepen te verlopen via hogere gerechtscolleges, die een gewone burger in de praktijk niet meer zonder bijstand van rechtsgeleerde kan raadplegen. Hierdoor zullen procedures nog langer aanslepen.

Hierdoor schieten de voorgenomen wijzigingen hun doel voorbij: procedures vereenvoudigen en meer rechtszekerheid creëren. Net het tegendeel wordt bereikt.

De voorgenomen wijzigingen raken fundamenteel aan de principes van art. 4 van het GWD. Dit is een schending van het Vlaams regeerakkoord dat stelt dat hervormingen zullen gebeuren zonder te raken aan de principes van het gemeentewegendecreet.

De voornaamste uithollingen die de voorgenomen wijzigingen zullen doorvoeren, zijn:





- Het afschaffen van het administratief beroep in alle soorten procedures m.b.t. wijzigingen aan gemeentewegen.
- Het substantieel verzwakken van het statuut van de feitelijke openbare voetwegen.
- Het in vele (maar niet alle) gevallen afschaffen van een eenvormige, duidelijke opname van de ligging van de gemeentewegen: het rooilijnplan.
- Het afschaffen van de meer- en minwaardevergoeding, waardoor perceeleigenaars een vaak substantieel voordeel verkrijgen zonder dat de gemeenschap er enige vergoeding voor terugkrijgt.

