TRAGE WEGEN

HET GEMEENTEWEGENDECREET UITGEHOLD: 40.000 KM TRAGE WEGEN VEEL MINDER BESCHERMD

WAT VOORAF GING EN WAAROM HET GEMEENTEWEGENDECREET WORDT GEWIJZIGD

Midden juli keurde de Vlaamse Regering een **voorontwerp van decreet** dat het **Gemeentewegendecreet** ingrijpend zal **hervormen** een eerste keer principieel goed. De voorgestelde wijzigingen komen voort uit het 'Actieprogramma rechtszekere en robuuste vergunningen' (vastgesteld op 19.12.2025). Dat programma is gebaseerd op het advies van de Gemengde Commissie Vergunningen dat wil voorkomen dat de zogeheten 'zaak van de wegen' het toekennen van omgevingsvergunningen bemoeilijkt.

Volgens de **Memorie van Toelichting** bij het voorontwerp van het wijzigingsdecreet wil de wetgever "vereenvoudigde procedures, administratieve lastenverlaging, subsidiariteit, duidelijkheid en rechtszekerheid en voldoende inspraak- en beroepsmogelijkheden voor derden"[1]. Dat zou nodig zijn om **knelpunten** aan te pakken die sinds de inwerkingtreding van het Gemeentewegendecreet in 2019 zijn ontstaan: onduidelijke definities, discussies over procedures, overlappende bevoegdheden en de complexe interactie met de omgevingsvergunning. De regelgeving wordt verregaand gewijzigd. Vreemd genoeg geeft de wetgever **geen inkijk** in de manier waarop de **evaluatie van het bestaande decreet** is gebeurd en wat de resultaten van die evaluatie waren.

De **rechtsbescherming** wordt afgebouwd. Ondanks het feit dat er ruim rechtspraak en rechtsleer beschikbaar is over het Gemeentewegendecreet, introduceert de gewijzigde regelgeving **nieuwe en geherdefinieerde begrippen**.

DE TWEEDE VERSIE VAN HET VOORONTWERP HOUDT AMPER REKENING MET ADVIEZEN

Kort na de principiële goedkeuring van het wijzigingsdecreet maakten de **Vlaamse adviesraden**, de Vereniging van Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten hun **kritische adviezen** over aan de Vlaamse Regering. Met deze adviezen en **bezorgdheden** werd nauwelijks rekening gehouden in een tweede versie van het voorontwerp die midden november 2026 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Er werden **geen wezenlijke wijzigingen** doorgevoerd: de bezorgdheden en kritiek werden tegengesproken of weg genuanceerd.

ANALYSE VAN DE TWEEDE VERSIE: JURIDISCHE BESCHERMING VAN WEGEN WORDT UITGEHOLD

De conclusie van de analyse van de tweede versie van het voorontwerp blijft dezelfde: de **juridische bescherming van trage wegen wordt sterk teruggeschroefd**. De geplande wijzigingen

[1] Memorie van Toelichting, p. 2-3, pt. 4, VR 2026 1311 DOC.1194/3BIS

zorgen voor **meer onduidelijkheid** en verlagen de drempel om gemeentewegen te wijzigen of op te heffen. Dit zijn de **voornaamste pijnpunten**:

1. **Nieuwe definitie 'rooilijn' en geen verplichting tot rooilijnplan meer**

   Het voorontwerp introduceert een andere definitie van het begrip 'rooilijn': de rooilijn wordt **verengd** tot een **weggrens die vastgelegd is in een formeel rooilijnplan**. Heeft een weg geen rooilijnplan, dan wordt er voortaan gesproken over de '**feitelijke weggrens**'. Dat is het geval voor naar schatting **zo'n 15.000 km gemeentewegen**, de afstand van Brussel tot pakweg Alice Springs in Australië.

   Volgens de nieuwe regelgeving zal het **niet meer verplicht zijn om gemeentewegen in rooilijnplannen vast te leggen**. Vandaag is dat wel het geval: een aanvrager van een omgevingsvergunning *moet* een rooilijnplan – opgemaakt door een landmeter-expert – toevoegen wanneer een wijziging aan een gemeenteweg nodig is voor het uitvoeren van de vergunning. Dat is ook logisch: zo kan iedereen opzoeken waar de exacte ligging van de openbare weg is.

   De afschaffing van de rooilijnverplichting is **problematisch** voor trage wegen. Zeker **voor onverharde paden** waarvan de feitelijke weggrens makkelijk gewijzigd kan worden. Een pad dat stelselmatig wordt versmald door een aangelande: een veel voorkomend voorbeeld van een weggrens die steeds opschuift. Vandaag kan een gemeentebestuur zo'n feitelijke weggrens vastleggen in een rooilijnplan. In de toekomst is dat niet meer mogelijk, wat zal zorgen voor **minder rechtszekerheid en duidelijkheid. Exact wat de wetgever niét wil bereiken.** Het wijzigingsdecreet en de Memorie van Toelichting bieden onvoldoende garantie dat de feitelijke weggrenzen in de toekomst gerespecteerd moeten worden. Niet in omgevingsvergunningsdossiers en niet bij sluipende innames.

2. **Procedurele ongelijkheid, met schrapping van het administratief beroep als grootste pijnpunt**

   Het administratief beroep tegen een gemeenteraadsbeslissing bij de Vlaams minister van Mobiliteit zoals we dat vandaag kennen is een relatief snelle en **laagdrempelige beschermingsmaatregel** voor de burger. Het beroep zorgt ervoor dat wijzigingen aan het wegennet het **algemeen belang dienen** en niet louter particuliere belangen. De wetgever schrapt dit beroep, zowel voor de autonome procedure als voor de geïntegreerde procedure.

   Wanneer je als burger een gemeenteraadsbeslissing in het kader van de **autonome procedure** wil aanvechten, zal je in de toekomst gebruik moeten maken van het **algemeen bestuurlijk toezicht** van de gouverneur. In tegenstelling tot de bestaande procedure, is dit toezicht **niet opschortend**. Bovendien hoeft de gouverneur ook geen koppeling te maken met de inhoudelijke doelstellingen van het Gemeentewegen-decreet. In het geval van de omgevingsprocedure komt een '**heroverweging'** van de gemeenteraadsbeslissing over de zaak van de wegen in de plaats van het beroep.

   De wetgever dwingt op die manier burgers hun toevlucht te nemen tot een **jurisdictioneel beroep**: een complexe, dure en vaak tijdrovende procedure voor de Raad van State (bij de autonome procedure) of de Raad voor Vergunningsbetwistingen (bij de geïntegreerde procedure) die tot nog meer **tijdverlies en procedureslagen** in

omgevingsdossiers zal leiden. Ook dat staat **haaks op wat de Vlaamse regering beoogde** met de aanpassing van deze wetgeving.

Door deze hervorming ontstaat er bovendien een verregaande **discriminatie en ongelijkheid**. Voor een beroep tegen eenzelfde voorwerp – een wijziging aan het gemeentelijk wegennet – verloopt de beroepsprocedure totaal anders bij de autonome dan wel de geïntegreerde procedure:

> Bij de **geïntegreerde procedure** volgt er een verplichte heroverweging door de gemeente (die de beslissing oorspronkelijk nam) met daarna beroep bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
> Bij de **autonome procedure** is er algemeen administratief toezicht door de gouverneur en volgt een jurisdictioneel beroep bij de Raad van State.

Deze ongelijke behandeling maakt de toegang tot de rechter onnodig complex en tast de rechtszekerheid aan.

3. Uitholling van de meer- en minwaardevergoeding

Vandaag is de berekening van de waardevermindering of -vermeerdering van gronden **verplicht** bij de wijziging of opheffing van een gemeenteweg. Dat is logisch: de waarde van een perceel verandert naargelang er al dan niet een publieke erfdienstbaarheid op rust. De berekening van deze waardeverandering moet gebeuren door een onafhankelijke landmeter-expert en maakt deel uit van het openbaar onderzoek voorafgaand aan de gemeenteraadsbeslissing. Deze vergoedingsplicht is een **objectieve financiële factor** en is een belangrijke rem op lichtzinnige opheffingsbeslissingen die voornamelijk door private belangen worden ingegeven.

Het voorontwerp van het wijzigingsdecreet maakt de **meerwaardevergoeding** ten voordele van de gemeente **facultatief**. Bovendien moet de berekening van dat bedrag pas **ná de gemeenteraadsbeslissing** plaatsvinden. Burgers kunnen zo wel eens voor zeer onaangename financiële verrassingen komen te staan aan het einde van het omgevingsvergunningstraject. De compensatie voor **minwaarde** (die toekomt aan de burger) wordt afgeschaft. Ook deze wijziging zal leiden tot een willekeurig en discriminerend onderscheid.

Door de regeling facultatief en post-factum te maken, verliest het lokaal bestuur een transparant instrument om te **voorkomen dat publieke waarde zonder tegenprestatie** naar private ontwikkelaars vloeit. Welk bestuur zal ná het verlenen van een vergunning of ná een opheffingsbeslissing de moed opbrengen om nog een waardevermeerdering te vragen? Deze wijziging verstoort het evenwicht tussen de bescherming van het algemeen belang (het behoud van de openbare weg) en het private eigendomsrecht, wat het in de praktijk veel aantrekkelijker en goedkoper maakt om wegen op te heffen.

4. Ingeperkte beslissingsbevoegdheid én motiveringsvereisten van de gemeenteraad

De beslissingsbevoegdheid en motiveringsverplichting van de gemeenteraad worden in het voorontwerp sterk ingeperkt, zodat een hele reeks bezorgdheden die te maken hebben met wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet niet of onvoldoende worden meegenomen:

- **Beperking tot strikte wegenisaspecten**
  De gemeenteraad zal zich in de geïntegreerde procedure enkel nog mogen uitspreken over de **ligging** van de weg, de **verkeersveiligheid van de weg zelf**, de **materiële opbouw** van de weg en het opleggen van **lasten of voorwaarden**. De gemeenteraad zal niet langer mogen beoordelen of de wegaanpassing past binnen de realisatie van de ruimtelijke bestemming. Ook wanneer de wijziging van de weg een negatieve impact zal hebben op de samenhang van het wegennet of de ruimere verkeersveiligheid, kan de gemeenteraad deze wijziging niet weigeren. Een betere verkeersveiligheid en samenhang van het wegennet zijn nochtans expliciete doelstellingen van het Gemeentewegendecreet.
- **Inperking motivering als 'uitzonderingsmaatregel'**
  Vandaag is elke wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg een uitzonderingsmaatregel die afdoende gemotiveerd moet worden conform art. 4,2° van het Gemeentewegendecreet en volgens het principe van de Ladder van Lansink. In de toekomst wordt dit beperkt: alleen wanneer een weg of wegdeel wordt opgeheven is er nog een motiveringsplicht.
- **Schrapping afweging van de behoeften van de toekomstige generaties**
  De specifieke plicht om in de motivering rekening te houden met de behoeften van toekomstige generaties (art. 4,5° Gemeentewegendecreet) wordt geschrapt, omdat dit geacht wordt vervat te zitten in de algemene beoordeling van het algemeen belang.
- **Verplichte oplossingsgerichte motivering bij weigering**
  Als de gemeenteraad een voorgestelde wijziging aan het wegennet afkeurt, wordt zij verplicht om in haar beslissing indien mogelijk zelf oplossingen te formuleren om aan deze weigering te verhelpen. De gemeenteraad wordt zo zélf de facilitator van particuliere doelstellingen. De omgekeerde wereld.
- **Uitzonderingen op de gevallen waarvoor een gemeenteraadsbeslissing vereist is**
  In de nieuwe regelgeving is er geen gemeenteraadsbeslissing meer nodig voor 'tijdelijke' werken (geen maximale duur bepaald) op gemeentewegen of wegaanpassingen ten gevolge van werken aan gewestwegen of spoorwegen. Enkel het college zal nog een 'akkoord' moeten geven. Dit zet de deur open voor beslissingen die worden onttrokken aan de openbaarheid.

5. **Vlaanderen engageert zich niet langer om informatie over gemeentewegen digitaal te ontsluiten**

   Het voorontwerp van het wijzigingsdecreet schrapt de verplichting van een uitvoeringsbesluit over de **digitale geografische ontsluiting van het gemeentewegenregister**. Dat is vreemd, omdat een **centrale, uniforme en digitaal raadpleegbare geografische ontsluiting van alle gemeentewegen in Vlaanderen** tegemoetkomt aan de betrachting van de Vlaamse Regering om de rechtszekerheid en administratieve last te vergroten.

   De nood aan een centraal wegenregister zal bovendien nog groter worden wanneer de formele rooilijnprocedure minder wordt gebruikt zoals de nieuwe regelgeving wil. Een centraal register kan voor lokale besturen, burgers, eigenaars, ontwerpers en vergunningsaanvragers duidelijkheid verschaffen over het bestaan, de ligging en de juridische historiek van gemeentewegen.

Het voornemen van de Vlaamse Regering om deze aanpassingen aan het Gemeentewegendecreet door te voeren is resoluut. Nochtans werd het merendeel van de aanpassingen op **niet opgenomen in het Vlaamse Regeerakkoord** 2024-2029.

HOE GAAT HET NU VERDER?

Theoretisch is er nog steeds de mogelijkheid dat de Vlaamse Regering het voorontwerp van het wijzigingsdecreet aanpast. Trage Wegen ijvert intussen voor een **hoorzitting** in het Vlaams Parlement, waar we onze bezorgdheden willen toelichten. In de loop van december zal de **Raad van State** zich nog uitspreken over de nieuwe regels in een niet-bindend advies. Daarna volgt nog een derde agendering van het (al dan niet aangepaste) voorontwerp op de Vlaamse Regering.

In tussentijd laten wij de vele **gebruikers van trage wegen en lokale politici** aan het woord tijdens een **persactie op 2 december in Lier.** Die actie wordt een **duidelijk signaal** aan onze Vlaamse beleidsmakers: de voorliggende wijzigingen zijn in tegenspraak met de doelstellingen van de Vlaamse Regering en dreigen de juridische bescherming van een uniek netwerk van 40.000 km trage wegen af te breken. Met alle gevolgen van dien voor de vele fietsers, wandelaars, sporters, fauna en flora die elke dag opnieuw genieten van deze infrastructuur.