



Vlaams
Parlement

ingediend op **1847** (2018-2019) – Nr. 1
1 februari 2019 (2018-2019)

Voorstel van decreet

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

houdende de gemeentewegen

TOELICHTING

1. Algemene toelichting**Context en probleemstelling**

Tijdens de voorbije regeerperioden werden al verschillende initiatieven genomen voor een nieuw decreet op de buurtwegen en de trage wegen, ter vervanging van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen, hierna Buurtwegenwet te noemen. De verschillende voorstellen¹ weerspiegelen hoe voor soortgelijke problemen naar uiteenlopende oplossingen werd gezocht. Aanleiding voor de initiatieven was een aantal rechtsgeschillen rond trage wegen eind jaren 90.

Enkele knelpunten lagen aan de basis van het feit dat de bovenvermelde initiatieven geen doorgang vonden:

- de bevoegdheidsverdeling tussen de verschillende bestuursniveaus;
- de inspraak- en beroepsmogelijkheden voor derden;
- de juridische verankering van het tragewegennet;
- het toepassingsgebied van het nieuwe decreet.

Dat laatste hangt vooral samen met de moeilijke definitie van 'trage weg'. Een 'trage weg' zou kunnen worden omschreven als een weg met openbaar karakter, die in hoofdzaak bedoeld is voor niet-gemotoriseerd verkeer, maar een echt sluitende definitie is er tot op vandaag niet en die blijkt ook juridisch moeilijk vast te leggen. De begrippen in de huidige wetgeving (of het gebrek eraan) hebben al tot uiteenlopende interpretaties in de rechtspraak geleid.

Anderzijds zijn de problemen 'te velde' dezelfde gebleven: een kluwen van juridische regels, procedures, de onmogelijkheid om op het terrein op te treden enzovoort. Het ontbreekt de lokale besturen aan handhavingsmogelijkheden op de gemeentewegen wegens de uiteenlopende juridische statuten ervan. Er zijn voortdurend rechtzaken, juridische betwistingen en elkaar tegensprekende vonnissen, die de juridische onduidelijkheid bevestigen.

De verschillende voorstellen tonen aan dat de appreciatie voor en het belang van trage wegen in onze hedendaagse maatschappij nog steeds heel hoog is, maar ook dat de huidige wettelijke regeling (via de Buurtwegenwet) achterhaald is en geen oplossing biedt voor de aanhoudende problemen. Er heerst een voortdurende rechtsonzekerheid ten gevolge van procedureslagen voor rechtbanken. Er verdwijnen voortdurend wegen en ook dat is problematisch. De hedendaagse en toekomstige behoeften op het vlak van mobiliteit zijn evenwel anders dan anno 1841. De Atlas der Buurtwegen, opgesteld op basis van de Buurtwegenwet halfweg 19e eeuw, is dan ook geen heilig document.

¹ Zie onder meer:

- voorstel van decreet van de heer Jacky Maes houdende de regeling voor de trage wegen (*Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1707/1);
- voorstel van decreet van de heer Jos Bex betreffende de buurtwegen en de trage wegen (*Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1688/1);
- voorstel van decreet van de heren Tom Dehaene, Jos De Meyer en Herman Schueremans en de dames Hilde Crevits en Tinne Rombouts tot instelling van een netwerk van stille wegen en houdende de vervanging van de wet op de buurtwegen (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 344/1);
- voorstel van decreet van de heren Dirk de Kort en Jos De Meyer en de dames Karin Brouwers, Tinne Rombouts en Els Kindt houdende het opmaken van het plan Trage Wegen en het vastleggen van het statuut van de trage wegen (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 1062/1);
- voorstel van decreet van mevrouw Lies Jans en de heren Bart Martens, Wilfried Vandaele, Steve D'Hulster en Jan Peumans houdende de trage wegen (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 2172/1).

Het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen, hierna Rooilijnendecreet te noemen, had de bedoeling te komen tot een unieke regeling rond 'rooilijnplannen' en het juridisch stelsel van het wegennet. De bevoegdheidstoewijzing volgt de administratieve indeling in gewest- en gemeentewegen. De buurtwegen, geregeld via de Buurtwegenwet, werden echter expliciet van het toepassingsgebied uitgesloten.

De Raad van State oordeelde² dat voor buurtwegen cumulatief toepassing moet worden gemaakt van het Rooilijnendecreet en de Buurtwegenwet, waardoor een kafkaïaanse situatie was ontstaan. In het Vlaamse Gewest werd de Buurtwegenwet in 2014 in beperkte mate bijgestuurd³, maar een volledig antwoord boden die wijzigingen nog niet. Daarmee werd de kern van de zaak dus niet aangepakt. In het Waalse Gewest werd de Buurtwegenwet intussen wél opgeheven en op 6 februari 2014 vervangen door het geïntegreerde décret relatif à la voirie communale.

Er is met andere woorden in het Vlaamse Gewest behoefte aan:

- een grotere rechtszekerheid door het wegwerken van de onduidelijkheden in de bestaande regelgeving, die aanleiding geven tot heel wat praktische problemen, uiteenlopende interpretaties en talrijke juridische betwistingen;
- een betere bescherming van trage wegen;
- een eenduidige regelgeving en afstemming tussen enerzijds de wetgeving over de (buurt)wegen en anderzijds de wetgeving over de ruimtelijke ordening.

Het meest recente Vlaamse regeerakkoord⁴ zette het onderwerp daarom opnieuw op de politieke agenda:

"We moderniseren de bestaande Buurtwegenwet en stellen de gemeenten in staat een weloverwogen tragewegenbeleid te voeren vanuit een integrale beleidsvisie. Het nieuwe decreet vormt het kader voor de actualisatie van de Atlas der Buurtwegen en biedt een optimale bescherming van de bestaande of in gebruik zijnde functionele verbindingen. Hierbij hebben we oog voor een meer logische taakverdeling, eenvoudige procedures en de noodzakelijke rechtsbescherming. Om de planlast te beperken wordt maximaal gebruikgemaakt van bestaande instrumenten."

Op basis van de eerder ingediende voorstellen en naar het voorbeeld van het Waalse Gewest hebben de Vlaamse meerderheidspartijen daarom in juni 2016 een conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende een kaderdecreet Gemeentewegen⁵ bij het Vlaams Parlement ingediend. Een gedeeltelijke herziening van de Buurtwegenwet zal de huidige problemen met buurtwegen immers onvoldoende oplossen en is voor de indieners dan ook te beperkt.

Dit voorstel van decreet vormt de uitwerking van de principes uit de conceptnota, die uitgaat van een geïntegreerde benadering en één uniforme regelgeving voor alle gemeentewegen. Dat volgt de huidige logica in het administratief recht, dat een onderscheid maakt tussen gemeentewegen, (provinciewegen), gewestwegen en autosnelwegen (ook beheerd door het gewest). Die benadering maakt bijgevolg een eind aan de bestaande situatie waar alles juridisch 'door elkaar loopt'. Het is logisch dat alle gemeentewegen een vergelijkbaar statuut krijgen en met uniforme procedures worden behandeld. Dat zorgt voor eenduidigheid en duidelijkheid.

Op die manier wordt ook in Vlaanderen verder invulling gegeven aan de opdracht die in de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de wet van 16 juli 1993, werd toegewezen aan de gewesten om de bestaande wetgevingen die het

² Raad van State, nr. 223.589 van 24 mei 2013.

³ Decreet houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2371/5).

⁴ Vertrouwen, verbinden, vooruitgaan, Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019, p. 64.

⁵ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 806/1.

statuut van de wegenis regelen, te wijzigen of te integreren tot één decreet, onafhankelijk van de beheerder.⁶

Concreet zullen de Buurtwegenwet en de bepalingen voor gemeentewegen in het Rooilijnendecreet worden opgeheven en opgenomen worden in dit voorstel van decreet.

Van openbare wegen, buurtwegen, trage wegen en gemeentewegen ...

Hoewel er geen wettelijke definitie bestaat, hanteert de rechtspraak de volgende definities van openbare weg:

- "De openbare weg is de weg die in het algemeen belang van de inwoners gebruikt wordt." (Cass. 10 februari 1958);
- "De openbare weg is de weg die voor het openbaar gebruik door alle burgers, inwoners of niet van de gemeente, bestemd is en juist door die bestemming het karakter van openbare weg krijgt." (Cass. 10 april 1969);
- "Onder "openbaar" gebruikt dient verstaan te worden, wegen die voor het publiek verkeer openstaan, terwijl dit niet noodzakelijkerwijze impliceert dat die wegen daarom ingericht worden voor het voertuigenverkeer in het algemeen." (Cass. 20 december 1995, P.95.0770.F).

Een mooi overzicht wordt gegeven door Dujardin, Van Damme en Vande Lanotte in 'Overzicht van het Belgisch administratief Recht' (Kluwer, 2017). Een openbare weg is:

- ofwel een weg die door de overheid als openbare weg bestemd is;
- ofwel een publieke doorgang, ontstaan door verjaring.

Niet het eigendomsstatuut van de 'wegzate', maar wel de bestemming die eraan gegeven wordt, bepaalt het openbaar karakter van een weg. Die bestemming wordt gegeven door een overheidsbeslissing, een uitdrukkelijke beslissing van een particulier (bijvoorbeeld een gratis grondafstand) of door het feitelijk dulden van de eigenaar. De openbare bestemming van een door particulieren aangelegde weg doet een recht van gebruik ten voordele van het publiek en van de aangelanden ontstaan.

In het administratief recht wordt bij de openbare wegen een onderscheid gemaakt tussen 'hoofdwegen' en 'kleine wegen':

- de 'hoofdwegen' bestaan uit de zogenaamde grote wegen (gewestwegen) en de autosnelwegen;
- bij de 'kleine wegen' wordt een onderscheid gemaakt tussen de gewone kleine wegen en de 'buurtwegen'.

De grote wegen worden door het gewest beheerd, de kleine wegen door de gemeente. Het onderhoud valt dan ook ten laste van de beheerder, i.c. het Vlaamse Gewest of de gemeente. Kleine wegen zijn wegen die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeenten zijn geplaatst en kunnen dus ook omschreven worden als 'gemeentewegen'. Een specifieke categorie binnen de 'kleine wegen' of 'gemeentewegen' vormen de 'buurtwegen'. Die vallen ook onder het beheer van de gemeenten, onafhankelijk van het eigendomsstatuut van de wegzate.

Vandaag worden de termen 'buurtwegen', 'trage wegen' en 'voetwegen' vaak door elkaar gebruikt. En dat zorgt voor de nodige (juridische) problemen op het vlak van procedures, betwistingen en dergelijke. Er moet terminologische duidelijkheid komen.

⁶ *Parl.St.* Senaat, 1992-93, nr. 558/5, p. 412-413.

Onder 'buurtwegen' vallen de wegen met het statuut van buurtweg conform de Buurtwegenwet van 1841. In de praktijk gaat het om wegen in allerlei vormen, waarbij het geen rol speelt of de weg door gemotoriseerd verkeer gebruikt wordt of niet. 'Buurtwegen' ter uitvoering van de Buurtwegenwet kunnen onder meer zijn:

- 'steenwegen' tussen twee gemeenten;
- een verharde of onverharde weg in een bos;
- een 'kerkwegel' in bebouwde context, vaak tussen twee tuinafsluitingen of woningen, gebruikt door voetgangers en fietsers;
- een verharde weg van enkele meter breed, met nutsvoorzieningen en bebouwing langs één of langs beide zijden, die frequent zowel door gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd verkeer gebruikt wordt;
- een onverharde landbouwweg, gebruikt door landbouwvoertuigen en recreanten (wandelaars, mountainbikers, ruiters enzovoort);
- enzovoort.

Heel wat buurtwegen hebben vandaag hetzelfde uitzicht en dezelfde functie als 'gewone' wegen, gewoonweg omdat de oorspronkelijke weg uitgegroeid is tot ontsluitingsweg van bijvoorbeeld een woonwijk op het moment dat de omliggende gronden ontwikkeld zijn. Kenmerkend is dat al die 'buurtwegen' – onafhankelijk van het eigendomsstatuut van de zate – beheerd worden door de lokale overheid (gemeente).

In het dagelijkse woordgebruik vertegenwoordigen 'trage wegen' een breed gamma van verharde of onverharde wegen, zowel in stedelijke als landelijke context:

- een deel van de 'buurtwegen';
- bepaalde jaagpaden en dijkpaden⁷;
- wandel-, fiets- en ruiterspaden over oude trein- of trambeddingen, vaak in beheer door de provincies;
- wegen waar een publiekrechtelijk recht van overgang gevestigd is na langdurig gebruik door het publiek;
- boswegen, paden in natuurgebied en parken⁸;
- voetgangersdoorgangen en fietspaden in een verkaveling;
- paden en wegen, aangelegd in het kader van ruilverkavelingen of via landinrichtingsprojecten;
- enzovoort.

De begrippen 'trage wegen' en 'buurtwegen' zijn dus geen synoniem en kennen geen een-op-eenrelatie. Het is duidelijk dat bepaalde 'buurtwegen' ook als 'trage weg' fungeren, terwijl heel wat 'trage wegen' niet het statuut van 'buurtweg' hebben. Heel wat historische 'buurtwegen' hebben in de loop der jaren hetzelfde gebruik gekregen als 'gewone' gemeentewegen. Sommige 'buurtwegen' zijn niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer – ze worden soms voetwegen of sentiers genoemd – en andere 'buurtwegen' fungeren als verbindingsweg, verkeersweg of erfontsluiting voor bestaande woningen. Bepaalde 'buurtwegen' liggen op privaat domein.

De vernieuwde aanpak van dit voorstel van decreet gaat uit van één juridisch statuut voor alle wegen waarvan de gemeente de beheerder is, onafhankelijk van de gebruiker (auto versus trage weggebruiker) of 'origine' van de weg (buurtweg uit 1841, verkaveling, Rooilijnendecreet enzovoort). Dat betekent dat het aparte statuut voor 'buurtwegen' vervalt. Dat mag uiteraard geen vrijgeleide betekenen om bepaalde verbindingen zomaar af te schaffen.

⁷ Bijvoorbeeld dienstwegen van Waterwegen en Zeekanaal langs rivieren, waar na jarenlang gebruik door fietsers en voetgangers een publiekrechtelijk recht van overgang gevestigd is.

⁸ Hier is de toegankelijkheid vaak geregeld via een politiereglement of een toegankelijkheidsregeling ter uitvoering van het Natuurdecreet.

De meerwaarde van trage wegen in het hedendaagse beleid

Trage verbindingen, zowel de historische kerk- en voetwegels als de recente doorsteken in verkavelingen, zijn van belang in de ruimtelijke structuur van een gemeente. In landelijk gebied spelen de historische wegels vaak ook een rol in het behoud en de ontwikkeling van fauna en flora. Die wegen zijn corridors voor specifieke levensvormen tussen de sterk versnipperde gebieden natuur. Verder is dat netwerk van trage wegen van belang voor een veilig functioneel en recreatief verkeer. Een netwerk van kleinere buurtwegen, samen met goed onderhouden voet- en fietspaden, helpt het platteland ontsluiten en draagt bij tot een aangename en veilige mobiliteit. Ze kunnen, zeker voor korte afstanden, een alternatieve en verkeersveilige route bieden voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Heel wat trage wegen maken een verbinding tussen en naar dorpskernen. Soms vormen trage wegen de ontbrekende schakel om een route voor de zachte weggebruiker compleet te maken.

Daarnaast hebben trage wegen een belangrijke cultuurhistorische waarde. Trage wegen zijn de stille getuigen van verbindingen naar en tussen dorpskernen (kerkwegels), van doorgangen voor landbouwers (karrensporen) of van vroegere trein- en tramverbindingen. Als trage wegen verdwijnen, gaat dus ook een deel van ons 'collectief geheugen' verloren.

Trage wegen zijn, zeker in Vlaanderen, ook van belang voor natuurontwikkeling. Ze zorgen voor een ecologische verbinding tussen natuurgebieden, waardoor planten en dieren zich kunnen verspreiden over een groter gebied. Daarnaast zijn trage wegen een specifieke biotoop voor verschillende planten en insecten. Holle wegen nemen daarbij een specifieke plaats in door hun hoge ecologische en landschappelijke waarde. Landbouwlandschappen die rijk zijn aan trage wegen met houtkanten en brede bermen of taluds, herbergen meer soorten en grotere aantallen broedvogels, waaronder de typische landbouwsoorten.

Trage wegen hebben een belangrijke functie in recreatieve netwerken voor fietsers en wandelaars. Het recreatief wandelen en fietsen in Vlaanderen heeft een enorme vlucht genomen gedurende het afgelopen decennium, grotendeels door de uitbouw van een fietsknooppuntennetwerk en de opkomende wandelnetwerken via geschakelde lussen, die heel wat landelijke gebieden – met hun aantrekkingspunten landbouw, erfgoed, natuurbeleving enzovoort – voor de rustzoekende hebben ontsloten.

Die wegen zijn maatschappelijk belangrijk en het is de mening van de indieners van dit voorstel van decreet dat dit belang toeneemt. Ook bij de publieke opinie groeit dat besef. Vzw Trage Wegen is gestart met initiatieven op het terrein en ook de lokale besturen zetten in op voetpaden en fietspaden: voor lokaal toerisme, wandelnetwerken, maar ook functioneel, als noodzakelijke en complementaire aanvulling op andere mobiliteitsvormen. Al jaren vindt elk jaar in oktober het campagneweekend 'Dag van de Trage Weg' plaats. De 'Dag van de Trage Weg' is het uithangbord bij uitstek voor veilige en aangename paadjes in ons land.

Doelstellingen en uitgangspunten van dit voorstel van decreet

De bedoeling van een nieuw voorstel van decreet houdende de gemeentewegen is enerzijds te komen tot een harmonisering van de bestaande versnipperde regelgeving houdende gemeentewegen en tot een logischere, hedendaagse taakverdeling bij de behandeling van gemeentelijke wegendossiers. In het bijzonder moet de nieuwe regelgeving de discrepantie wegwerken tussen de wettelijke bevoegdheidsverdeling betreffende 'buurtwegen', en het regime dat geldt voor 'gewone' gemeentewegen en de wegen die zijn opgenomen in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), bijzonder plan van aanleg (BPA) of verkaveling.

Anderzijds is een juridische verankering en decretale basis noodzakelijk voor de uitbouw van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak. Dat geldt in het bijzonder – maar niet uitsluitend – voor de wegen die zijn opgenomen in de Atlas der Buurtwegen.

De reikwijdte van het voorstel van decreet gaat dus verder dan een modernisering van de Buurtwegenwet en integreert of harmoniseert de bestaande regelgeving over alle gemeentewegen. Daarbij wordt maximaal gebruikgemaakt van bestaande procedures en instrumenten, zoals die zijn opgenomen in het Rooilijnendecreet en in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. In het voorstel van decreet worden generieke procedures opgenomen voor nieuwe gemeentewegen, wijzigingen of verplaatsingen van bestaande wegen, of de opheffing van gemeentewegen. Daarbij wordt gestreefd naar maximale integratie in bestaande procedures zoals ruimtelijke uitvoeringsplannen en vergunningsaanvragen.

Het nieuwe decreet wil meer zijn dan een proceduredecreet en bevat ook doelstellingen voor de uitbouw van een functioneel, recreatief en veilig wegennetwerk op lokaal niveau. Dat behelst zowel een netwerk voor gemotoriseerd verkeer als een fijnmazig net van trage wegen. Daarmee worden dus niet alleen de vroegere voetenkerkwegels uit de Atlas der Buurtwegen bedoeld, maar ook andere trage wegen. Gelet op de toenemende aandacht en het groeiende belang van trage wegen zetten veel lokale besturen almaar meer in op voet- en fietspaden voor lokaal toerisme, wandel- en fietsnetwerken en een multifunctionele beleving van de (open) ruimte. Daarom wordt in het nieuwe decreet ook maximaal gefocust op instrumenten voor de uitbouw van een functioneel en fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Het is de uitdrukkelijke bedoeling van de indieners van het voorstel van decreet om een koppeling te maken tussen de besluitvorming over gemeentewegen enerzijds, en de besluitvorming over ruimtelijke uitvoeringsplannen of vergunningsaanvragen anderzijds.

Vandaag bestaat er immers geen koppeling tussen de toepassing van de wetgeving over buurtwegen en het plannings- of vergunningenbeleid in de ruimtelijke ordening. Er kan weliswaar een RUP opgemaakt worden dat veronderstelt dat een tracé verlegd wordt of zelfs afgeschaft, maar dat plan is onuitvoerbaar zolang die verplaatsing of opheffing niet is uitgevoerd volgens de bepalingen van de Buurtwegenwet. Dat is uiteraard geen ideale situatie. Ze leidt tot veel misverstanden en tijdverlies in de realisatie van projecten. Als er een conflict bestaat tussen het tracé van een bestaande buurtweg en een voorgenomen verkaveling of bouwproject, dan kan er geen wettige vergunning worden afgegeven als niet eerst de buurtweg formeel is verlegd of afgeschaft.⁹ In het (zelfs recente) verleden is vaak geen rekening gehouden met de verplichting om eerst over een buurtweg te beslissen, en werden nog geldige tracés overbouwd of belemmerd door kavelindelingen, met alle betwistingen en problemen van dien.

De volgende uitgangspunten vormen de basis voor het decreet houdende de gemeentewegen:

- 1° vereenvoudigde procedures, met maximale inschakeling van bestaande instrumenten;
- 2° administratieve lastenverlaging;

⁹ Zie onder meer R.v.St., Wolfs, nr. 197.642, 6 november 2009. Overigens vernietigde de Raad na de betrokken verkavelingsvergunning ook nog de later tot stand gekomen deputatiebeslissing tot (gedeeltelijke) afschaffing van de buurtweg, omdat de deputatie zich door de verkavelingsvergunning voor voldongen feiten zag geplaatst en niet vrij had kunnen oordelen over de opportuniteit van de afschaffing: R.v.St., Wolfs, nr. 210.543, 20 januari 2011. Een 'regulariserende' verplaatsing of afschaffing post factum heeft dus geen zin.

- 3° subsidiariteit;
- 4° duidelijkheid en rechtszekerheid;
- 5° voldoende inspraak- en beroepsmogelijkheden voor derden.

Het decretale initiatief past bijgevolg ook in het kader van de modernisering van het instrumentarium en van een efficiëntere overheid. Procedures moeten vereenvoudigd worden zonder de rechtszekerheid in het gedrang te brengen. De administratieve lasten worden afgebouwd, zowel voor de overheid als voor de burger.

Het nieuwe decreet zal dus zowel de doelstellingen als de procedures en instrumenten omvatten voor het beheer en de handhaving van de gemeentewegen. Vlaanderen past ook hier het subsidiariteitsbeginsel toe. Lokale wegen zijn bij uitstek een gemeentelijke bevoegdheid. Enerzijds zijn de gemeenten al verantwoordelijk voor de lokale wegen, anderzijds faciliteren buurtwegen en trage wegen verplaatsingen op korte afstand. Die trage wegen kunnen weliswaar een intergemeentelijk karakter hebben, maar ze zullen zelden of nooit een provinciaal mobiliteitskarakter hebben. Gemeenten zijn het best geplaatst om te oordelen over het bestaansrecht van alle lokale wegen, inclusief de 'oude' buurtwegen.

Krachtlijnen van het voorstel van decreet

Het nieuwe decreet voorziet in bepalingen over:

- visievorming en actieplannen;
- procedures voor de aanleg, wijziging, verplaatsing en opheffing van gemeentewegen;
- de gevolgen van het langdurige publieke gebruik van grondstroken als doorgang en van het langdurige niet-gebruik van gemeentewegen;
- beheersaspecten;
- handhaving.

Visievorming en actieplannen

Gemeenten kunnen een beleidskader opstellen voor de uitbouw van het lokale wegennet en de realisatie van de doelstellingen van het voorstel van decreet. Het beleidskader omvat een visie en operationele beleidskeuzes voor de gewenste ruimtelijke structuur van het gemeentelijke wegennet en een afwegingskader voor wijzigingen aan het lokale wegennet en de trage wegen in het bijzonder. Het beleidskader en het afwegingskader vergemakkelijken aanzienlijk de motiveringsplicht in concrete dossiers.

Het voorstel van decreet bevat algemene principes en doelstellingen voor dat afwegingskader:

- een wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel en die uitzonderingsmaatregel moet passen in het kader van het algemeen belang;
- de verkeersveiligheid moet steeds in acht genomen worden;
- wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een grensoverschrijdend perspectief;
- duurzaamheid is een belangrijk principe.

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.

Daarnaast vormt het nieuwe decreet ook de juridische basis voor gemeentelijke actieplannen rond (trage) wegen. Een actieplan omvat de operationalisering van de beleidskeuzes aan de hand van concrete acties voor het geheel of een deel van de gemeente of het wegennet. Via concrete acties kan een functioneel of recreatief netwerk uitgebouwd worden en kan de gemeente beslissen tot herwaardering van verdwenen verbindingen. Het kan ook leiden tot een grotere bewustwording rond het belang van trage wegen.

Het gemeentelijke beleidskader wordt opgesteld via een participatief proces. Dat beleidskader kan uiteraard opgenomen worden in het gemeentelijk structuurplan, ruimtelijk beleidsplan of mobiliteitsplan. De opname van een dergelijk beleidskader en actieplan rond trage wegen in het ruimtelijk beleidsplan biedt bovendien het voordeel van een integrale ruimtelijke afweging (toerisme, recreatie, landbouw, mobiliteit enzovoort).

Procedures voor de aanleg, wijziging, verplaatsing en opheffing van gemeentewegen

Gemeentewegen zijn uiteraard een gemeentelijke bevoegdheid. De autonomie en de bevoegdheid van de gemeenten worden met dit voorstel bevestigd. De gemeenten zijn belast met het beheer van het lokale wegennet. Dat betekent een belangrijke verantwoordelijkheid en kostenpost voor de lokale besturen. Het verantwoordt waarom de aanleg, wijziging, verplaatsing en opheffing van dergelijke wegen gehoorzamen aan strikte en verordenende regels.

Met dit nieuwe decretale initiatief opteren de indieners resoluut voor een geïntegreerde benadering en dus één decreet voor alle gemeentewegen. Dat betekent dat de wijziging, verplaatsing of opheffing van een voormalige 'buurtweg' via dezelfde procedure zal verlopen als 'gewone' weg in een verkaveling.

Het aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen van een gemeenteweg kan alleen via een administratieve procedure en de goedkeuring van de gemeenteraad, zoals is opgenomen in het voorstel van decreet. In het voorstel van decreet is evenwel bepaald dat eenieder een verzoekschrift kan indienen bij de gemeenteraad om erop te attenderen dat een grondstrook gedurende meer dan dertig jaar als openbare weg gebruikt wordt, dan wel gedurende meer dan dertig jaar in onbruik is geraakt. De gemeenteraad beslist naar aanleiding van zo'n verzoekschrift welke concrete acties genomen moeten worden. Maar steeds zal dus een administratieve beslissing noodzakelijk zijn voor de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg. Een bijzonderheid is dat bij verzoekschrift ook om de heropening of herwaardering van een in onbruik geraakte weg kan worden verzocht.

De procedures voor het opheffen van een gemeenteweg zijn van toepassing op de effectieve opheffing van een bestaande ('in de feiten' of 'in rechte') gemeenteweg. Het gaat dus zowel om de schrapping van een bestaande weg of een verplaatsing naar een ander bestaand tracé, wat eigenlijk neerkomt op een opheffing van de eerste weg.

Het voorstel van decreet voorziet ook in geïntegreerde procedures om ervoor te zorgen dat het netwerk van gemeentewegen kan worden gewijzigd in één beweging met de behandeling van een vergunningsaanvraag of ruimtelijk uitvoerings-

plan (RUP)¹⁰. Het wordt mogelijk om in een RUP in voorkomend geval ook rooilijnen goed te keuren en wegen te verplaatsen (of op te heffen) zonder dat daarvoor nog een aparte procedure moet worden doorlopen, zoals tot nu het geval is bij buurtwegen. Een RUP is het instrument bij uitstek om op een gebiedsgerichte en geïntegreerde manier verschillende problematieken in een gebied aan te pakken. Naast bestemming kunnen immers voorschriften van inrichting en beheer vastgelegd worden in het RUP. Zowel gebiedsgerichte als projectgedreven RUP's kunnen dus ook een uitspraak doen over behoud, verplaatsing of opheffing van wegen binnen het plangebied. Het is daarbij belangrijk dat dit duidelijk aangegeven wordt op het bestemmingsplan, in de toelichtingsnota én in de goedkeuringsbeslissing van het RUP. Een sectoraal RUP dat (of een verordening die) louter gericht is op een opheffing van (verschillende) gemeentewegen, strookt niet met de doelstelling van de ruimtelijke ordening in artikel 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en is bijgevolg niet mogelijk.

Een wijziging aan het gemeentelijk wegennet wordt ook mogelijk via een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden. De bevoegdheid van de gemeenteraad om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg als vermeld in artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning wordt verduidelijkt en geëxpliciteerd, waarbij de procedure, inspraak- en beroepsmogelijkheden maximaal worden afgestemd op de bepalingen voor de totstandkoming, wijziging, verplaatsing en opheffing van rooilijnplannen volgens dit voorstel van decreet.

Belangrijk is dat in alle procedures voldoende ruimte voor advies, inspraak en beroep opgenomen wordt. Gelet op de absolute autonomie van de gemeenteraad over gemeentewegen blijft de beroepsmogelijkheid uiteraard beperkt tot een annulatieberoep.

Ontstaan of verdwijnen van gemeentewegen door langdurig openbaar gebruik of niet-gebruik

Bij een vernieuwing van de wetgeving is een duidelijke regeling met betrekking tot (de gevolgen van) het langdurige publieke gebruik van grondstroken als doorgang en van het langdurige gebruik van gemeentewegen noodzakelijk, zowel voor de doorgangsrechten als voor de eigendomssituatie ('daden van bezit'). Vooral het aspect van de zogenaamde 'verjaring' van het publiekelijk recht van doorgang leidt momenteel tot heel wat juridische discussies. In het Waalse Gewest werd al in 2011 de zinsnede "zolang zij dienen tot het publiek gebruik" geschrapt uit de Buurtwegenwet.¹¹ Ook in het nieuwe décret relatif à la voirie communale (6 februari 2014) wordt het principe dat een publieke doorgang op lokale wegen niet kan verdwijnen door onbruik, decretaal verankerd.

Met dit voorstel wordt het onmogelijk dat publiek domein door onrechtmatig optreden van een particulier, feitelijke nalatigheid van de bevoegde overheid en louter tijdsverloop in particuliere handen kan komen. Er wordt teruggekeerd naar het algemeen geldende principe dat publiek domein niet door particulieren verkregen kan worden door langdurig niet-gebruik. Dat principe gaf in het verleden soms aanleiding tot situaties waarbij een eigenaar moedwillig de doorgang op een trage weg belemmerde (bijvoorbeeld door een afsluiting te plaatsen) om zich naderhand te beroepen op verkrijgende 'verjaring' door niet-gebruik. Dat is niet verdedigbaar.

¹⁰ Naast een RUP (ruimtelijk uitvoeringsplan) wordt hier ook een projectbesluit in het kader van het decreet Complexe Projecten bedoeld. Deze planprocessen volgen een vergelijkbare procedure en vertrekken vanuit een globale, gebiedsgerichte benadering van een groter gebied. De procedures tot goedkeuring van deze planningsinitiatieven zijn bovendien in sterke mate vergelijkbaar en bieden voldoende inspraak en beroepsmogelijkheden.

¹¹ Décret visant à modifier la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux (3 juni 2011).

Om de blijvende discussies rond 'verjaring' door niet-gebruik te stoppen wordt in het decreet opgenomen dat wegen niet kunnen verdwijnen door niet-gebruik. Alleen een uitdrukkelijke bestuurlijke beslissing van de daartoe bevoegde overheid kan een gemeenteweg opheffen, waarna de aangelanden door een transactie de eigendom van de zate kunnen verkrijgen. Op die manier is er duidelijkheid en is er geen discussiemarge meer over de vraag of de weg al dan niet sporadisch of toevallig werd gebruikt. Gemeentewegen kunnen hun bestemming van publiek recht van doorgang dus alleen verliezen door een uitdrukkelijke beslissing tot opheffing van de gemeenteweg en niet door niet-gebruik.

Het voorstel van decreet maakt dus een eind aan de complexiteit van algemene burgerrechtelijke regels (vervat in het Burgerlijk Wetboek) en de specifieke regelgeving van de Buurtwegenwet over het na verloop van tijd 'ontstaan' of 'vervallen' van wegen. Het principe is, zoals hierboven al is opgenomen, duidelijk en rechtszeker: gemeentewegen 'verjaren' niet en worden niet verkregen door 'verjaring'; het ontstaan en opheffen van gemeentewegen eist een kenbaar overheidsinitiatief.

In het voorstel van decreet wordt ook bepaald dat eenieder de gemeenteraad bij verzoekschrift kan attenderen op het dertigjarig publiek gebruik van een grondstrook (te bewijzen met alle middelen van recht). Als de gemeenteraad een dertigjarig publiek gebruik vaststelt, belast de raad het college met de opmaak van een rooilijnplan en de vrijwaring en het beheer van de weg (waarop onmiddellijk een publieke erfdiensbaarheid van doorgang rust).¹² Als er ook sprake is van een dertigjarig gebruik 'als eigenaar' van de grondstrook door de gemeente (door het stellen van bezitshandelingen waaruit de wil om eigenaar te worden ondubbelzinnig blijkt), dan kan de bedding zonder vergoeding in het openbaar domein worden opgenomen.

In omgekeerde zin geldt dat eenieder de gemeenteraad ook kan attenderen (bij verzoekschrift) op een dertigjarig niet-gebruik van een (deel van een) gemeenteweg. De gemeenteraad kan op grond van zo'n verzoekschrift overwegen om een formele opheffingsprocedure op te starten.

Meerwaardevergoeding

In het voorstel van decreet wordt een kader vastgelegd voor het vraagstuk van vergoedingen en meerwaarderegeling. Het algemeen uitgangspunt daarbij is dat een meerwaarde betaald moet worden bij verplaatsingen of opheffingen van gemeentewegen. Hierbij wordt onder meer rekening gehouden met:

- het verschil in venale waarde;
- het algemeen belang;
- een gelijke behandeling;
- 'verevening' bij gelijktijdige waardevermeerderingen en -verminderingen op een terrein.

Die meerwaardevergoeding wordt bij het begin van de procedure vastgelegd zodat burgers duidelijkheid hebben over de financiële gevolgen van eventuele verplaatsingen of opheffingen.

De gemeenteraad kan de decretale principes rond waardevermeerdering of waardevermindering verder verfijnen en aanvullen in een algemeen reglement of richtkader.

Bij het bepalen van de meerwaardevergoeding zal de gemeente ook rekening kunnen houden met specifieke situaties waarbij de overheid in het verleden bepaalde beslissingen heeft genomen, zoals het afleveren van bouw- of verkavelingsvergunningen.

¹² Die verplichtingen kunnen ook op directe wijze voortvloeien uit een rechterlijke uitspraak.

ningen, of de aanleg van wegen, kanalen of spoorwegen, waarbij de buurtwegen de facto verdwenen zijn.

Beheer en handhaving

Het nieuwe decreet geeft de gemeenten een duidelijk mandaat om op te treden tegen het innemen van (trage) wegen met dwingende en eenvoudige procedures en instrumenten.

Een van de huidige problemen is de ellenlange juridische procedure voor het afsluiten en het verval van buurtwegen door langdurig (dertig jaar) niet-gebruik, vooral in landelijke gebieden. Als buurtwegen van de ene op de andere dag onrechtmatig worden afgesloten, kunnen gemeentebesturen op dit ogenblik vaak pas na rechterlijke procedures obstakels verwijderen en de weg opnieuw openstellen. Het is daarom belangrijk dat de gemeenten de mogelijkheid hebben om onmiddellijk op te treden om de doorgang van een bepaalde weg te vrijwaren. Gemeentewegen hebben namelijk een openbaar en publiek karakter. Een principieel verbod om gemeentewegen in te nemen, maakt dan ook deel uit van dit voorstel van decreet.

Gemeenten kunnen met derden en andere overheden een beheersovereenkomst sluiten. Daarnaast bevat het voorstel van decreet ook bepalingen voor het vastleggen van 'contractuele wegen' en de herwaardering of heropening van 'verdwenen' wegen.

Register van gemeentewegen

Hoewel op het eerste gezicht een volledig en actueel overzicht van alle gemeentewegen, zowel de 'trage wegen' als de wegen voor gemotoriseerd verkeer, wenselijk lijkt, betekent dat een grote planlast voor de lokale besturen, waarvan de meerwaarde niet altijd even duidelijk is. Daarbij rijst vooral de vraag naar de rechtskracht die toegekend wordt aan een inventaris of nieuwe 'Atlas van gemeentewegen'.

Vroegere decretale initiatieven en voorstellen van decreet gingen uit van een dergelijke algemene actualisering en herinventarisering. Ook het Waalse décret à la voirie communale gaat uit van een dergelijke (gefaseerde) actualisering. Die beslissingen en plannen vormen dan de basis voor de nieuwe 'Atlas des voiries communales', een gigantisch werk. Als tussenoplossing voorziet het Waalse decreet in de mogelijkheid van een soort van reservatie van tracé (une réserve viaire¹³) voor die gemeentewegen (vaak verdwenen buurtwegen) waarover men momenteel geen beslissing kan of durft te nemen.

Een nieuwe 'atlas' zal zeker en vast een reeks van juridische betwistingen genereren aangezien dat zou betekenen dat de gemeenten voor elke gemeenteweg een uitspraak moeten doen over het behoud, de wederopenstelling of de opheffing ervan. Bovendien bestaat het gevaar dat op die manier heel wat buurtwegen zullen worden opgeheven of dat bepaalde wegen impliciet verdwijnen doordat ze niet worden opgenomen binnen de overgangperiode.

Daarom komt er geen (verplichte) inventarisatie van alle gemeentewegen. De gemeenten kunnen uiteraard een (digitaal) plan opmaken van wegen of trage wegen als onderdeel van het gemeentelijk beleidskader. Dat 'plan' vormt echter geen juridische basis maar is veeleer een streefplan, een gewenste toestand voor een netwerk van lokale (trage) wegen.

¹³ Décret relatif à la voirie communale, artikel 54.

In de plaats komt er een register van gemeentewegen. Dat register vormt een gemeentelijk gegevensbestand dat alle administratieve en gerechtelijke beslissingen over gemeentewegen bevat. Dat register moet ter inzage van het publiek liggen.

Alle bestaande administratieve beslissingen en plannen (BPA, RUP, verkaveling, rooilijnplan, Atlas der Buurtwegen enzovoort) en gerechtelijke uitspraken over gemeentewegen blijven onverminderd van toepassing. Dat betekent dus ook dat 'verdwenen' buurtwegen (die alleen nog 'in rechte' bestaan) juridisch blijven bestaan, tot ze door een expliciete beslissing van de overheid worden gewijzigd of opgeheven. Dat sluit aan bij de keuze om de 'bevrijdende verjaring' te schrappen (zie hoger). Om dezelfde redenen wordt ook niet in een 'réserve viaire' voorzien, aangezien dat alleen noodzakelijk is als een volledige nieuwe atlas van gemeentewegen wordt opgesteld.

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 middenschalig 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.

De gemeenteraad en de 'zaak der wegen' in het kader van de vergunningsprocedure

Het voorstel van decreet voorziet ook enkele in aanpassingen van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, wat de goedkeuringsbevoegdheid van de gemeenteraad betreft in verband met de 'zaak der wegen' in het kader van verkavelingsdossiers en omgevingsvergunningen. Zo wordt verduidelijkt dat, als een vergunningsdossier betrekking heeft op de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg, het college steeds de gemeenteraad moet samenroepen om zich uit te spreken over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg en de eventuele opname in het openbaar domein. De gemeenteraad kan daarbij ook lasten en voorwaarden naar voren schuiven, die bij vergunningverlening verplicht in de vergunning moeten worden opgenomen. De gemeenteraad mag daarbij wel niet in de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening treden.

Een belangrijke aanvulling ten opzichte van de huidige regeling is de invoering van een annulatieberoep bij de Vlaamse Regering tegen de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen in het kader van een administratief beroep over de vergunningsbeslissing (vergunning of weigering). De beslissingstermijn voor de vergunningverlenende overheid in graad van beroep wordt geschorst tot de Vlaamse Regering heeft beslist over het annulatieverzoek.

¹⁴ Decreet van 20 februari 2009 over de Geografische Data-Infrastructuur Vlaanderen.

2. Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen en definities

Artikel 1

Krachtens artikel 6, §1, X, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI) zijn de gewesten bevoegd voor de wegen en hun aanhorigheden. Het betreft hier "een beheersbevoegdheid in de ruime zin"¹⁵. Via de bijzondere wet van 16 juli 1993 werd een punt 2^obis ingevoegd, waaruit blijkt dat de gewesten ook bevoegd zijn voor "het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de NMBS". Uit de parlementaire voorbereiding¹⁶ blijkt het volgende: "Het is niet de bedoeling de gewesten te belasten met de openbare werken op de gemeentelijke of provinciale wegenis, maar wel om deze in de mogelijkheid te stellen om de wetgevingen te wijzigen of één te maken, die het statuut van de wegenis regelen (begrenzing, rangschikking, beheer, domanialiteit, vergunningen voor privaat gebruik, bestraffing van de inbreuken enzovoort). Momenteel wordt dit statuut geregeld door de gemeentewet, de provinciewet of door specifieke wetten (...)."

In arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006 heeft het Grondwettelijk Hof de bevoegdheid van de gemeenten voor lokale wegen bevestigd, en ook de bevoegdheid van de decreetgever om te oordelen en te beslissen over het juridisch statuut. Verwezen wordt naar punt B5 in het arrest, en de aanhef van B, die aan duidelijkheid niets te wensen overlaat.

Het staat dan ook vast dat de gewesten bevoegd zijn om de reglementering met betrekking tot de rechtstoestand van de wegen in de meest ruime zin van het woord te regelen, ongeacht wie de beheerder is van die wegen (gemeente, provincie, polder enzovoort). Dat impliceert onder meer de bevoegdheid om de Buurtwegenwet te wijzigen of af te schaffen.¹⁷

In artikel 14, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie wordt bevestigd dat zowel de "wegen en hun aanhorigheden" als "het juridisch stelsel van de land- en waterwegen" behoren tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Niettemin situeert artikel 15 van hetzelfde besluit de bevoegdheid voor de rooilijnplannen van de gemeenten bij het beleidsdomein Omgeving. Het is dan ook aangewezen een (beperkte) aanpassing te doen van dat organisatiebesluit om de volledige bevoegdheid voor "het juridisch stelsel van de land- en waterwegen" bij het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken onder te brengen. Dat is niet strijdig met de bepalingen in de BWHI.

Artikel 2

Dit artikel definieert een aantal begrippen.

- Gemeenteweg

Zoals al in de algemene toelichting is opgenomen, vertrekt dit voorstel van decreet van één juridisch statuut voor alle openbare wegen waarvoor de gemeente de beheerder is, onafhankelijk het eigendomsstatuut van de wegzate of de 'origine'

¹⁵ *Parl.St.* Kamer B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 13.

¹⁶ *Parl.St.* Senaat 1992-93, nr. 558/5, p. 412-413.

¹⁷ Zie B. Seutin en G. Van Haegendoren, *De nieuwe bevoegdheden van gemeenschappen en gewesten*, uitgeverij Die Keure, 1994, p. 95-96.

van de weg. Niet het eigendomsstatuut van de wegzate, maar wel de bestemming die eraan gegeven wordt, bepaalt immers het openbare karakter van een weg. Dit voorstel van decreet definieert een 'gemeenteweg' dan ook als "een openbare weg die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente valt", ongeacht de eigendom van de wegzate zelf. Een 'openbare weg' kan dus publieke eigendom of privé-eigendom zijn. Dat past binnen het onderscheid dat in het administratief recht gemaakt wordt tussen 'hoofdwegen' en 'kleine wegen'. De 'buurtwegen' zullen hun specifieke statuut, zoals dat geregeld wordt via de Buurtwegenwet van 1841, verliezen en voortaan als gewone gemeentewegen worden gecatalogiseerd, voor zover ze dat statuut niet al zouden hebben gekregen.

Als een weg onder het beheer van een of meer particulieren staat, gaat het binnen de voorgestelde decretale definitie om een private weg. Die weg staat dan alleen open voor privaat verkeer: dat is verkeer dat specifiek bestemd is voor aangelanden op grond van het eigendomsrecht, een erfdiensbaarheid van doorgang, een recht van uitweg enzovoort. Ook de verkeersbewegingen van bezoekers van de aangelanden (gezinsleden, familieleden, vrienden en kennissen, postbodes, ruimingsdiensten, aannemers die werkzaamheden uitvoeren enzovoort) ressorteren onder het privaat verkeer.

– Trage weg

In het voorstel van decreet wordt ook een begripsomschrijving gegeven voor het beleidsmatig begrip van een 'trage weg'. Vanuit de doelstellingen van dit voorstel van decreet (zie artikel 3) zullen gemeenten onder meer een gericht en geïntegreerd beleid voeren ten aanzien van het netwerk van trage wegen en daarbij dus focussen op de zachte mobiliteit. Trage wegen vormen bijgevolg een categorie in het geheel van gemeentewegen en zijn "hoofdzakelijk bestemd voor niet-gemotoriseerd verkeer". Wandelaars, fietsers en ruiters zijn de belangrijkste gebruikers. Gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen op het wegverkeer, in uitvoering van de wegcode en het verkeersreglement (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg) kunnen de toegang voor bepaalde gebruikers verder regelen.

– Beheer van een gemeenteweg

Het beheer omvat zowel het onderhoud, de vrijwaring van de toegankelijkheid als de verbetering van de gemeentewegen. Dat houdt dus onder meer (niet-limitatief) in:

- de verharding van de wegen en de wijziging of het herstel ervan, met het oog op de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid;
- het aanbrengen van openbare verlichting en nutsleidingen, met inbegrip van maatregelen voor een adequate waterhuishouding;¹⁸
- het aanbrengen van de beplantingen langs de weg, alsook van verkeerstekens en verkeersremmende maatregelen;¹⁹
- de nodige maatregelen tot heropening en herwaardering van in onbruik geraakte gemeentewegen.

– Rooilijn

De definitie van het begrip 'rooilijn' wordt overgenomen uit het Rooilijnendecreet van 2009. Het is de huidige of de toekomstige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen, zoals die is vastgelegd in een rooilijnplan.

¹⁸ Zie onder meer J. De Staercke, *Wegenrecht*, Brugge, die Keure, 2007, 84 en 87.

¹⁹ Zie onder meer J. De Staercke, *Wegenrecht*, Brugge, die Keure, 2007, 88, 89 en 83.

– Gemeentelijk rooilijnplan

Een 'gemeentelijk rooilijnplan' is een verordenend plan dat de rooilijn vastlegt van de gemeentewegen en dat wordt vastgesteld volgens de procedure die wordt beschreven in dit voorstel van decreet. Het geeft met andere woorden een openbare bestemming aan de gronden die in de gemeenteweg zullen worden opgenomen en vormt de basis voor de aanleg van de gemeenteweg.

– Verplaatsing en wijziging van een gemeenteweg

Er wordt ook een definitie opgenomen van 'verplaatsing' en 'wijziging' van een gemeenteweg:

- een verplaatsing van een gemeenteweg bestaat uit de opheffing van een gemeenteweg (of een gedeelte daarvan) en de aanleg van een nieuwe gemeenteweg (of een gedeelte daarvan). Het feit dat een gemeenteweg nooit kan verdwijnen door louter niet-gebruik (zie artikel 14) houdt bijgevolg ook in dat een verplaatsing alleen via een administratieve beslissing tot verplaatsing volgens de bepalingen van dit voorstel van decreet kan worden gerealiseerd;
- een wijziging betreft een loutere aanpassing van de breedte van de gemeenteweg, zonder dat de ligging van de doorgang op het onroerend goed verandert.

Zoals verder in het voorstel van decreet wordt verduidelijkt, is zowel voor een wijziging als voor een verplaatsing een rooilijnplan vereist. Verfraaiings-, uitrustings- of herstelwerkzaamheden vallen niet onder de definitie van een 'wijziging'. Er is bijgevolg ook geen (wijziging van een) rooilijnplan vereist voor de wijziging van de verharding of de verharde oppervlakte binnen de rooilijn, het voorzien van aanplantingen, waterafvoer of verlichting en dergelijke meer.

Artikel 3

Dit artikel geeft aan wat de basisdoelstellingen zijn van het beleid dat het Vlaamse Gewest en de gemeenten nastreven.

De basisdoelstelling is de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren door middel van een geïntegreerd beleid op lokaal niveau. Bijzondere aandacht gaat naar het garanderen van de huidige en toekomstige behoeften inzake zachte mobiliteit, onder meer door maatregelen te nemen voor de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen. Trage verbindingen zijn van belang voor een veilig functioneel en recreatief verkeer in de ruimtelijke structuur van een gemeente. Een netwerk van trage wegen draagt bij tot een aangename en veilige mobiliteit.

Het is duidelijk dat dit decreet en de doelstellingen van dit decreet niet los gezien kunnen worden van de algemene visie op de ruimtelijke ontwikkeling van een gemeente. Het beleid is dan ook gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waarbij de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen worden.

Artikel 4

Om de doelstellingen, vermeld in artikel 3, te realiseren moeten gemeenten bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet rekening houden met een aantal algemene principes. Die principes worden decretaal vastgelegd en vormen het algemene kader voor het geïntegreerde beleid:

- 1° wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
- 2° een wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel, die afdoende gemotiveerd wordt;

- 3° de verkeersveiligheid wordt steeds in acht genomen, waarbij bijvoorbeeld gevaarlijke hoeken of hellingen moeten vermeden worden;
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief. Gemeentewegen die deel uitmaken van een bestaand of potentieel wandel- of fietsknooppuntennetwerk, worden maximaal behouden;
- 5° duurzaamheid speelt een belangrijke rol. Bij de afweging van wijzigingen van het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Op die manier wordt gestreefd naar een optimale ruimtelijke ordening en ruimtelijke kwaliteit.

Die principes zijn ook van toepassing bij de afweging van beslissingen over gemeentewegen die in de feiten al enige tijd verdwenen zijn of in onbruik zijn geraakt.

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.

Punt 5° houdt in dat de gemeenteweg verplaatst of opgeheven kan worden als zowel de actuele waarde als de potentiële toekomstige waarde redelijkerwijs nihil is. Uiteraard kan bij die afweging gekomen worden tot een gedifferentieerd en voorwaardelijk oordeel met het oog op het behoud of, zo nodig, het versterken van het netwerk van gemeentewegen. Het principe van de Ladder van Lansink leidt ertoe dat opheffing alleen mogelijk is als een nuttige verplaatsing uitgesloten is. Doordat geëist wordt dat zowel de actuele functie van de gemeenteweg als de behoeften van toekomstige generaties in rekening worden gebracht, en doordat de beslissing steeds getoetst moet worden aan alle voorgeschreven beoordelingselementen, kan een beslissing nooit louter worden gedetermineerd door 'het voldongen feit'.

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.

Die algemene principes vormen de basis voor alle beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, zowel in individuele dossiers als bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor grotere gebieden. Deze principes zullen dus ook van toepassing zijn bij ruimtelijke planningsdossiers, ruilverkavelings- en landinrichtingsprojecten en vergunningsdossiers. Gemeenten kunnen die principes verder verfijnen, concretiseren en aanvullen in een gemeentelijk beleidskader (zie artikel 6). Het beleidskader vergemakkelijkt aanzienlijk de motiveringsplicht in concrete dossiers.

Artikel 5

Dit artikel maakt het voor de Vlaamse Regering mogelijk om subsidies te verlenen aan gemeenten voor de opmaak van een beleidskader en actieplannen, omschreven in hoofdstuk 2. Op die manier wil het Vlaamse Gewest lokale besturen ondersteunen om een samenhangende visie met operationele beleidskeuzes en concrete actieplannen op te stellen en zo uitvoering te geven aan de doelstellingen van dit voorstel van decreet.

Hoofdstuk 2. Gemeentelijk beleidskader en actieplannen

Artikel 6

Paragraaf 1. De algemene doelstellingen en principes (zie artikel 3 en 4) vormen de basis voor alle beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, zowel in individuele dossiers als bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor grotere gebieden.

Gemeenten kunnen van deze principes niet afwijken. Zij kunnen die principes wel verder verfijnen, concretiseren en aanvullen in een gemeentelijk beleidskader. Dat beleidskader is een richtinggevend document, dat bestaat uit een visie en operationele beleidskeuzes voor de gewenste ruimtelijke structuur van het gemeentelijk wegennet, alsook een afwegingskader voor wijzigingen aan het netwerk van gemeentewegen. Het principe van de Ladder van Lansink vormt de basis van dit afwegingskader.

Een goede visievorming en een afwegingskader op lokaal niveau zijn belangrijk en noodzakelijk om – in geval van voorstellen tot opheffing of verplaatsing – op basis van objectieve criteria te kunnen afwegen of de vraag gegrond is. Het uitgangspunt is dat er goed nagedacht en verantwoord wordt wanneer wegen opgeheven of verplaatst worden. Een objectief afwegingskader vergemakkelijkt bijgevolg aanzienlijk de motiveringsplicht in concrete dossiers. Het beleidskader vormt ook de basis voor alle beheersmaatregelen en de opmaak van actieplannen (zie artikel 7).

Lokale overheden krijgen voldoende vrijheidsgraden, mee rekening houdend met de plancapaciteit en -noodwendigheid. In het gemeentelijk beleidskader kan de gemeente optimaal rekening houden met de specifieke context, de ruimtelijke omgeving en de bestemmingen. De algemene principes worden vertaald naar de context van de gemeente of stad, waarbij het functionele en recreatieve netwerk de basis vormt van het gemeentelijk (trage)wegennet. Daarbij kan de gemeente rekening houden met de ruimtelijke context, bijvoorbeeld de nabijheid van een woonomgeving, een mogelijke doorsteek tussen twee functies, de nabijheid van een toeristisch-recreatief knooppunt enzovoort. De gemeente kan daarbij verschillende categorieën van gemeentewegen onderscheiden, waarbij de trage wegen in het bijzonder aan bod komen.

Omdat lokale wegen bij uitstek een gemeentelijke bevoegdheid zijn, behoort het tot de exclusieve taak van de gemeente om een beleidskader op te stellen voor haar gemeentewegen. Bepaalde gemeentewegen kunnen uiteraard een intergemeentelijk karakter hebben, maar beperken zich steeds tot het lokale niveau. Vlaanderen past met andere woorden ook hier het subsidiariteitsbeginsel toe. Dat houdt ook in dat er geen Vlaams of provinciaal afwegingskader of beleidskader zal worden opgesteld voor gemeentewegen. De algemene doelstellingen en principes, zoals die worden verwoord in het voorstel van decreet, bieden een voldoende ruim kader voor verfijning en aanvulling op lokaal niveau. De gemeenten krijgen het vertrouwen om die doelstellingen binnen hun eigen lokale context te realiseren en te verfijnen.

Paragraaf 2 regelt de procedure voor de opmaak en de vaststelling van het gemeentelijk beleidskader.

Het is de gemeenteraad die, op voorstel van het college van burgemeester en schepenen, een ontwerp van gemeentelijk beleidskader voorlopig vaststelt.

Tegelijk keurt de gemeenteraad een participatieproject goed. Het is immers belangrijk dat het beleidskader wordt opgesteld via een participatief project. Naast het verhogen van draagvlak zorgt het participatieve proces voor een inbreng in de opmaak van het beleidskader, wat leidt tot een hogere kwaliteit en een betere onderbouwing. Participatie is ruimer dan informatie en openbaarheid (= het beschikbaar stellen van informatie) en vereist maatwerk. De wijze waarop het participatieproces verloopt, kan breed of minder breed zijn. Het participatieve project moet minstens één participatiemoment en een openbaar onderzoek bevatten. Naargelang van de omvang, de complexiteit of de lokale context kunnen nog andere vormen van participatie georganiseerd worden. Hoe dat concreet georganiseerd zal worden en welke stakeholders betrokken worden, wordt duidelijk vastgelegd in een nota die voorbereid wordt door het college van burgemeester en schepenen en ter goedkeuring aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Mogelijke stakeholders zijn:

- de verschillende gemeentelijke administratieve diensten;
- de adviserende overheidsinstanties die op de een of andere manier bij het lokale ruimtelijke plannings- of mobiliteitsbeleid betrokken zijn;
- de lokale adviesraden (gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (gecoro), Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad), verkeerscommissie enzovoort);
- de bevolking, al dan niet vertegenwoordigd door maatschappelijke groeperingen, buurtcomités en middenveldorganisaties (bijvoorbeeld vzw Trage Wegen, Natuurpunt, Boerenbond enzovoort).

De deputatie en het departement brengen tijdens het openbaar onderzoek advies uit op het ontwerp van beleidskader.

Het is de gemeenteraad die het al dan niet aangepaste beleidskader definitief vaststelt.

Paragraaf 3. Een wijziging of herziening van het gemeentelijke beleidskader volgt dezelfde procedure als de opmaak van een beleidskader. Die herziening kan gedeeltelijk zijn, uiteraard zonder de samenhang te verliezen.

Paragraaf 4. Gemeenten kunnen die visie en dat beleidskader integreren in hun ruimtelijk structuurplan of mobiliteitsplan. Het kan zelfs een specifiek beleidskader zijn in het nieuwe ruimtelijk planningsinstrument van beleidsplanning. Dat biedt het voordeel van een integrale ruimtelijke afweging. In dat geval volgt de opmaak van het beleidskader de procedure tot vaststelling van dat structuurplan, beleidsplan of mobiliteitsplan, inclusief het participatieve proces dat daar is opgenomen.

Artikel 7

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid voor gemeenten om gemeentelijke actieplannen rond gemeentewegen op te maken. Actieplannen concretiseren de operationele beleidskeuzes uit het gemeentelijk beleidskader en omvatten concrete acties of programma's voor de gemeentewegen. Een actieplan wordt steeds opgesteld ter uitvoering van het beleidskader en wordt – na advies van de gecoro – goedgekeurd door de gemeenteraad. Via concrete acties kan een functioneel of recreatief netwerk uitgebouwd worden en kan de gemeente beslissen tot herwaardering van verdwenen verbindingen. Het kan ook leiden tot een grotere bewustwording over het belang van trage wegen.

Mogelijke acties die in een actieplan kunnen worden opgenomen, zijn:

- sensibilisering ten aanzien van trage wegen;
- plaatsen van straatnaambordjes en infopanelen;
- opmaak van een tragewegenkaart;
- heropening en herwaardering van verdwenen of in onbruik geraakte gemeentewegen;
- concrete beheersmaatregelen ten aanzien van gemeentewegen;
- opmaak van rooilijnplannen;
- opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen met specifieke aandacht voor trage wegen;
- enzovoort.

Een dergelijk actieplan kan integraal zijn, of specifiek gericht zijn op een of meer categorieën van gemeentewegen. Gemeenten kunnen er ook voor opteren om verschillende actieplannen op te stellen voor duidelijk samenhangende delen van hun grondgebied.

Hoofdstuk 3. Aanleg, wijziging, verplaatsing en opheffing van gemeentewegen

Afdeling 1. Algemene beginselen

Artikel 8

Lokale wegen behoren bij uitstek tot de gemeentelijke bevoegdheid. Dat komt duidelijk naar voren in het Rooilijnendecreet van 2009. De Buurtwegenwet van 1841 legde ook voor buurtwegen heel wat verantwoordelijkheid bij het gemeentelijke niveau. Toch ligt de definitieve beslissingsbevoegdheid vandaag, na 175 jaar, nog steeds bij het provinciale niveau, met een beroepsmogelijkheid op Vlaams niveau. 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).

Anderzijds wordt in het voorstel van decreet bepaald dat burgers bij de gemeente een verzoekschrift kunnen indienen tot:

- 1° vaststelling van een dertigjarig publiek gebruik of niet-gebruik van een grondstrook, waarbij de gemeenteraad passende maatregelen moet overwegen (zie artikel 13 en 14);
- 2° heropening en herwaardering van verwaarloosde of in onbruik geraakte gemeentewegen (zie artikel 35).

Omwille van het algemeen belang van het gemeentelijke wegennet wordt niet in andere mogelijkheden voorzien om de wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg te vragen.

Artikel 9

Via deze bepaling wordt de continuïteit van het wegennetwerk gevrijwaard doordat aangegeven wordt dat een te verleggen tracé open blijft voor het publiek tot het nieuwe tracé een publiek gebruik heeft.

Artikel 10

Dit artikel herhaalt en benadrukt dat bij alle beslissingen over wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet rekening gehouden moet worden met de algemene doelstellingen en principes, zoals die zijn opgenomen in artikel 3 en 4 van het voorstel van decreet. Deze principes zullen dus ook van toepassing zijn bij ruimtelijke planningsdossiers, ruilverkavelings- en landinrichtingsprojecten en vergunningsdossiers. Als een gemeente die principes heeft verfijnd, geconcretiseerd of aangevuld in een gemeentelijk beleidskader, moet iedereen zich richten naar dat kader, zowel bij de opmaak van rooilijnplannen, al dan niet geïntegreerd in ruimtelijke uitvoeringsplannen, als bij vergunningsaanvragen.

Artikel 11

Paragraaf 1. Om de rooilijn te bepalen, moeten er rooilijnplannen opgesteld worden – ongeacht de eigenaar van de grond. Er kunnen dus ook rooilijnplannen opgesteld worden voor gemeentewegen waarbij de wegzate geen eigendom is van de gemeente, maar waarbij wel een publieke erfdiensbaarheid van doorgang voorhanden is, zodat het wel degelijk gaat om een openbare (gemeente)weg.

Gemeentelijke rooilijnplannen voor de aanleg, wijziging of verplaatsing van een gemeenteweg komen tot stand volgens de procedure, bepaald in afdeling 2 (artikel 16 tot en met 19). De procedure voor de totstandkoming van een rooilijnplan is ook van toepassing voor de wijziging van een rooilijnplan. Het is de gemeenteraad die het rooilijnplan definitief vaststelt, zonder goedkeuringstoezicht van de deputatie. Dat verschilt dus van wat bepaald wordt in de Buurtwegenwet, die voorziet in een specifiek goedkeuringstoezicht voor de rooilijnplannen van buurtwegen. Zoals bepaald wordt in artikel 24 en 25, wordt een annulatieberoep bij de Vlaamse Regering tegen de goedkeuring of wijziging van een rooilijnplan mogelijk gemaakt.

Paragraaf 2. De opheffing van een gemeenteweg gebeurt volgens de procedure, bepaald in afdeling 3 (artikel 20 tot en met 23), waarbij aangegeven wordt hoe de rooilijn, in voorkomend geval met inbegrip van het desbetreffende rooilijnplan, opgeheven wordt. Zoals bepaald wordt in artikel 24 en 25, wordt ook een annulatieberoep bij de Vlaamse Regering tegen de opheffing van een gemeenteweg mogelijk gemaakt.

Artikel 12

Paragraaf 1 voorziet in de mogelijkheid om een gemeentelijk rooilijnplan, de wijziging van een gemeentelijk rooilijnplan of de opheffing van een gemeenteweg op te nemen in een RUP (of in een projectbesluit Complexe Projecten). Op die manier kunnen de rechtsbescherming tegen de wijziging of opheffing en de rechtsbescherming tegen het RUP samenvallen. Er is met andere woorden sprake van een complexe rechtshandeling die in haar geheel bestreden kan worden bij de Raad van State.

Een aanduiding 'bestemming weg' op het bestemmingsplan volstaat niet. Er moet een rooilijnplan worden toegevoegd aan het dossier van het RUP, met duidelijke aanduiding van percelen, eigenaars en oppervlaktes. Bij uitbreiding volstaat een figuratieve aanduiding van 'te realiseren verbinding' zeker niet. In de toelichtingsnota bij het RUP én in de beslissing tot goedkeuring van het RUP moet expliciet

verwezen worden naar het rooilijnplan, zoals dat ook voor de opheffing van een verkaveling van toepassing is.

Bij een gemeentelijk RUP (of projectbesluit) is de gemeenteraad in elk geval het bestuursorgaan dat het RUP vaststelt. Bij een provinciaal of gewestelijk RUP (of projectbesluit) zal – gelet op de algemene bepaling in artikel 8 dat uitsluitend de gemeenteraad kan beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg – een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad vereist zijn. Ter uitvoering van het subsidiariteitsprincipe in de ruimtelijke planning, zal voor de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg via een provinciaal of gewestelijk RUP (of projectbesluit) dus steeds een delegatie vereist zijn van de gemeente, zoals wordt bepaald in artikel 2.2.2, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Op die manier wordt ook invulling gegeven aan de bepalingen van artikel 41 van de Grondwet die bepaalt dat de gemeenteraden de uitsluitend gemeentelijke belangen regelen. De beslissing van de gemeenteraad heeft alleen betrekking op de wegenis en niet op de stedenbouwkundige aangelegenheden die in het RUP (of het projectbesluit) worden geregeld.

In paragraaf 2 wordt bepaald dat de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg ook kan worden opgenomen in een omgevingsvergunning, voor zover die wijziging aan het wegennet past in de realisatie van de bestemming. Op die manier zorgt dit voorstel van decreet voor een maximale integratie van procedures en een geïntegreerde beoordeling en beslissing. Het kan bijvoorbeeld gaan om vergunningsaanvragen voor verkavelingen of stadsontwikkelingsprojecten waarbij nieuwe wegen worden aangelegd ter ontsluiting van het project. Daarbij kunnen ook bestaande gemeentewegen worden verplaatst of gewijzigd zodat een betere ruimtelijke ordening mogelijk wordt. Essentieel is dat het principe van de Ladder van Lansink (behoud – verplaatsing – opheffing) in acht genomen wordt, waarbij een afweging moet worden gedaan. Zo moet worden onderzocht of een andere ordening of inplanting van gebouwen mogelijk is om de bestemming te realiseren of een publieke doorgang doorheen het project te voorzien, waarbij de bestaande verbindingen alsnog behouden blijven. De beslissing van de gemeenteraad over de wegenis (zie artikel 70) is bindend op de drie niveaus.

Als er een rooilijnplan bestaat, moet de gemeenteraad eerst beslissen over de wijziging of opheffing van het rooilijnplan voor de gemeenteraad kan beslissen over de vraag tot wijziging of opheffing van de gemeenteweg, vermeld in artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (zie artikel 70). Het gaat immers om twee onderscheiden rechtshandelingen, die los van elkaar kunnen worden aangevochten.

Als de gemeenteweg bestemd is in een algemeen of bijzonder plan van aanleg of in een RUP, kan een wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg niet worden uitgevoerd via het vergunningenspoor. In dat geval zal eerst het bestemmingsvoorschrift in het plan van aanleg of het RUP gewijzigd moeten worden. Het wegenisonderdeel van een bestemmingsplan is immers een essentieel ordeningselement waarvan niet afgeweken kan worden. In artikel 4.4.9/1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), ingevoegd bij het decreet van 8 december 2017, is daarom ook expliciet opgenomen dat er geen afwijkingen kunnen worden toegestaan van bijzondere plannen van aanleg die ouder dan vijftien jaar zijn, wat betreft de wegenis. Om dezelfde reden is artikel 7.4.4/1, §1, van de VCRO, ingevoegd bij het decreet van 8 december 2017, over het herzien van de stedenbouwkundige voorschriften van algemene en bijzondere plannen van aanleg niet van toepassing op de wegenis. Wil men hier iets aan wijzigen, zal steeds een bestemmingswijziging (RUP) vereist zijn. Plannen, waarbij de ontworpen wegenis louter figuratief is opgenomen als een 'te realiseren verbinding' tussen twee punten en dus niet bestemmingsmatig is vastgelegd, vormen geen belemmering voor wijzigingen aan het wegtracé via het vergunningenspoor.

Artikel 13

Algemeen

Gemeentewegen ontstaan alleen ingevolge een overheidsinitiatief.

Wel geldt dat eenieder de gemeenteraad bij verzoekschrift kan attenderen op het dertigjarige publieke gebruik van een grondstrook als doorgang gedurende de voorbije dertig jaar, wat bewezen moet worden met alle middelen van recht. Als de gemeenteraad een dertigjarig publiek gebruik vaststelt (op eigen initiatief of na verzoekschrift), dan belast hij het college met de opmaak van een rooilijnplan, en de vrijwaring en het beheer van de weg (waarop onmiddellijk een publieke erf dienstbaarheid van doorgang rust).

Het publieke gebruik waarvan sprake is, moet duidelijk en ondubbelzinnig zijn, maar het volstaat dat het publiek openlijk de weg gebruikt heeft en dat nog steeds doet. Die oplossing lijkt op het eerste gezicht in te gaan tegen het principe dat niet-voortdurende erf dienstbaarheden alleen door een titel gevestigd kunnen worden, maar vaste Cassatierechtspraak neemt aan dat de overgang ten gunste van een gemeente beschouwd moet worden als een bijzonder recht, waarop artikel 691 BW geen vat heeft (Cass. 28 juli 1854, Pas. 1854, 421; Cass. 18 maart 1870, Pas. 1870, 153, procureur-generaal LECLERCQ, Cass. 19 december 1895, Pas. 1896, 48, advies procureur-generaal MESDACH DE TER KIELE; Cass. 18 januari 1912, Pas. 1912, 86; Cass. 22 april 1983, Pas. 1983, 948).

De regeling kan betrekking hebben op een bestaande private weg, maar ook op een strook grond die voorheen niet gold als een private weg, maar die geleidelijk aan gebruikt wordt door het publiek, bijvoorbeeld in het kader van een feitelijke verplaatsing van een bestaande weg.

Er valt op te merken dat geëist wordt dat het publieke gebruik betrekking heeft op de voorbije dertig jaar: om redenen van rechtszekerheid en bewijsbaarheid is het niet voldoende dat een strook in het verleden 'ooit eens' voor dertig jaar publiek werd gebruikt.

Bijzonder publiek recht van doorgang

De voorgestelde regeling geeft aan dat de vaststelling door de gemeenteraad (of de rechter) van een dertigjarig publiek gebruik van een grondstrook, van rechtswege tot gevolg heeft dat daarop een publiek recht van doorgang gevestigd wordt, bij wijze van publiekrechtelijke erf dienstbaarheid.

Dat doorgangsrecht geldt, onverminderd de verdere verplichtingen van de gemeentelijke overheid, tot de opmaak van een rooilijnplan en de vrijwaring en het beheer van de wegenis.

Wegbedding

Ook de eigendom van de wegbedding kan verworven worden door de gemeente, naargelang van de omvang, draagwijdte en strekking van het bezit door de gemeente.

Daartoe is een ongestoord, openbaar, niet-dubbelzinnig bezit als eigenaar van de wegbedding vereist. Het loutere gebruik van een private weg door de inwoners van een gemeente is wel voldoende voor het verkrijgen van een erf dienstbaarheid van overgang, maar is onvoldoende gekenmerkt om te leiden tot eigendomsverwerving.

Het bezit moet zowel een 'materieel' als een 'moreel' bestanddeel omvatten. De gemeente moet én daden als bezitter stellen én daarbij optreden vanuit de wil om zich als een eigenaar te gedragen (in tegenstelling tot de wil om de wegzate maar tijdelijk aan te houden).

Ten slotte moet het bezit 'voortdurend' zijn. Het bezit is onderbroken als het leemten vertoont in de tijd. Onderbrekingen van het bezit vormen een absoluut bezitsgebrek.

'Materiële' bezitsdaden zijn onder meer het aanbrengen van een belangrijke duurzame verharding of van belangrijke infrastructuren. Het plaatsen van een straatnaambordje kan niet gekwalificeerd worden als een materiële bezitsdaad voor de bedding van de weg: een dergelijk element kan wel mee bijdragen tot het vaststellen van een dertigjarig publiek gebruik, maar niet tot het verkrijgen van de wegbedding.

Met het voorhanden zijn van 'materieel' bezitsdaden is echter nog niet gesteld dat voldaan is aan het 'moreel' bestanddeel of dat er sprake is van een voortdurend bezit. Het gegeven dat een gemeente louter eenmalig de verharding herstelt van een private weg waarop beperkt een publiek gebruik gedoogd wordt, is bijvoorbeeld niet voldoende: er is geen sprake van een ononderbroken bezit. Het gegeven dat een gemeente een gracht naast een wegbedding ruimt in het kader van een ruimere afspraak met de eigenaar van die bedding, confronteert de gemeente evenmin met de opstart van de termijn van dertig jaar: er is immers geen bezit 'als eigenaar', nu er duidelijke andersluidende afspraken met de eigenaar voorhanden zijn.

Het is belangrijk om aan te merken dat niet alle daden die behoren tot het beheer van 'openbare' wegen gekwalificeerd kunnen worden als een daad van bezit ten opzichte van 'private' wegen. Zo zal een eenmalig herstel van een stuk verharding of de uitvoering van kleinschalige verbeteringswerken aan een private weg in het kader van specifieke afspraken niet beschouwd worden als daad van bezit, omdat er eenvoudigweg geen doelstelling tot inbezitname is.

Bevoegdheidsgrondslag en rechtsbescherming

De geregelde aangelegenheid betreft een autonome visie op 'verjaring' binnen de materiële bevoegdheid van de gewestwetgever om regelingen te treffen op de gemeentelijke wegenis. Die regeling is noodzakelijk om te komen tot een eenduidig en eengemaakt wegenrecht. Het betreft een specifiek domein dat zich leent tot een gedifferentieerde regeling (in die zin dat bijvoorbeeld het Waalse Gewest voorheen ook al de 'bevrijdende verjaring van gemeentewegenis' heeft afgeschaft). Het valt daarbij aan te stippen dat de termijnregeling (dertig jaar) aansluit bij die van het Burgerlijk Wetboek, zodat de weerslag op de bevoegdheid van de federale overheid marginaal is.

De beslissing van de gemeenteraad om naar aanleiding van een dertigjarig publiek gebruik maatregelen te laten treffen met het oog op de verankering, de vrijwaring en het beheer van de weg, leidt tot de opmaak van een rooilijnplan, waarbij de rechtsbescherming van dit voorstel van decreet geldt.

Het van rechtswege ontstaan van een publiek recht van doorgang op basis van de voormelde beslissing, geeft geen aanleiding tot een vergoedingsplicht, aangezien erfdiensbaarheden van openbaar nut pas compensatieplichtig zijn als ze het normale maatschappelijke risico te boven gaan.²⁰ Aangezien de eigenaar gedurende

²⁰ W. VERRIJDT, Naar een principiële recht op vergoeding, in R. PALMANS, V. SAGAERT en W. VERRIJDT (eds.), *Eigendomsbeperkingen: de erfdiensbaarheid van openbaar nut*, Antwerpen, Intersentia, 2012, 250.

dertig jaar of meer een publiek gebruik heeft toegestaan, kan geen sprake zijn van het overschrijden van het normale maatschappelijk risico.

De beslissing van de gemeenteraad om naar aanleiding van een dertigjarig gebruik van de wegzate als eigenaar over te gaan tot de incorporatie van de wegzate in het openbaar domein, vormt een administratiefrechtelijke affectatiebeslissing waartegen een juridictioneel beroep bij de Raad van State en bij de gewone rechter openstaat.

Artikel 14

Gemeentewegen worden alleen opgeheven bij overheidsinitiatief en na een beslissing van de gemeenteraad (zie artikel 8).

Wel geldt dat eenieder de gemeenteraad ook kan attenderen (bij verzoekschrift) op een dertigjarig niet-gebruik van een (deel van een) gemeenteweg. De gemeenteraad kan op grond van zo'n verzoekschrift overwegen om een formele opheffingsprocedure op te starten. De gemeenteraad oordeelt hierbij over de wenselijkheid van een eventuele opheffing of verplaatsing, rekening houdende met de doelstellingen en principes van het decreet.

Met dit artikel wordt expliciet gesteld dat gemeentewegen niet kunnen verdwijnen (noch verplaatst) door langdurig ongebruik, door onrechtmatig optreden van een particulier, feitelijke nalatigheid van de bevoegde overheid en louter tijdsverloop. De figuur van de 'bevrijdende verjaring' geeft nog steeds aanleiding tot situaties waarbij een eigenaar moedwillig de doorgang op een trage weg belemmert (bijvoorbeeld door een afsluiting te plaatsen) zodat hij zich naderhand kan beroepen op het niet-gebruik om het verval van (de publieke doorgang op) de trage weg te realiseren. Dat is niet verdedigbaar. Toestaan dat gemeentewegen 'stilzwijgend' verdwijnen, zonder debat, belangenafweging, betrokkenheid van het publiek en motivering, staat haaks op de doelstelling van dit voorstel van decreet. Daarom wordt gesteld dat gemeentewegen hun bestemming van publiek recht van doorgang alleen kunnen verliezen door een uitdrukkelijke beslissing tot opheffing van de gemeenteweg en niet door niet-gebruik.

Dit is gebaseerd op het juridische principe dat goederen die behoren tot het openbaar domein, zoals gemeentewegen, niet voor verjaring vatbaar zijn. Ze treden alleen uit het openbaar domein door een uitdrukkelijke beslissing van de bevoegde overheid. Er is met andere woorden steeds een uitdrukkelijke overheidsbeslissing tot opheffing van de openbare bestemming van de gemeenteweg vereist. Alleen een dergelijke uitdrukkelijke beslissing van de gemeenteraad volgens de bepalingen van dit voorstel van decreet kan een gemeenteweg opheffen, waarna de aangelanden door een transactie de eigendom van de zate kunnen verkrijgen (zie artikel 29). Op die manier is er duidelijkheid en bestaat er geen discussiemarge meer over de vraag of de weg al dan niet sporadisch of toevallig werd gebruikt. Daarmee wordt bewust afgeweken van de regeling die nu bepaald is in artikel 12 van de Buurtwegenwet, waarbij een buurtweg kon verjaren "wanneer hij niet meer dient tot het openbaar gebruik". Die bepaling heeft in het verleden tot heel wat juridische discussies geleid. In het Waalse Gewest werd die bepaling al in 2011 opgeheven en ook in het décret relatif à la voirie communale (2014) werd het principe dat een publieke doorgang op lokale wegen niet kan verdwijnen door 'verjaring', decretaal verankerd.

Artikel 15

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 verkeers-

wetgeving 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.

Afdeling 2. Procedurele bepalingen over gemeentelijke rooilijnplannen

Artikel 16 tot en met 19

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 sluijverkeer. 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.

Afdeling 3. Procedurele bepalingen over de opheffing van gemeentewegen

Artikel 20 tot en met 23

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen kan de gemeenteraad beslissen tot opheffing van een gemeenteweg.

Een besluit tot opheffing van een gemeenteweg bevat een grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg, waarvan de basisinhoud decretaal wordt omschreven. Daarbij wordt aangegeven dat eventuele waardevermeerderingen ook in het (ontwerp van) besluit opgenomen moeten worden, met het oog op het openbaar onderzoek.

De procedure voor de opheffing van gemeentewegen loopt ongeveer gelijk aan die voor de opmaak van gemeentelijke rooilijnplannen: voorlopige vaststelling, openbaar onderzoek en definitieve vaststelling.

Voor zover de opheffing betrekking heeft op een gemeenteweg die paalt aan de gemeentegrens en deel uitmaakt van een gemeentegrensoverschrijdende verbinding, worden ook de aanpalende gemeenten op de hoogte gebracht van het ontwerp.

De definitieve beslissing van de gemeenteraad tot opheffing van een gemeenteweg wordt bekendgemaakt op de gemeentelijke website en ter plaatse, zodat iedereen 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 iedereen 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.

Afdeling 4. Beroepsprocedure tegen een gemeentelijk rooilijnplan en tegen de opheffing van een gemeenteweg

Artikel 24 en 25

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.

Alle belanghebbende derden, de deputatie, het departement en de colleges van de aanpalende gemeenten kunnen binnen een vervaltermijn van dertig dagen gemotiveerd beroep aantekenen bij de Vlaamse Regering, voor zover ze in het kader van het openbaar onderzoek een advies, standpunt, opmerking of bezwaar hebben ingediend. Met de voorwaarde dat een advies, standpunt, opmerking of bezwaar moet zijn ingediend voor een administratief beroep kan worden aangekend, wordt een doelmatige besluitvorming nagestreefd. Het is van belang dat gegevens, argumenten en bewijs in een zo vroeg mogelijk stadium van de procedure naar voren worden gebracht zodat de gemeenteraad zich daarover kan beraden. Vanuit het principe van behoorlijk burgerschap is het ook logisch dat wie nalaat zijn rechten (tijdig) te doen gelden, bezwaarlijk later met goed gevolg een schending van die rechten kan aanklagen. Met die randvoorwaarde wordt aansluiting gezocht bij de procedurele trechter in het kader van de omgevingsvergunning. Het beschermingsniveau wordt er niet aanzienlijk mee verminderd. Het staat iedereen nog steeds vrij om administratief beroep aan te tekenen (en naderhand beroep bij de Raad van State). Alleen is het wel nodig dat die persoon daartoe ook een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Die mogelijkheid wordt op afdoende wijze bekendgemaakt en/of aangeplakt, en staat open voor iedereen. Bovendien wordt in een uitzonderingsgeval voorzien zodat een burger die geen bezwaar heeft ingediend, alsnog administratief beroep kan aantekenen. Bij wijze van billijke retributie is aan het instellen van een beroep door belanghebbende derden een beperkte dossiervergoeding van 100 euro verbonden.

In artikel 24, §1, tweede lid, is uitdrukkelijk aangegeven dat het beroep het bestreden besluit schorst. Dat betekent dat het besluit nog wel bestaat in de rechtsorde, maar op geen enkele wijze uitgevoerd kan worden: er kunnen dus geen rechten aan worden ontleend.

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.

Afdeling 5. Realisatie van gemeentewegen

Artikel 26

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 Onteiningsdecreet 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 erfdiensbaarheid 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.

Artikel 27

Door de inwerkingtreding van het Vlaams Onteigeningsdecreet vanaf 1 november 2017 zijn alle procedurele bepalingen over onteigeningen geschrapt uit het Roolijndecreet van 2009, terwijl de decretale rechtsgrond is behouden. Aangezien dit voorstel van decreet alle bepalingen ten aanzien van gemeentelijke rooilijnen en -plannen schrapt uit het Roolijndecreet (zie artikel 55 tot en met 63), moet in dit voorstel van decreet een nieuwe rechtsgrond gecreëerd worden zodat gemeenten de mogelijkheid hebben om onroerende goederen met het oog op de realisatie van een gemeentelijk rooilijnplan te verwerven via onteigening.

Artikel 28

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.

Artikel 29

Dit artikel regelt de situatie waarbij een gemeenteweg gewijzigd, verplaatst of opgeheven wordt, en waarbij de ongebruikte delen van de gemeenteweg door die wijziging, verplaatsing of opheffing in volle eigendom kunnen teruggaan naar de aangelanden. Dat principe van 'voorkeursrechten' geldt, onverminderd de bepalingen van het Vlaams Onteigeningsdecreet inzake het recht van wederoverdracht. De prijs voor de aankoop van de onroerende goederen wordt op dezelfde wijze begroot als de meerwaarde, die behandeld werd in artikel 28.

Het vierde lid bepaalt dat – als de aangelanden afzien van hun voorkeursrecht – de wegbedding vervreemd kan worden volgens de 'normale' regels voor vervreemding van gemeentelijke gronden.

Hoofdstuk 4. Afpaling en beheer van gemeentewegen

Afdeling 1. Afpaling van de gemeenteweg

Artikel 30

Dit artikel stelt dat het college van burgemeester en schepenen op eigen initiatief, op verzoek van de gemeenteraad of van derden overgaat tot afpaling van de gemeenteweg. Daarvoor doet ze een beroep op een landmeter-expert. De afpaling

van de gemeenteweg behoort tot de beheerstaken waarvoor het college krachtens het decreet over het lokaal bestuur bevoegd is (zie ook artikel 82).

Artikel 31

De afpaling gebeurt door de opmaak van een plan en een proces-verbaal van afpaling. Dit artikel regelt de inhoud en de procedure voor de opmaak en betekening van het plan en het proces-verbaal van afpaling. Alle aangelanden en een door het college aangestelde ambtenaar ondertekenen het proces-verbaal.

Artikel 32

Discussie over de afpaling wordt beslecht door de bevoegde rechtbank.

Artikel 33

Dit artikel bepaalt dat alle kosten, verbonden aan de afpaling, ten laste zijn van de gemeente.

Afdeling 2. Beheer van gemeentewegen

Artikel 34

Dit artikel bepaalt de uitdrukkelijke bevoegdheid van de gemeente voor het beheer van de gemeentewegen. Het beheer omvat volgens artikel 2, 2^o, zowel het onderhoud, de vrijwaring van de toegankelijkheid als de verbetering van de gemeentewegen.

Om die beheerstaken correct te kunnen uitvoeren kan de gemeente alle noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerken uitvoeren, uiteraard met toepassing van de relevante regelgeving, in het bijzonder de vergunningsplicht in het kader van de ruimtelijke ordening. In bepaalde gevallen wordt de vrije publieke doorgang op gemeentewegen, vooral wegen waarvan de bedding zich op private eigendom bevindt, gehinderd of helemaal onmogelijk gemaakt. Ter vrijwaring van het publieke karakter van de gemeentewegen wordt daarom opgenomen dat gemeenten de mogelijkheid hebben om eventuele versperringen of andere belemmeringen te (laten) verwijderen. De gemeente kan bijvoorbeeld ook bordjes met het opschrift 'private weg' of slagbomen en dergelijke, waardoor het gebruik van de gemeenteweg ontmoedigd wordt, wegnemen. Die bepalingen doen geen afbreuk aan de strafbepalingen en de bestuurlijke herstelmaatregelen in het kader van handhaving (zie hoofdstuk 6).

Verder wordt in paragraaf 3 opgenomen dat gemeenten een beheerovereenkomst kunnen afsluiten met derden of andere overheden voor het beheer van een weg. Dit kunnen bijvoorbeeld eigenaars of gebruikers zijn van de private gronden die grenzen aan de gemeenteweg of waarover de gemeenteweg loopt. De gemeente kan ook bepaalde terreinbeherende verenigingen, organisaties of (semi-)publieke overheden, zoals Natuurpunt, een regionaal landschap of een vzw Trage Wegen, betrekken. Die beheerovereenkomst voorziet in een vergoeding voor de kosten die gemaakt worden op het vlak van het beheer, voor zover die kosten additioneel zijn ten opzichte van kosten die voortvloeien uit de normale 'zorgplicht' waaraan aangelanden moeten voldoen voor het publiek toegankelijk houden van trage wegen.

Het is belangrijk om op te merken dat niet alle daden die behoren tot het beheer van 'openbare' wegen, gekwalificeerd kunnen worden als een daad van bezit ten opzichte van 'private' wegen. Zo zal een eenmalig herstel van een stuk verharding of de uitvoering van kleinschalige verbeteringswerken aan een private weg in het

kader van specifieke afspraken, niet beschouwd worden als daad van bezit, omdat er eenvoudigweg geen doelstelling tot inbezitname is.

Artikel 35

Ten slotte wordt in het voorstel van decreet opgenomen dat burgers of belangengroepen een gemotiveerd verzoekschrift kunnen indienen tot herwaardering of heropening van een 'verdwenen' weg, voor zover die niet is opgeheven via een administratieve of gerechtelijke beslissing uit het verleden of op basis van de bepalingen in dit voorstel van decreet. De gemeenteraad geeft na onderzoek – in antwoord op het verzoekschrift – de opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om alle beheer- en handavingsmaatregelen te nemen waarover het krachtens dit decreet beschikt om het gebruik van de gemeenteweg mogelijk te maken en te garanderen. Als de gemeenteraad oordeelt – na afweging van de verschillende argumenten en motieven ten opzichte van de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader, vermeld in artikel 6 – dat de gemeenteweg beter verplaatst of opgeheven kan worden, belast de gemeenteraad het college met het opstarten van de procedure tot wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg volgens de bepalingen van dit decreet.

Artikel 36

Dit artikel verplicht de aangelanden om de gemeenteweg te allen tijde over de volledige breedte vrij te houden. Die bepaling expliciteert ten aanzien van de aangelanden het verbod om gemeentewegen in te nemen of de toegang ertoe of het gebruik ervan te belemmeren door begroeiing, afsluitingen of constructies te plaatsen die de vrije doorgang hinderen of onmogelijk maken. Het is een soort preventief artikel ten aanzien van de aangelanden. De genoemde handelingen worden als overtredingen beschouwd krachtens dit voorstel van decreet (zie artikel 39). De gemeente heeft krachtens artikel 34, §2, ook het recht om die belemmeringen te (laten) verwijderen.

In dit artikel wordt tevens een algemene regeling opgenomen met betrekking tot de plantafstand van hoogstammige bomen (2 m) en andere bomen en hagen (0,50 m). De regeling is ontleend aan de bepalingen uit het Veldwetboek (ten opzichte van twee private erven) en de provinciale reglementen op de buurtwegen, die met dit voorstel van decreet worden opgeheven.

Artikel 37

Gemeenten kunnen een gemeentelijk reglement opmaken voor de toegang, het gebruik of het beheer van de gemeentewegen. Krachtens artikel 2, 2°, van het voorstel van decreet heeft beheer zowel betrekking op het onderhoud als de vrijwaring van de toegankelijkheid en de verbetering van de gemeenteweg. Dat reglement vervangt de mogelijkheden voor verordeningen in kader van de Buurtwegenwet. Gelet op de expertise die de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de provincies en de vzw Trage Wegen hebben in die materie, is het aangewezen om via modelreglementen te streven naar een maximale uniformisering, zonder de autonomie van de gemeenten te willen beknotten.

Aangezien gemeentewegen uitdrukkelijk een gemeentelijke bevoegdheid zijn, kunnen geen provinciale of gewestelijke verordeningen worden opgesteld volgens dit voorstel van decreet. De mogelijkheid om een stedenbouwkundige verordening op te maken voor "de instandhouding, de gezondheid, de veiligheid, de bruikbaarheid en de schoonheid van de wegen, de toegangen en de omgeving ervan, evenals het ruimtelijk waarborgen van een adequate mobiliteit", zoals is opgenomen in de VCRO, artikel 2.3.1, 3°, blijft uiteraard van toepassing.

Alleen met het oog op het gebruik en voor de veiligheid kan de gemeente ook regels opleggen voor de afscheidingen tussen gemeentewegen en de aanpalende percelen. Dat is te verantwoorden vanuit de noodzaak om de vrije doorgangsbreedte te vrijwaren. Op een trage weg die aan weerszijden met betonplaten is afgeschermd, kunnen twee fietsers elkaar niet veilig kruisen, terwijl in een verstedelijkte omgeving een goede afscherming voor de aangelanden belangrijk is voor de privacy. In landbouwgebied kan dan weer een eenvoudige open afsluiting volstaan voor het vrijwaren van het algemeen en het privaat belang van de aangelanden.

Hoofdstuk 5. Gemeentelijk wegenregister

Artikel 38

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.

Zoals al uitvoerig aan bod is gekomen in de algemene toelichting bij dit voorstel van decreet, wordt er geen nieuw juridisch register gecreëerd. Alle administratieve beslissingen en plannen (BPA, RUP, verkaveling, rooilijnplan, Atlas der Buurtwegen enzovoort) en gerechtelijke uitspraken over gemeentewegen blijven onverminderd van toepassing.

Het gemeentelijk wegenregister bevat dus ook:

- plannen van buurtwegen, opgesteld overeenkomstig artikel 10 van de wet op de buurtwegen van 10 april 1841 (dat wil zeggen: zowel de Atlas der Buurtwegen als de plannen die conform de Buurtwegenwet werden opgesteld);
- besluiten houdende de aanleg, rechttrekking, verbreding en afschaffing van buurtwegen, genomen op grond van artikel 27 en, in voorkomend geval, artikel 28bis van de Buurtwegenwet.

Dat betekent dus ook dat 'verdwenen' buurtwegen (die alleen nog 'in rechte' bestaan) juridisch blijven bestaan, tot ze door een expliciete beslissing van de overheid worden gewijzigd, verplaatst of opgeheven volgens de bepalingen van dit voorstel van decreet. Het is dus in geen geval vereist dat een gemeentebestuur bij de inwerkingtreding van dit decreet overgaat tot de opmaak van rooilijnplannen voor alle bestaande gemeentewegen.

De bedoelde rechterlijke uitspraken zijn die waarin de vrederechter of, in graad van beroep, de rechtbank van eerste aanleg, de 'verkrijgende verjaring' van een wegzate (ten gunste van de gemeente of ten gunste van aangelanden) vaststelt of verwerpt.

Hoofdstuk 6. Handhaving

Modernisering van het handhavingsapparaat vormt het sluitstuk van de vernieuwde regelgeving. Een van de problemen met betrekking tot de huidige regelgeving (Buurtwegenwet) zijn de ellenlange juridische procedures voor het afsluiten en de 'verjaring' van buurtwegen. Als buurtwegen van de ene op de andere dag onrechtmatig worden afgesloten, kunnen gemeentebesturen op dit ogenblik vaak pas na rechterlijke procedures obstakels verwijderen en de weg weer openstellen. Het is daarom belangrijk dat de gemeenten onmiddellijk kunnen optreden om het publieke gebruik van een bepaalde weg te vrijwaren. Gemeentewegen hebben namelijk een openbaar en publiek karakter.

In Vlaanderen bestaat een lange traditie om het herstel van schade uit wetsinbreuken volledig via gerechtelijke weg af te handelen, ook als de veroorzaakte schade

de krenking van publieke belangen betreft. Meestal blijft de bevoegdheid van het bestuur tot het nemen van uitvoerbare beslissingen beperkt tot het geven van een preventief stakingsbevel, waarbij geprobeerd wordt om extra schade te vermijden door de wederrechtelijke handeling te doen stoppen en de toestand te bevriezen. Bij de vrijwaring van openbaar domein is het snel ondernemen van herstelacties echter essentieel, terwijl de ervaring leert dat een procedure die dergelijke acties afhankelijk maakt van een voorafgaande rechterlijke machtiging, de vereiste snelheid haast per definitie ontbeert, zelfs bij toepassing van termijnen (zoals) in kort geding.

Het publieke karakter, de openbare orde, het algemeen belang en de veiligheid vereisen dus snelle handhavings- en herstelmaatregelen. Daarom moet het mogelijk worden voor het bestuur om zichzelf een titel te verschaffen tot het uitvoeren of laten uitvoeren van herstelacties, uiteraard met eerbiediging van de beginselen van behoorlijk bestuur en met de mogelijkheid tot juridictioneel beroep bij de bestuursrechter of – door de rechtstreekse aanwending van de exceptie van illegaliteit in de zin van artikel 159 van de Grondwet – de burgerlijke rechter.

Wegens het wezenlijk belang van de gemeentelijke wegenis voor mobiliteit, recreatieve doeleinden, landschapswaarden enzovoort, opteert het voorstel van decreet voor een performant en uitvoerbaar bestuurlijk handhavingstelsel.

Wat de punitieve sancties betreft, worden de overtredingen van verbodsbepalingen van het voorstel van decreet en de gemeentelijke uitvoeringsreglementering bestraft met toepassing van de wetgeving op gemeentelijke administratieve sancties.

Daarnaast voorziet het voorstel van decreet in een instrument van curatieve bestuurlijke handhaving, namelijk de mogelijkheid om onmiddellijk een last tot herstel op te leggen aan de overtreder. Daarbij geldt dat het niet (tijdig) uitvoeren van de last leidt tot het uitvoeren van bestuursdwang (dat wil zeggen: het feitelijk optreden door het bestuur op kosten van de overtreder) of tot het opleggen van een dwangsom. Bij spoed kan onmiddellijk bestuursdwang worden toegepast. De figuren van de last onder bestuursdwang en de last onder dwangsom zijn gebaseerd op de bepalingen in de Nederlandse Algemene Wet Bestuursrecht (titel 5.3). Recent zijn vergelijkbare figuren ook ingevoerd in het omgevingshandhavingsrecht. Het gaat er niet om punitieve sancties, maar wel om reparatoire of preventieve maatregelen. Dat betekent dat in beginsel geen rekening hoeft te worden gehouden met de persoon van de dader of met de vraag of de dader schuld treft. De maatregelen zijn er alleen op gericht de burger te laten doen wat hij 'wettelijk' toch al moet of moest doen.

Het voorstel van decreet doet uiteraard geen afbreuk aan de algemene mogelijkheid van de gemeentelijke overheid om zich tot de rechter te wenden voor het verkrijgen van herstelmaatregelen. Elke overtreding van de gestelde verbodsbepalingen maakt immers meteen een rechterlijk sanctioneerbare onzorgvuldigheid in de zin van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek uit. Een en ander hoeft echter niet in dit voorstel van decreet te worden geregeld.

De handhaving van het voorstel van decreet is van wezenlijk belang voor de geloofwaardigheid van de gemeentelijke overheden die belast zijn met het beheer van het stelsel van de gemeentewegen. Voorschriften waarvan bekend is dat ze niet worden gehandhaafd, zijn dode letter omdat overtreders ze kunnen overtreden zonder daar nadeel van te ondervinden. Het bestuur heeft, naast politie en justitie, een belangrijke handhavingstaak. Die bestaat in het uitoefenen van toezicht op de naleving van rechtsregels en het zo nodig gebruiken van bestraffings- en herstelbevoegdheden ingeval de rechtsregels niet worden nageleefd.

Afdeling 1. Verbodsbepalingen

Artikel 39

Deze bepaling omschrijft duidelijke verbodsbepalingen, namelijk het verbod om:

- 1° een gemeenteweg te wijzigen, te verplaatsen of op te heffen;
- 2° een gemeenteweg in te nemen op een manier die het gewone gebruiksrecht overstijgt;
- 3° de toegang tot of het gebruik van een gemeenteweg te belemmeren, te hinderen of onmogelijk te maken;
- 4° een gemeenteweg te beschadigen of wegwerkzaamheden zonder toestemming uit te voeren.

De overtredingen betreffen vooral de inname van de gemeenteweg of het verhinderen van het beheer van de gemeenteweg. Ook de verplaatsing of de opheffing van een gemeenteweg worden via dit voorstel van decreet strafbaar gesteld.

Onder 'gewoon gebruiksrecht' van een gemeenteweg kan onder meer begrepen worden: het parkeren van voertuigen (volgens de geldende verkeerswetgeving) of het periodiek buitenplaatsen van afval- en vuilnisbakken (op de momenten van vuilnisophaling). Het langdurig of permanent innemen van de gemeenteweg door bijvoorbeeld het plaatsen van containers, afval of afgedankte voertuigen, behoort niet tot het 'gewoon gebruiksrecht' en kan bijgevolg bestraft worden volgens de bepalingen van dit voorstel van decreet.

Onder het belemmeren, hinderen en onmogelijk maken van het gebruik of het beheer van een gemeenteweg, vermeld in punt 3°, moet ook begrepen worden (niet-limitatieve lijst):

- opzettelijk of door een gebrek aan zorg bewerkstelligen dat de gemeenteweg niet over de volledige breedte vrij is van begroeiing, afsluitingen of constructies;
- de grond gebruiken als akker of tuin, of afsluitingen en dergelijke plaatsen;
- het gebruik van de gemeenteweg ontmoedigen door het plaatsen van bordjes met het opschrift 'private doorgang';
- hagen langs de gemeenteweg of overhangende takken niet of laattijdig snoeien;
- verhinderen dat nutsmaatschappijen of gemeentediensten werkzaamheden kunnen uitvoeren op of in de gemeenteweg.

Afdeling 2. Bestrafing

Artikel 40

Als sensibiliseren en voorkomen niet helpen, kan de gemeente een gemeentelijke administratieve sanctie (GAS) opleggen aan wie de verbodsbepalingen van dit decreet of de gemeentelijke uitvoeringsreglementering niet respecteert. Door het systeem van het gemeentelijke administratieve sanctierecht kunnen de gemeenten sneller en efficiënter optreden tegen openbare overlast op hun grondgebied, in dit geval het belemmeren van het gemeentelijk wegennetwerk in ruime zin. Onder 'overlast' wordt immers verstaan: alle hinder die het harmonieus en veilig samenleven van burgers bemoeilijkt. Doordat er sneller kan worden gereageerd, wordt het gevoel van straffeloosheid bij de bevolking, de politiediensten, de overtreder en het slachtoffer van de overtreding tegengegaan.

De GAS-wetgeving voorziet in vier vormen van administratieve sancties:

- administratieve boete van maximaal 250 euro;
- administratieve schorsing van een door de gemeente afgeleverde toestemming of vergunning;

- administratieve intrekking van een door de gemeente afgeleverde toestemming of vergunning;
- tijdelijke of definitieve administratieve sluiting van een inrichting.

Het proces-verbaal of het bestuurlijk verslag over de overtredingen wordt bezorgd aan de aangewezen sanctionerende ambtenaar, de zogenaamde GAS-ambtenaar. Alleen die GAS-ambtenaar kan een GAS opleggen. De tussenkomst van het parket of van de politierechtbank is dus in de meeste gevallen niet meer nodig.

Afdeling 3. Bestuurlijke maatregelen

Artikel 41 tot en met 43

Definitie

Een last tot herstel is een herstelsanctie, die een last tot volledig of gedeeltelijk herstel van de overtreding inhoudt.

De regeling komt er in principe op neer dat het college beslist tegen een illegale situatie op te treden, maar dat de uitvoering van het besluit voor een bepaalde periode wordt opgeschort zodat de overtreder de kans krijgt om zelf een einde aan de verboden situatie te maken.

Als de last niet of niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt – afhankelijk van de keuze van het college van burgemeester en schepenen – bestuursdwang toegepast (feitelijk optreden van de gemeentelijke overheid op kosten van de overtreder) of een dwangsom opgelegd.

Uitvoeringstermijn

In een last tot herstel wordt in beginsel aan de overtreder een termijn gegeven om aan de opgelegde last gevolg te kunnen geven. Of er al dan niet een termijn in een last wordt opgenomen, hangt af van het feit of er voor het beëindigen van de overtreding nog maatregelen genomen moeten worden om de gevolgen van de overtreding ongedaan te maken, dan wel om een herhaling van de overtreding te voorkomen. Een termijn is niet vereist als er geen maatregelen moeten worden genomen en het beëindigen of voorkomen van een overtreding kan worden bewerkstelligd door een 'nalaten'. Ook hoeft in spoedeisende gevallen bij een last onder bestuursdwang geen termijn te worden gegund.

Een uitvoeringstermijn, opgelegd door het college van burgemeester en schepenen moet, gelet op de omstandigheden van het geval, redelijk zijn. Zo mag een termijn niet te lang zijn, aangezien er dan sprake is van een verkapt gedogen. Bij het bepalen van een redelijke termijn spelen diverse factoren een rol. Van belang is bijvoorbeeld hoelang een onrechtmatige situatie al bestaat. Als een overtreding namelijk al lange tijd bestaat en er niet tegen is opgetreden, zal een korte begunstigingstermijn veeleer als onredelijk worden beschouwd. De keerzijde van het verhaal is dat ook het beschermde belang (de veiligheid, de gevolgen van een overtreding, een al dan niet onomkeerbare toestand, de omvang van de schade) een rol speelt bij het bepalen van een uitvoeringstermijn.

Nauwkeurige omschrijving van herstelmaatregelen

Het college van burgemeester en schepenen moet in de last nauwkeurig omschrijven welke herstelmaatregelen de aan te schrijven overtreder moet verrichten om te voorkomen dat bestuursdwang zal worden toegepast of een dwangsom zal worden opgelegd. De omschrijving moet nauwkeurig zijn, zodat de overtreeders niet in het duister tasten over wat er gedaan of nagelaten moet worden om de toepas-

sing van de aangekondigde dwangmaatregelen (bestuursdwang of dwangsom) te voorkomen.

In beginsel geen verplichting tot horen

Gezien het belang van de vrijwaring van het gemeentewegennetwerk en de daarmee gemoeide urgentie, alsook het gegeven dat de overtredingen van de verbodsbepalingen uit hun aard een vanzelfsprekend karakter hebben, is er geen verplichting tot horen ingeschreven. Als de noodzaak bestaat om snel op te treden, is het bestuur niet verplicht de bestuurde te horen. Het bestuur is evenmin verplicht om de betrokkene te horen als de feiten vatbaar zijn voor directe, eenvoudige vaststelling door het bestuur (RvS 23 februari 2004, nr. 128.424, Van Ghyseghem).

Bekendmaking

De last wordt bekendgemaakt aan de overtreder. Het is wenselijk dat die ook bezorgd wordt aan de rechthebbenden op het gebruik van het terrein, voor zover de gemeente daar kennis van heeft.

Spoedeisendheid

In spoedeisende gevallen kan onmiddellijk bestuursdwang worden toegepast. Wel moet in dat geval eerst nog een schriftelijk besluit worden genomen dat aan de overtreder wordt bezorgd met een beveiligde zending of dat aan de overtreder afgegeven wordt.

Verzoeken tot het opleggen van een last tot herstel

Een belanghebbende kan het bestuur verzoeken een last tot herstel op te leggen. Het bestuur is verplicht om dat verzoek te behandelen.

Artikel 44 tot en met 47

Feitelijk handelen

Als een overtreder de opgelegde last tot herstel niet (tijdig) naleeft, heeft het college van burgemeester en schepenen de bevoegdheid om de last door feitelijk handelen ten uitvoer te brengen. Het college van burgemeester en schepenen kan namelijk derden bij de toepassing van bestuursdwang inschakelen.

Het feitelijk handelen zal bestaan in het laten wegnemen, beletten, in de vorige toestand herstellen of verrichten van datgene wat in strijd met de decretale of reglementaire verbodsbepalingen is of wordt gedaan, gehouden of nagelaten.

Kostenverhaal

Er wordt geregeld hoe de kosten moeten worden vergoed die de overtreder door de toepassing van bestuursdwang verschuldigd is. Als hoofdregel wordt gehanteerd dat de overtreder de kosten, verbonden aan de toepassing van bestuursdwang, aan de gemeente moet vergoeden: het gaat om kosten die de gemeente heeft gemaakt nadat de overtreder zelf passief is gebleven, alsook de kosten ter voorbereiding van bestuursdwang (kosten van ambtenaren, kosten voor overleg met aannemers die namens de overheid de feitelijke maatregelen uitvoeren enzovoort). Tot de kosten die verhaald kunnen worden, behoren ook de kosten die zijn gemaakt voor de invordering van die kosten (de aanmaning, en de betekening en tenuitvoerlegging van een eventueel dwangbevel).

Een college van burgemeester en schepenen moet in de last tot herstel wel aan de overtreder meedelen welke kosten er verhaald zullen worden. Als het nalaat dat te doen, is het verhalen van de kosten niet (meer) mogelijk.

Onmiddellijke toepassing van bestuursdwang bij spoedeisendheid

In spoedeisende gevallen mag bestuursdwang worden toegepast zonder een voorafgaande last tot herstel. Er moet echter wel een besluit worden genomen en worden bekendgemaakt waarin de door het college van burgemeester en schepenen te nemen maatregelen worden omschreven. Onmiddellijk na de bekendmaking van het bestuursdwangbesluit kan dan tot uitvoering worden overgegaan.

Bijzondere bevoegdheden

Het voorstel van decreet regelt de bevoegdheid van de personen die met de uitvoering van bestuursdwang zijn belast om plaatsen te betreden, ook zonder de toestemming van de rechthebbenden. Het voorstel scheidt daarnaast ook de mogelijkheid om zaken mee te nemen en op te slaan, voor zover de toepassing van bestuursdwang dat vereist.

Artikel 48 tot en met 51

Keuzemogelijkheid

Een college van burgemeester en schepenen heeft de mogelijkheid om in plaats van bestuursdwang aan de overtreder een last onder dwangsom op te leggen. De bedoeling van de dwangsom is een overtreding ongedaan te maken, of een verdere overtreding of herhaling van die overtreding te voorkomen.

Het voorstel van decreet laat aan het college een discretionaire bevoegdheid om te kiezen voor een van beide alternatieven. Uiteraard is gelijktijdige toepassing van bestuursdwang en een last onder dwangsom niet mogelijk.

Het college van burgemeester en schepenen kan niet voor het alternatief van de dwangsom kiezen als, rekening houdend met het geschonden belang, het risico kan worden gelopen dat de overtreding ondanks de dreiging van een dwangsom nog zou worden voortgezet of herhaald. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een ernstige belemmering van een veelgebruikte gemeenteweg: in een dergelijk geval wordt uiteraard voor bestuursdwang gekozen.

Varianten

Voor een dwangsom kan worden vastgesteld dat de overtreder het bedrag in een keer moet betalen, het bedrag moet betalen per tijdseenheid waarin de last tot herstel niet is uitgevoerd, of het bedrag moet betalen voor iedere overtreding van de last. In geval van een continue overtreding is een bedrag per overtreding niet mogelijk, wel een bedrag per tijdseenheid dat de overtreding voortduurt.

Bedrag ineens. Een bedrag ineens komt in aanmerking indien de overtreder éénmaal voor een bepaalde datum een bepaalde handeling moet verrichten.

Vaststelling maximum bedrag. Indien een dwangsom per tijdseenheid of per overtreding van de last wordt opgelegd, moet het college van burgemeester en schepenen een bedrag noemen waarboven geen dwangsom meer verschuldigd kan worden.

Proportionaliteit

In alle gevallen moet de genoemde dwangsom in een redelijke verhouding staan tot enerzijds de zwaarte van het miskende algemeen belang, en anderzijds de beoogde effectieve werking van de dwangsomoplegging. Het bedrag mag dus niet hoger zijn dan noodzakelijk om de normhandhaving af te dwingen. Dat is van belang omdat de dwangsom bedoeld is als een herstelmaatregel.

Tenuitvoerlegging

Verbeurde dwangsommen kunnen door het college van burgemeester en schepenen worden ingevorderd bij de overtreder. De invordering kan alleen maar de overtreder betreffen, omdat ook alleen aan hem de last kan worden gegeven.

Een dwangsom wordt door de overtreder verbeurd op het ogenblik waarop de in de last gegeven termijn om de illegale situatie of handeling te beëindigen, verstrijkt zonder dat aan de last uitvoering is gegeven dan wel wanneer na het verstrijken van bedoelde termijn een herhaling van de overtreding plaatsvindt.

Verbeurte vindt plaats van rechtswege. In de praktijk kan echter verschil van mening bestaan tussen de gemeentelijke overheid en de overtreder of in het concrete geval van verbeurte sprake is en zo ja, in hoeveel gevallen (bij verbeurte per overtreding) of gedurende welke periode (bij verbeurte per tijdseenheid). Over dat meningsverschil zal door de beslagrechter moeten worden beslist.

Een verbeurde dwangsom komt toe aan de gemeente. Zij moet worden betaald binnen dertig dagen nadat ze van rechtswege is verbeurd.

Indien niet vrijwillig betaald wordt, kan het verschuldigde bedrag bij dwangbevel worden ingevorderd. Op het dwangbevel is deel V van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing. Dat betekent enkel dat de wettigheid en de rechtmatigheid van de tenuitvoerlegging van het dwangbevel door de beslagrechter kan worden getoetst (Cass. 18 maart 2010, C090149N.9).

De invordering heeft ook betrekking op de invorderingskosten.

Intrekking en wijziging van de last

Na het opleggen van de last kunnen zich omstandigheden voordoen die intrekking of wijziging rechtvaardigen. Om duidelijkheid te creëren worden (enkel) twee situaties onderkend:

- de blijvende of tijdelijke gehele of gedeeltelijke onmogelijkheid voor de overtreder om aan zijn verplichtingen te voldoen;
- het gedurende een jaar van kracht zijn geweest van de last zonder dat een dwangsom is verbeurd.

Verjaring van de invorderingsbevoegdheid

Verbeurde dwangsommen moeten in beginsel binnen zes maanden worden ingevorderd; daarna is de bevoegdheid tot invordering verjaard. De betalingsverplichting blijft daarna weliswaar bestaan, maar daaraan kan de overtreder niet meer dwingend door het college van burgemeester en schepenen worden gehouden.

De verjaring wordt geschorst door faillissement en door ieder wettelijk beletsel voor de invordering van de dwangsom.

Artikel 52

Het bestuurlijk toezicht volgens het decreet over het lokaal bestuur is uiteraard van toepassing.

Overtreders kunnen uitvoerbare besluiten over de lasten tot herstel onder bestuursdwang of dwangsom aanvechten bij de Raad van State. Voor de duidelijkheid wordt de bestaande wettelijke mogelijkheid ter zake vermeld, zonder dat het voorstel van decreet daarmee een nieuwe regeling invoert.

Zoals al is aangegeven, kan door middel van de rechtstreekse aanwending van de exceptie van illegaliteit in de zin van artikel 159 van de Grondwet ook de burgerlijke rechter worden gevat.

Hoofdstuk 7. Wijzigingsbepalingen

Artikel 53 en 54

Gemeentewegen kunnen op dit ogenblik ook via ruilverkavelingen en landinrichtingsprojecten gewijzigd worden. Om te vermijden dat in die complexe dossiers ook cumulatief gebruik zou moeten worden gemaakt van de regeling van dit voorstel van decreet, wordt expliciet ingeschreven in de wetten op de ruilverkavelingen en in het decreet op de landinrichting dat wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet in die situaties niet de procedures van dit voorstel van decreet hoeven te volgen.

Artikel 55 tot en met 58

De regeling voor gemeentelijke rooilijnen wordt geschrapt in het Rooilijnendecreet (zie artikel 58), waardoor het Rooilijnendecreet bij de inwerkingtreding van dit voorstel van decreet alleen nog van toepassing zal zijn voor gewestwegen. De procedure die is opgenomen in de te schrappen bepalingen, is grotendeels overgenomen in dit voorstel voor een nieuw decreet houdende de gemeentewegen.

Daarom wordt artikel 3 van het Rooilijnendecreet aangepast, zodat het alleen nog betrekking heeft op gewestwegen, met uitzondering van de autosnelwegen. Er wordt in een tweede lid uitdrukkelijk bepaald dat rooilijnplannen voor gemeentewegen worden vastgelegd volgens dit voorstel voor een nieuw decreet houdende de gemeentewegen (artikel 56). Gelet op die aanpassingen is het wenselijk om het opschrift van het Rooilijnendecreet te wijzigen (artikel 55).

Aangezien alle gemeentewegen hetzelfde statuut hebben en dus de procedures van dit voorstel van decreet zullen volgen voor de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing ervan, kan de uitzonderingsregeling voor buurtwegen in artikel 6 van de Buurtwegenwet, zoals gewijzigd bij decreet van 4 april 2014, worden opgeheven (artikel 57).

Volledigheidshalve kan er ook op gewezen worden dat tal van bepalingen over de realisatie van de rooilijnen door onteigening al werden opgeheven of gewijzigd door het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Artikel 59 en 60

Doordat de toepassing van het Rooilijnendecreet beperkt wordt tot gewestelijke rooilijnen en plannen, worden in artikel 11 en 15 van het Rooilijnendecreet alle verwijzingen naar gemeentelijke wegen geschrapt.

Artikel 61

Het huidige artikel 16 van het Rooilijnendecreet bevat een regeling voor het bouwen en verbouwen op een stuk grond dat is getroffen door een gemeentelijke of gewestelijke rooilijn. In principe geldt daarvoor een absoluut verbod en kan bijgevolg geen stedenbouwkundige of omgevingsvergunning verleend worden. In afwijking daarvan worden enkele uitzonderingen opgenomen, zoals onder meer het aanbrengen van gevelisolatie (tot 14 cm) aan bestaande gebouwen.

Die regeling hoort veeleer thuis in de VCRO, aangezien ze betrekking heeft op decretale weigeringsgronden voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Door middel van artikel 67 van dit voorstel van decreet wordt de regeling uit het Rooilijnendecreet overgenomen in de VCRO, waar ze bijgevolg van toepassing zal zijn op zowel gemeentelijke als gewestelijke rooilijnen. De regeling in artikel 16 kan dan ook worden opgeheven.

Artikel 62

Aangezien het toepassingsgebied van het Rooilijnendecreet wordt beperkt tot gewestwegen, wordt ook in artikel 17, §2, van het Rooilijnendecreet elke verwijzing naar gemeentewegen opgeheven.

Artikel 63

Doordat de regeling voor het bouwen en verbouwen op een stuk grond dat is getroffen door een gemeentelijke of gewestelijke rooilijn wordt opgenomen in de VCRO, zullen overtredingen in de toekomst bestraft worden via de instrumenten van het decreet betreffende de handhaving van de omgevingsvergunning. De strafbepalingen en het toezicht, vermeld in artikel 18 en 19 van het Rooilijnendecreet, kunnen dan ook worden opgeheven.

Artikel 64

Dit artikel voegt in de VCRO een definitie in van rooilijn en rooilijnplan. De nieuwe definities verwijzen zowel naar het Rooilijnendecreet als naar dit voorstel voor een nieuw decreet houdende de gemeentewegen. Dat is noodzakelijk aangezien een rooilijnplan kan worden opgenomen in een RUP (zie artikel 65), en de regeling uit het Rooilijnendecreet over het bouwen en verbouwen op een stuk grond dat is getroffen door een rooilijn, in de VCRO wordt opgenomen (zie artikel 67).

Artikel 65

Artikel 2.2.5, §1, van de VCRO regelt de samenstelling van een RUP. Daaraan wordt met dit artikel een punt 15° toegevoegd, waardoor het mogelijk wordt om een gemeentelijk of gewestelijk rooilijnplan op te nemen in een RUP.

Artikel 66

Dit artikel herneemt *mutatis mutandis* de regeling van artikel 21 van het Rooilijnendecreet. Een voorlopig vastgesteld rooilijnplan blijft een weigeringsgrond vormen voor vergunningsaanvragen. Als immers uit dat voorlopig vastgestelde plan blijkt dat de rooilijn zal veranderen, is het logisch dat in de tussentijd, tot de definitieve vaststelling, geen vergunningen meer worden afgeleverd die op de vroegere rooilijn gebaseerd zijn. Op die manier wordt vermeden dat er nog gebouwen worden opgetrokken die binnen korte tijd door een rooilijn zullen worden getroffen, met de supplementaire bouwbeperkingen en onteigeningsdreiging. Die weigeringsgrond vervalt als het plan niet definitief wordt vastgesteld binnen de termijn die in de procedure, vermeld in artikel 17, bepaald wordt.

Artikel 67

Met dit artikel wordt de regeling van artikel 16 van het Rooilijnendecreet met betrekking tot het bouwen en verbouwen op een stuk grond dat is getroffen door een rooilijn, opgenomen in de VCRO (zie ook toelichting bij artikel 61). Op die manier wordt die regeling van toepassing op zowel gemeentelijke als gewestelijke rooilijnen.

Artikel 68

In het decreet van 8 december 2017 tot wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving werd een regeling opgenomen op basis waarvan de Vlaamse Regering op 14 december 2018 een besluit heeft genomen tot opheffing van volledige reservatiestroken of delen ervan die in overdruk zijn afgebakend in gewestplannen of in algemene plannen van aanleg. Daarbij werd ook bepaald dat rooilijnplannen en geldende achteruitbouwstroken voor opgeheven reservatiestroken overeenkomstig artikel 7.4.2/3, §1, van rechtswege als opgeheven beschouwd worden. In een tweede paragraaf werd, via amendement²¹, opgenomen dat rooilijnen voor reservatiestroken ook van rechtswege als opgeheven beschouwd worden als ze worden opgeheven door een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan (artikel 7.4.2/3, §2). Uit de toelichting bij de parlementaire behandeling blijkt dat de decreetgever de uitdrukkelijke bedoeling had om die regeling van toepassing te maken op reservatiestroken die al vóór de toepassing van die bepaling (namelijk 14 december 2018) opgeheven zijn of worden door een bestemmingsplan. Ook in dat geval moet gelden dat een eventueel voor de reservatiestrook vastgesteld rooilijnplan als opgeheven moet worden beschouwd. Een te strikte lezing van artikel 7.4.2/3, §2, leidt er evenwel toe dat de regeling alleen zou gelden voor reservatiestroken die na inwerkingtreding van het decreet van 8 december 2017 worden opgeheven, terwijl het net de bedoeling van de decreetgever was om die ook van toepassing te maken op reservatiestroken die al vóór die datum zijn opgeheven via gewestplanwijzigingen of ruimtelijke uitvoeringsplannen. Die onduidelijkheid wordt met dit artikel 68 rechtgezet.

Artikel 69

Gemeentewegen kunnen op dit ogenblik ook via ruilverkavelingen en landinrichtingsprojecten gewijzigd worden. Om te vermijden dat in die complexe dossiers ook cumulatief gebruikt zou moeten worden gemaakt van de regeling in dit voorstel van decreet, wordt expliciet opgenomen in de wetten op de ruilverkavelingen en het decreet op de landinrichting dat wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet in die situaties niet de procedures van dit voorstel van decreet hoeven te volgen (zie ook toelichting bij artikel 53 en 54).

Artikel 70

Dit voorstel van decreet voorziet in een openbaar onderzoek voor de opmaak, wijziging of opheffing van rooilijnplannen voor gemeentewegen. Ook als het rooilijnplan gewijzigd wordt via een RUP (of projectbesluit), zal steeds een openbaar onderzoek vereist zijn. Vanuit het gelijkheidsbeginsel is het dan ook essentieel dat wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet die tot stand komen via een omgevingsvergunning (zie artikel 12, §2), steeds aan een openbaar onderzoek onderworpen worden.

Artikel 13, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning stelt al dat alle vergunningsaanvragen die wegenwerken omvatten

²¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1149/3, p. 38-39.

waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, behandeld moeten worden volgens de gewone vergunningsprocedure (dus: met openbaar onderzoek). Voor de duidelijkheid en de rechtszekerheid is het aangewezen om die bepaling decretaal te verankeren. Het gaat dus in geen geval om een verzwaring van de procedure, aangezien dat nu eigenlijk al het geval is.

Artikel 71

Al in de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw werd uitdrukkelijk opgenomen dat verkavelingsvergunningen waarbij de aanleg van nieuwe straten gepland is, pas kunnen worden verleend na een besluit van de gemeenteraad betreffende het tracé van die straten. Door opeenvolgende wijzigingen aan de regelgeving over ruimtelijke ordening werd die regeling uitgebreid tot alle vergunningsaanvragen waarbij wegenwerken gepland zijn en waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft (huidig artikel 31 in het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning). De gemeenteraad is immers exclusief bevoegd voor de gemeentewegen, zowel op basis van het decreet over het lokaal bestuur als – specifiek ten aanzien van de buurtwegen – met toepassing van de Buurtwegenwet. Daarbij moet echter onmiddellijk de kanttekening gemaakt worden dat – in geval van een wijziging aan een buurtweg – bovendien een goedkeuring van de deputatie vereist is. Er kan immers geen wettige vergunning worden verleend als niet eerst de buurtweg formeel is verlegd of afgeschaft volgens de procedure in de Buurtwegenwet.

Dit artikel past de bestaande regeling aan in artikel 31 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning, waarbij omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen en verkavelingsvergunningen met wegeaanleg pas kunnen worden verleend nadat de gemeenteraad het tracé van de wegen heeft goedgekeurd. Op die manier wordt een oplossing geboden voor de volgende problemen:

- in de huidige regeling is alleen opgenomen dat de gemeenteraad zich moet uitspreken over de ‘zaak der wegen’ als de vergunningverlenende overheid van oordeel is dat de vergunning kan worden verleend. Dat kan leiden tot situaties waarbij het college van burgemeester en schepenen het dossier niet agendeert op de zitting van de gemeenteraad, waardoor aan de aanvrager het recht op beroep (bij de deputatie) wordt ontnomen;
- de gemeenteraad heeft alleen beslissingsbevoegdheid over de wegenis en kan daarbij geen oordeel uitspreken over de vergunningsaanvraag zelf. Die behoort tot de exclusieve bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid, die voor het merendeel van de aanvragen het college van burgemeester en schepenen is. Niettemin zijn er gevallen bekend waarbij de gemeenteraad een negatieve beslissing neemt die deels gemotiveerd wordt vanuit een opportuniteitsafwijking ten aanzien van het aangevraagde project en niet (uitsluitend) ten aanzien van de ‘zaak der wegen’;
- de gemeenteraad beslist volgens de voorgestelde tekst over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en de eventuele opname van de wegzate in het openbaar domein. Dat betekent dat de gemeenteraad niet alleen beslist over het tracé, maar bijvoorbeeld ook over de keuze van de wegverharding en bestrating, de weguitrusting en de nutsleidingen, de aanleg van trottoirs en wegboorden enzovoort.

In het arrest Extensa (nr. 189.415 van 12 januari 2009) wees de Raad van State ook al op het gegeven dat de gemeenteraad niet kan beslissen over de vergunningsaanvraag zelf. De argumenten van de gemeenteraad moeten betrokken worden op de wegenis (lees: op de inpasbaarheid van de wegenis in een goed uitgebouwd, verantwoord, veilig en duurzaam gemeentelijk wegennet) en niet op de vergunningsaanvraag. De gemeenteraad kan de overeenstemming van de vergunningsaanvraag met de beoordelingselementen, vermeld in artikel 4.3.1 van de VCRO, dus niet beoordelen.

In het arrest-Dewandeleer (nr. 239.792 van 7 november 2017) heeft de Raad van State goed verduidelijkt dat de gemeenteraad oordeelt op grond van motieven die te maken hebben met een doordacht gemeentelijk wegennet, waarbij de inpasbaarheid van de nieuwe 'wegenis' in het globale gemeentelijke wegennet beoordeeld moet worden.

In het arrest-D'Herde (nr. 234.080 van 8 maart 2016) heeft de Raad van State bevestigd dat de gemeenteraad zich mag uitspreken over het effect van de voorgestelde 'wegenis' (niet: van het voorgestelde project c.q. de voorgestelde verkaveling) op de mobiliteit, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid;

- de gemeenteraad mag zich niet uitspreken over private wegen. Op basis van de voorgestelde decretale definitie (zie artikel 2, 6°) is een private weg een weg die niet onder het beheer van de overheid staat, maar onder het beheer van een of meer particulieren. Die wegen staan dan alleen open voor privaat verkeer, meer bepaald verkeer dat specifiek bestemd is voor aangelanden op grond van het eigendomsrecht, een erfdiensbaarheid van doorgang, een recht van uitweg enzovoort. Ook de verkeersbewegingen van bezoekers van de aangelanden (gezinsleden, familieleden, vrienden en kennissen, postbodes, ruimingsdiensten, aannemers die werk uitvoeren enzovoort) ressorteren onder het private verkeer;
- de regeling zoals die op dit ogenblik in de VCRO en het decreet betreffende de omgevingsvergunning is opgenomen, biedt geen oplossing voor de gevallen waarvoor de gemeenteraad geen beslissing neemt binnen de termijn waarin de bevoegde vergunningverlenende overheid over de vergunningsaanvraag moet beslissen. De mogelijkheid waarbij de gouverneur – op verzoek van de deputatie of de Vlaamse Regering – de gemeenteraad kan samenroepen om over de 'zaak der wegen' te beslissen, is maar een gedeeltelijke oplossing, aangezien de gouverneur de gemeenteraad niet kan dwingen tot het nemen van een (positieve) beslissing.

Om een oplossing te bieden voor die problemen wordt artikel 31 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning met dit voorstel van decreet aangepast.

Paragraaf 1. De nieuwe formulering stelt uitdrukkelijk dat het college van burgemeester en schepenen de gemeenteraad moet samenroepen om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg als in de aanvraag dergelijke handelingen worden gepland. Het gaat dus – conform de bestaande regeling – niet alleen over de aanleg van nieuwe wegen in verkavelingsprojecten, maar over alle projecten waarbij een wijziging van het gemeentelijk wegennet voorgenomen wordt. Ook in graad van beroep – als de gemeenteraad in eerste instantie geen beslissing heeft genomen – of voor Vlaamse en provinciale projecten moet het college de gemeenteraad daarover bijeenroepen. Het college bezorgt de beslissing van de gemeenteraad in die gevallen binnen een termijn van zestig dagen na ontvangst van het verzoek van de bevoegde overheid (paragraaf 2). Er wordt een beperkte sanctionering vastgesteld als de gemeenteraad geen (tijdige) beslissing neemt (zie artikel 74, 2°). Bijgevolg mag aangenomen worden dat de gemeenteraad daarover telkens uitspraak zal doen.

Door aanvullingen in artikel 32 en 66 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning (zie artikel 74, 2°, en 77, 2°) is duidelijk dat de vergunningverlenende overheid, zowel in eerste aanleg als in graad van beroep, pas een vergunning kan verlenen na een positieve beslissing van de gemeenteraad.

In een tweede lid van paragraaf 1 wordt duidelijk bepaald dat de gemeenteraad zich daarbij alleen kan uitspreken over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en de eventuele opname in het openbaar domein. De argumenten van de gemeenteraad houden dus uitsluitend verband met de wegenis en niet met de vergunningsaanvraag. Elementen die daarbij in overweging kunnen worden

genomen, zijn bijvoorbeeld de ligging en de breedte van de ontworpen weg, de breedte van de verharding, de ontsluitingsgraad en het aantal publieke parkeerplaatsen. Onder de uitrusting van de weg hoort bijvoorbeeld ook de riolering en de waterhuishouding op openbaar domein. Daarbij moet de gemeenteraad ook rekening houden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van dit voorstel van decreet.

De gemeenteraad kan voorwaarden en lasten opleggen die de vergunningverlenende overheid moet opnemen in de eventuele vergunning (zie ook artikel 78 en 79).

Artikel 72 en 73

Deze artikelen voeren in het decreet betreffende de omgevingsvergunning een georganiseerd administratief beroep in tegen de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg. Het gaat om een annulatieberoep bij de Vlaamse Regering.

In de huidige situatie is alleen beroep bij de Raad van State mogelijk tegen een beslissing van de gemeenteraad over de 'zaak der wegen'. Voor een vergunning waarbij aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet zijn gemoeid waarover de gemeenteraad een positieve beslissing heeft genomen, komt het geregeld voor dat iemand die in het kader van een georganiseerd administratief beroep die vergunning wil aanvechten, zich genoodzaakt ziet om tegelijk de beslissing van de gemeenteraad aan te vechten bij de Raad van State. De vergunningverlenende overheid in graad van beroep is echter aan maximale termijnen gebonden en kan bijgevolg het arrest van de Raad van State niet afwachten. De Raad van State heeft bovendien geoordeeld dat een aanvrager die een negatieve beslissing over de 'zaak der wegen' bestrijdt bij de Raad van State, alle belang daarbij verliest als hij ondertussen is geconfronteerd met een definitieve weigering van de vergunning (arrest nr. 238.501 van 13 juni 2017). Omgekeerd kan een persoon die zijn aanvraag in eerste aanleg geweigerd ziet na een negatieve beslissing van de gemeenteraad, de facto geen beroep instellen aangezien de vergunningverlenende overheid in graad van beroep gebonden blijft door de beslissing van de gemeenteraad.

Daarom wordt een nieuw artikel 31/1 ingevoegd (in een nieuwe onderafdeling 2/1). De invoering van het annulatieberoep leidt ook tot diverse aanpassingen in andere artikelen in het decreet betreffende de omgevingsvergunning (zie artikel 74 tot en met 79).

De regeling bepaalt dat tegen de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg bij de Vlaamse Regering annulatieberoep kan worden ingesteld in kader van een administratief beroep tegen de vergunningsbeslissing: de aanvrager kan beroep instellen tegen een weigering van de vergunning na een negatief gemeenteraadsbesluit, maar ook een belanghebbende derde, adviesinstantie of het departement kan beroep instellen tegen de toekenning van de vergunning na een positief gemeenteraadsbesluit.

Aangezien de indiener van het beroepschrift tegen de vergunningsbeslissing een afschrift van zijn beroep bij de Vlaamse Regering tegen de gemeenteraadsbeslissing dient toe te voegen aan het dossier (zie artikel 75), zal hij eerst beroep moeten indienen bij de Vlaamse Regering. In de praktijk betekent dit dat het beroep bij de Vlaamse Regering ook binnen de beroepstermijn van dertig dagen tegen de vergunningsbeslissing zal moeten gebeuren.

Het is van belang om aan te stippen dat het alleen mogelijk is om bij de Vlaamse Regering beroep in te stellen tegen een gemeenteraadsbesluit over de gemeentewegen, als gelijktijdig beroep wordt ingediend tegen de vergunningsbeslissing. De

voorwaarden om beroep te kunnen instellen tegen de vergunning zijn van overeenkomstige toepassing op het beroep bij de Vlaamse Regering. Zo zal de Vlaamse Regering geen beroepen behandelen waarbij de beroeper ten onrechte verzaakt heeft om te participeren aan het openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering beschikt in die materie over een annulatiebevoegdheid, waarbij ze het beroep toetst aan de bepalingen van het voorstel van decreet houdende de gemeentewegen en de daarin vermelde doelstellingen en principes, het eventuele gemeentelijke beleidskader en afwegingskader en de substantiële vormvereisten.

De Vlaamse Regering beslist over het annulatieverzoek binnen negentig dagen na ontvangst van het dossier. Gelet op het schorsend karakter van het beroep en de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, is die termijn een termijn van orde. De beroepsinstantie kan immers geen vergunning verlenen zonder goedkeuringsbesluit van de gemeenteraad. De beslissingstermijn van de vergunningverlenende overheid in graad van beroep moet daarom van rechtswege opgeschort worden zolang de Vlaamse Regering geen beslissing heeft genomen over het annulatieverzoek (zie artikel 77).

Bovendien wordt op die manier gezorgd voor een gelijke rechtsbescherming tegen beslissingen tot aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, ongeacht of die tot stand zijn gekomen door (de wijziging van) een gemeentelijk rooilijnplan of in het kader van een vergunningsprocedure.

Artikel 74

Punt 1° wijzigt de terminologie om de bevoegdheid van de gemeenteraad over de wegenwerken in overeenstemming te brengen met de nieuwe formulering in artikel 31, §1, van het decreet betreffende de omgevingsvergunning (zie artikel 71). De gemeenteraad moet zich immers uitspreken over "de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg".

Punt 2° voegt een nieuwe paragraaf 6 en 7 toe aan artikel 32, waardoor verduidelijkt wordt dat de vergunningverlenende overheid (in eerste aanleg) alleen een vergunning kan verlenen als de gemeenteraad de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg heeft goedgekeurd. Bij gebrek aan een beslissing of bij een negatief gemeenteraadsbesluit moet de vergunning worden geweigerd.

Het voorstel van decreet voorziet ook in een beperkte sanctionering van gemeenten die geen beslissing nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg in het kader van een vergunningsaanvraag. Zoals hierboven al is aangegeven, is de bevoegdheid van de gemeenteraad daarin absoluut, wat ertoe leidt dat de vergunningverlenende overheid (college, deputatie, Vlaamse Regering) geen vergunning kan afleveren als de gemeenteraad geen beslissing heeft genomen binnen de vastgelegde termijnen. Het getuigt niet van behoorlijk bestuur als het college van burgemeester en schepenen het dossier niet agendeert op de gemeenteraad. Bovendien kent de aanvrager of een derde op die manier niet de motieven van het lokale bestuur ten aanzien van zijn aanvraag. Als de gemeenteraad 'stilzit', zal de gemeente daarom in de toekomst een eenmalige vergoeding van 5000 euro verschuldigd zijn aan de aanvrager.

Artikel 75

Zoals al is aangegeven in de toelichting bij artikel 72 en 73 moet een afschrift van het beroep bij de Vlaamse Regering tegen de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg worden

toegevoegd aan het beroep tegen de vergunningsbeslissing. De vergunningverlenende overheid in graad van beroep ziet zijn beslissingstermijn geschorst en wacht de beslissing van de Vlaamse Regering over het annulatieverzoek af (zie artikel 77, 2°).

Artikel 76

De beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen is de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad. Dat houdt in dat er – zonder een goedkeuring van de gemeenteraad – geen vergunning kan verleend worden, noch in eerste aanleg (zie artikel 74), noch in graad van beroep (zie artikel 77). Om te vermijden dat een beroepsprocedure tegen een vergunningsbeslissing zonder nut is doordat er geen gemeenteraadsbeslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg werd genomen in eerste aanleg (hoewel dat vereist was), wordt met dit artikel de mogelijkheid geboden dat de gouverneur – op verzoek van de overheid die in graad van beroep moet beslissen – de gemeenteraad samenroept. Uiteraard kan de gouverneur de gemeenteraad niet dwingen tot het nemen van een (positieve) beslissing. Hier gelden immers dezelfde bepalingen als vermeld in artikel 71, wat betreft de bevoegdheid van de gemeenteraad over de wegenis en de mogelijkheid tot het opleggen van lasten en voorwaarden.

Artikel 77

De wijziging in punt 1° betreft dezelfde aanpassing als in artikel 74, 1°.

Punt 2° expliciteert dat de beslissingstermijn in graad van beroep van rechtswege opgeschort is zolang de Vlaamse Regering geen beslissing heeft genomen over het annulatieverzoek tegen de gemeenteraadsbeslissing betreffende de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg. Bij annulatie door de Vlaamse Regering kan de gemeenteraad een nieuw besluit nemen alvorens de beroepsinstantie binnen de omgevingsvergunningsprocedure beslist. Daarbij moet dan rekening worden gehouden met de dragende motieven van de regeringsbeslissing.

Voor een toelichting bij punt 3° wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 74, 2°.

Artikel 78 en 79

Zoals in de toelichting bij artikel 71 is gesteld, zal ook de gemeenteraad voorwaarden en lasten kunnen opleggen bij de goedkeuring over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg. De wijzigingen in artikel 78 en 79 voegen respectievelijk in artikel 71 en 75 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning een lid toe, waarbij geëxpliciteerd wordt dat de bevoegde vergunningverlenende overheid de voorwaarden en lasten van de gemeenteraad moet overnemen in de beslissing over de vergunningsaanvraag.

Artikel 80

Door de opname in de VCRO van de regeling voor het bouwen en verbouwen op een stuk grond dat door een rooilijn is getroffen (zie artikel 67), is het ook noodzakelijk om artikel 40, 7°, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, dat gaat over de machtigingen van de wegbeheerder om alsnog af te wijken van de rooilijn, te wijzigen. Daar wordt momenteel immers verwezen naar het Rooilijnendecreet. Punt 7° wordt met dit wijzigingsartikel aangepast, door te verwijzen naar het (door artikel 67) gewijzigde artikel 4.3.8, §1, van de VCRO.

Artikel 81

Dit artikel brengt een technische aanpassing aan in het Vlaams Ontheffingsdecreet van 24 februari 2017, waarbij verwezen wordt naar het Rooilijnendecreet (voor ontheffingen om gewestelijke rooilijnplannen te realiseren) en het voorstel van decreet houdende de gemeentewegen (voor ontheffingen om gemeentelijke rooilijnplannen te realiseren).

Artikel 82

Volgens het decreet over het lokaal bestuur beschikt de gemeenteraad over de volheid van bevoegdheden ten aanzien van alle aangelegenheden van gemeentelijk belang. De gemeenteraad oefent ook alle bevoegdheden uit die hem door of krachtens de wet of decreet zijn toevertrouwd (= bijzondere bevoegdheden). Het college beschikt alleen over bevoegdheden die eraan zijn toevertrouwd overeenkomstig artikel 40, §1, van het decreet over het lokaal bestuur of overeenkomstig andere wettelijke en decretale bepalingen.

Deze aanpassing aan artikel 56, §3, van het decreet over het lokaal bestuur verduidelijkt de bevoegdheid van het college van burgemeester en schepenen ten aanzien van de gemeentewegen en de gemeentelijke rooilijnplannen. De huidige bepaling in punt 12° laat immers ten onrechte vermoeden dat het college bevoegd zou zijn voor de vaststelling van de rooilijnplannen. Hier wordt echter de bevoegdheid voor de afpaling van de gemeentewegen bedoeld, waarbij rekening wordt gehouden met de door de gemeenteraad vastgestelde rooilijnplannen.

De bevoegdheid voor het opmaken van rooilijnplannen, de goedkeuring van de ligging, breedte en uitrusting van gemeentewegen en de beslissing of die al dan niet in het openbaar domein worden opgenomen, blijft met dit voorstel van decreet (zie ook artikel 71) toegewezen aan de gemeenteraad. Krachtens artikel 56, §3, 1°, van het decreet over het lokaal bestuur is (en blijft) het college van burgemeester en schepenen bevoegd voor "de daden van beheer over de gemeentelijke eigendommen", inclusief het beheer van de gemeentewegen.

Artikel 83

Door wijzigingen ten gevolge van dit voorstel van decreet worden twee kleine wijzigingen aangebracht aan artikel 139, tweede lid, van het decreet over het lokaal bestuur, dat handelt over de bevoegdheden van de districtscolleges. Zo wordt duidelijk bepaald dat het college van burgemeester en schepenen de districtscolleges kan belasten met:

- de afpaling van de rooilijnen (zie ook artikel 82);
- het laten onderhouden van de gemeentewegen (en de waterlopen).

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Afdeling 1. Opheffings- en overgangsbepalingen

Artikel 84

Dit artikel heft de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen (de Buurtwegenwet) integraal op. Ook het uitvoeringsbesluit tot vaststelling van de nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek inzake buurtwegen (20 juni 2014) wordt opgeheven. Daarbij moet uitdrukkelijk rekening worden gehouden met de overgangsbepalingen van artikel 86 en 87.

Artikel 85

Dit artikel heft alle provinciale reglementen ter uitvoering van de Buurtwegenwet op bij de inwerkingtreding van dit decreet. In het voorstel van decreet zijn verschillende elementen uit deze reglementen overgenomen (afpaling, onderhoud, beplanting, afsluitingen, handhaving). Gemeenten kunnen krachtens artikel 37 van dit voorstel van decreet aanvullende bepalingen opnemen in een reglement voor hun gemeentelijke wegen.

Artikel 86

Alle gemeentelijke wegen en buurtwegen die bestaan op de vooravond van de inwerkingtreding van dit decreet, worden vanaf die inwerkingtreding 'automatisch' beschouwd als gemeentewegen. Ze worden duidelijkheidshalve opgenomen in het gemeentelijk wegenregister (artikel 38 en 87), maar die opname is declaratief: ook per vergissing niet opgenomen bestaande gemeentelijke wegen en buurtwegen worden van rechtswege blijvend als gemeenteweg conform dit decreet beschouwd, tot ze worden gewijzigd of opgeheven.

Artikel 87

Dit artikel bepaalt dat alle plannen, opgesteld in de zin van de Buurtwegenwet van 1841, worden opgenomen in het gemeentelijk register, vermeld in hoofdstuk 5. Het gaat om de Atlas der Buurtwegen zelf en alle latere plannen die op grond van de Buurtwegenwet zijn vastgesteld. Al die plannen behouden bij wijze van overgangsmaatregel (dat wil zeggen: tot ze eventueel worden aangepast of opgeheven door nieuwe rooilijnplannen) hun verordenende kracht.

De regeling van dit artikel behelst dus niet alleen de rooilijnplannen of wijzigingen van rooilijnplannen, maar ook de Atlas der Buurtwegen zelf. Op basis van artikel 1 en 12 van de Buurtwegenwet worden de bestaande buurtwegen op de Atlas der Buurtwegen en op de latere plannen krachtens de Buurtwegenwet beschouwd als 'algemene rooiplannen'.

Artikel 88

Naar analogie van artikel 87 bepaalt dit artikel dat alle rooilijnplannen die zijn opgemaakt ter uitvoering van andere regelgeving (bijvoorbeeld de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw, de VCRO of het Rooilijnendecreet), hun rechtskracht behouden tot ze worden opgeheven of vervangen door een rooilijnplan ter uitvoering van dit voorstel voor een nieuw decreet houdende de gemeentewegen.

Artikel 89

Deze overgangsbepaling regelt de overgang van het tot nu toe bestaande regime van afhandeling van buurtwegendossiers op basis van de Buurtwegenwet of de opmaak van gemeentelijke rooilijnplannen ter uitvoering van het Rooilijnendecreet, naar de nieuwe regeling. Lopende dossiers worden afgehandeld volgens de bestaande regeling. Er is sprake van een lopende procedure zodra de gemeenteraad een eerste maal over het dossier heeft beraadslaagd.

Artikel 90

Dit artikel stelt dat een afwegingskader of beleidskader in een bestaand gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of mobiliteitsplan geldt als gemeentelijk beleidskader ter uitvoering van artikel 6 van dit voorstel van decreet, voor zover dat kader voldoet aan de minimale inhoud van een gemeentelijk beleidskader. Het is niet nodig

om te verwijzen naar een ruimtelijk beleidsplan omdat de regeling van beleidsplannen pas recent in werking is getreden en er dus nog geen ruimtelijke beleidsplannen zijn.

Artikel 91

De procedure voor de goedkeuringsbevoegdheid van de gemeenteraad over de 'zaak der wegen' in vergunningsdossiers wordt met dit voorstel van decreet gewijzigd. Zo wordt onder meer voorzien in een annulatieberoep tegen de beslissing van de gemeenteraad in het kader van de vergunning. Door die ingrijpende veranderingen in de procedure wordt met deze overgangmaatregel bepaald dat die wijzigingen (artikel 70 tot en met 79) alleen van toepassing zijn op vergunningsaanvragen die in eerste aanleg ingediend worden vanaf de inwerkingtreding van het decreet houdende de gemeentewegen. De indieningsdatum is de datum waarop het dossier in het omgevingsloket ingevoerd wordt. Dat betekent dus ook dat de nieuwe regels niet van toepassing zijn op dossiers in graad van beroep als de aanvraag in eerste aanleg werd ingediend voor de inwerkingtreding van dit decreet.

Afdeling 2. Inwerkingtredeingsbepaling

Artikel 92

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het voorstel van decreet.

De correctie van de bepaling in de VCRO, artikel 7.4.2/3, §2, betreffende de van rechtswege opheffing van rooilijnplannen als de reservatiestrook al werd geschrapt door een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan als vermeld in artikel 68 treedt al vroeger in werking, namelijk tien dagen na de publicatie van dit voorstel van decreet in het Staatsblad.

Lies JANS
Lode CEYSSENS
Marino KEULEN
Wilfried VANDAELE
Dirk DE KORT
Bert MAERTENS

VOORSTEL VAN DECREET

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen en definities

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° aangelanden: de eigenaars van percelen die palen aan een gemeenteweg of die door een gemeenteweg worden doorkruist;
- 2° beheer van een gemeenteweg: het onderhoud, de vrijwaring van de toegankelijkheid en de verbetering van een gemeenteweg, alsook de nodige maatregelen tot heropening en herwaardering van in onbruik geraakte gemeentewegen;
- 3° beveiligde zending: een van de hierna volgende betekeningswijzen:
 - a) een aangetekend schrijven;
 - b) een afgifte tegen ontvangstbewijs;
 - c) elke andere door de Vlaamse Regering toegelaten betekeningswijze, waarbij de datum van kennisgeving met zekerheid kan worden vastgesteld;
- 4° departement: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 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;
- 6° gemeenteweg: een openbare weg die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente valt, ongeacht de eigenaar van de grond;
- 7° overtreder: de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die de overtreding heeft begaan, er opdracht toe heeft gegeven of er zijn medewerking aan heeft verleend;
- 8° projectbesluit: een besluit als vermeld in artikel 2, 10°, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten;
- 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;
- 10° trage weg: een gemeenteweg die hoofdzakelijk bestemd is voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- 11° verplaatsing van een gemeenteweg: de vervanging van een af te schaffen gemeenteweg of een gedeelte daarvan door een nieuwe gemeenteweg of een nieuw wegdeel;
- 12° wijziging van een gemeenteweg: de aanpassing van de breedte van de bedding van een gemeenteweg, met uitsluiting van verfraaiings-, uitrustings- of herstelwerkzaamheden.

Art. 3. Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

- 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;
- 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Art. 4. Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

- 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
- 3° de verkeersveiligheid wordt steeds in acht genomen;
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;
- 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Art. 5. Binnen de perken van de begroting kan de Vlaamse Regering subsidies verlenen aan gemeenten voor de opmaak van een gemeentelijk beleidskader en gemeentelijke actieplannen als vermeld in hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 2. Gemeentelijk beleidskader en actieplannen

Art. 6. §1. De gemeenten nemen bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentelijke wegen de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, in acht. Ze kunnen die doelstellingen en principes binnen het decretale kader verfijnen, concretiseren en aanvullen in een gemeentelijk beleidskader. Dat gemeentelijk beleidskader omvat een visie en operationele beleidskeuzes voor de gewenste ruimtelijke structuur van het gemeentelijk wegennet. Het omvat minstens ook een afwegingskader voor wijzigingen aan het netwerk van gemeentewegen. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen over de inhoud van een beleidskader.

De gemeente kan in het gemeentelijk beleidskader verschillende categorieën van gemeentewegen onderscheiden.

§2. Het college van burgemeester en schepenen besluit tot het opmaken van een beleidskader en neemt daarvoor de nodige maatregelen. Het college van burgemeester en schepenen besluit daarnaast ook tot het opmaken van een voorstel van participatietraject, waarin ten minste één participatiemoment en een openbaar onderzoek is opgenomen.

De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk beleidskader voorlopig vast en keurt het voorstel van participatietraject goed.

Na de voorlopige vaststelling wordt het ontwerp van gemeentelijk beleidskader onmiddellijk opgestuurd naar het departement en de deputatie van de provincie waarin de gemeente ligt. Uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek bezorgen het departement en de deputatie hun advies over het ontwerp van gemeentelijk beleidskader aan de gemeente.

Na afloop van het participatietraject stelt de gemeenteraad het gemeentelijk beleidskader definitief vast. Bij de definitieve vaststelling kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde beleidskader alleen wijzigingen worden aangebracht die zijn gebaseerd op of voortvloeien uit de adviezen, de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie.

Het vaststellingsbesluit wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en op de gemeentelijke website.

§3. De regels voor de opmaak en de vaststelling van een gemeentelijk beleidskader zijn van toepassing op de herziening ervan. De herziening kan gedeeltelijk zijn.

§4. Het beleidskader kan geïntegreerd worden in het gemeentelijk mobiliteitsplan, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan. In dat geval volgt de vaststelling de procedureregels voor de opmaak van het mobiliteitsplan, het ruimtelijk structuurplan of het ruimtelijk beleidsplan.

Art. 7. §1. Ter uitvoering van het gemeentelijk beleidskader, vermeld in artikel 6, kunnen gemeenten een of meer actieplannen opmaken en alle nodige beheersmaatregelen als vermeld in hoofdstuk 4, nemen.

Een actieplan omvat de operationalisering van de beleidskeuzes aan de hand van concrete acties en programma's voor de volledige gemeente of voor een deel ervan. Die actieplannen kunnen generieke of gebiedspecifieke acties bevatten.

§2. De gemeenteraad keurt het gemeentelijk actieplan goed na advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening en maakt het actieplan bekend via de gemeentelijke website.

Hoofdstuk 3. Aanleg, wijziging, verplaatsing en opheffing van gemeentewegen

Afdeling 1. Algemene beginselen

Art. 8. Niemand kan een gemeenteweg aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad.

Art. 9. Bij verplaatsing van een gemeenteweg geldt dat het bestaande tracé een gemeenteweg blijft totdat het nieuwe tracé openstaat voor het publiek.

Art. 10. Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6.

Art. 11. §1. De gemeenten leggen de ligging en de breedte van de gemeentewegen op hun grondgebied vast in gemeentelijke rooilijnplannen, ongeacht de eigenaar van de grond.

De gemeentelijke rooilijnplannen komen tot stand op de wijze, vermeld in afdeling 2. De procedure voor het tot stand komen van gemeentelijke rooilijnplannen is ook van toepassing op het wijzigen ervan.

§2. De opheffing van een gemeenteweg gebeurt door een besluit tot opheffing van de rooilijn, in voorkomend geval met inbegrip van het daartoe vastgestelde rooilijnplan, op de wijze, vermeld in afdeling 3.

Art. 12. §1. In afwijking van artikel 11 kan een gemeentelijk rooilijnplan, de wijziging van een gemeentelijk rooilijnplan of de opheffing van een gemeenteweg ook opgenomen worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan of in het herkenbare onderdeel van een projectbesluit dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan als vermeld in artikel 2.2.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Het rooilijnplan, de wijziging ervan of de opheffing van de gemeenteweg wordt dan tegelijk met dat ruimtelijk uitvoeringsplan of projectbesluit onderworpen aan de procedureregels voor het opstellen van dat ruimtelijk uitvoeringsplan of het vaststellen van het projectbesluit.

§2. In afwijking van artikel 11 kan de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg met overeenkomstige toepassing van artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning opgenomen worden in een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of een omge-

vingsvergunning voor het verkavelen van gronden, voor zover die wijziging past in het kader van de realisatie van de bestemming van de gronden. Die mogelijkheid geldt voor zover het aanvraagdossier een ontwerp van rooilijnplan bevat dat voldoet aan de bij en krachtens dit decreet gestelde eisen op het vlak van de vorm en inhoud van gemeentelijke rooilijnplannen of voor zover het een grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn bevat.

Als de beoogde wijziging, verplaatsing of opheffing betrekking heeft op een gemeentelijk rooilijnplan dat niet in een ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, neemt de gemeenteraad eerst een beslissing over het al dan niet wijzigen of opheffen van het gemeentelijk rooilijnplan, alvorens te beslissen over de goedkeuring, vermeld in artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

De mogelijkheid, vermeld in het eerste lid, geldt niet als de beoogde wijziging, verplaatsing of opheffing betrekking heeft op een gemeenteweg die in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd is, of op een gemeentelijk rooilijnplan dat in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen. In dat geval gelden de procedureregels voor het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Art. 13. §1. Grondstroken waarvan met enig middel van recht bewezen wordt dat ze gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek werden gebruikt, kunnen in aanmerking komen als gemeenteweg.

§2. De gemeenteraad die op eigen initiatief of op grond van een verzoekschrift vaststelt dat een grondstrook gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek gebruikt werd, belast het college van burgemeester en schepenen met de opmaak van een rooilijnplan, en met de vrijwaring en het beheer van de weg overeenkomstig de in dit decreet opgenomen instrumenten en handhavingsbevoegdheden.

De vaststelling door de gemeenteraad van een dertigjarig gebruik door het publiek heeft van rechtswege de vestiging van een publiek recht van doorgang tot gevolg.

§3. Voor de toepassing van paragraaf 2 kan eenieder een verzoekschrift indienen bij de voorzitter van de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen. Dat verzoekschrift wordt schriftelijk ingediend, en bevat een toelichting en de nodige bewijsmiddelen over het dertigjarige gebruik door het publiek.

§4. Als het dertigjarige gebruik door het publiek is vastgesteld in een uitvoerbare rechterlijke uitspraak, vloeien de verplichting tot de opmaak van een rooilijnplan en de vestiging van een publiek recht van doorgang rechtstreeks uit die uitspraak voort.

§5. Als de gemeente met betrekking tot een grondstrook al dertig jaar bezitshandelingen heeft gesteld waaruit de wil van de gemeente om eigenaar te worden van de wegbedding duidelijk tot uiting komt, dan is de gemeenteraad ertoe gerechtigd om de grondstrook zonder financiële vergoeding op te nemen in het openbaar domein, zonder toepassing van artikel 28.

Voor de toepassing van het eerste lid worden onder meer het aanbrengen van een duurzame wegverharding over het geheel of over een substantieel deel van de weg of het aanbrengen van openbare verlichting als bezitshandelingen beschouwd.

Art. 14. §1. Gemeentewegen kunnen alleen opgeheven worden door een bestuurlijke beslissing ter uitvoering van dit decreet en kunnen niet verdwijnen door niet-gebruik.

§2. Eenieder heeft het recht om een verzoekschrift in te dienen bij de gemeente waarin gemotiveerd wordt dat een gemeenteweg, of een deel ervan, getroffen is door een dertigjarig niet-gebruik door het publiek. Het bewijs wordt geleverd door een rechterlijke uitspraak of met alle middelen van recht.

De gemeenteraad die op grond van een verzoekschrift als vermeld in het eerste lid vaststelt dat er sprake is van een dertigjarig niet-gebruik door het publiek, oordeelt over de wenselijkheid van de opheffing van de gemeenteweg of het deel ervan, rekening houdend met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6. Een eventuele opheffingsprocedure verloopt overeenkomstig afdeling 3.

Als de gemeenteraad vaststelt dat er geen sprake is van een dertigjarig niet-gebruik door het publiek, geeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en schepenen de opdracht om de publieke doorgang te vrijwaren overeenkomstig de in dit decreet opgenomen instrumenten en handhavingsbevoegdheden.

Art. 15. 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.

Afdeling 2. Procedurele bepalingen over gemeentelijke rooilijnplannen

Art. 16. §1. Het college van burgemeester en schepenen neemt de nodige maatregelen voor de opmaak van de gemeentelijke rooilijnplannen.

§2. Het gemeentelijk rooilijnplan bevat minstens de volgende elementen:

- 1° de actuele en toekomstige rooilijn van de gemeenteweg;
- 2° de kadastrale vermelding van de sectie, de nummers en de oppervlakte van de getroffen kadastrale percelen en onroerende goederen;
- 3° de naam van de eigenaars van de getroffen kadastrale percelen en onroerende goederen volgens kadastrale gegevens of andere gegevens die voor het gemeentebestuur beschikbaar zijn.

Een gemeentelijk rooilijnplan kan ook een achteruitbouwstrook vastleggen.

§3. In voorkomend geval bevat het rooilijnplan de volgende aanvullende elementen:

- 1° een berekening van de eventuele waardevermindering of waardevermeerdering van de gronden ten gevolge van de aanleg, wijziging of verplaatsing van een gemeenteweg overeenkomstig artikel 28;
- 2° de nutsleidingen die door de wijziging of verplaatsing van de gemeenteweg op private eigendom zullen liggen.

§4. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de vorm en de inhoud van een gemeentelijk rooilijnplan.

Art. 17. §1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan voorlopig vast.

§2. Het college van burgemeester en schepenen onderwerpt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan aan een openbaar onderzoek dat binnen een ordetermin van dertig dagen na de voorlopige vaststelling, vermeld in paragraaf 1, minstens wordt aangekondigd door:

- 1° aanplakking aan het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het nieuwe, gewijzigde of verplaatste wegdeel;
- 2° een bericht op de website van de gemeente of in het gemeentelijk infoblad;
- 3° een bericht in het Belgisch Staatsblad;
- 4° een afzonderlijke mededeling die met een beveiligde zending wordt gestuurd naar de woonplaats van de eigenaars van de onroerende goederen die zich bevinden in het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan;
- 5° een afzonderlijke mededeling aan de aanpalende gemeenten, als de weg paalt aan de gemeentegrens en deel uitmaakt van een gemeentegrensoverschrijdende verbinding;
- 6° een afzonderlijke mededeling aan de deputatie en het departement;
- 7° een afzonderlijke mededeling aan de beheerders van aansluitende openbare wegen;
- 8° een afzonderlijke mededeling aan de maatschappijen van openbaar vervoer.

De aankondiging, vermeld in het eerste lid, vermeldt minstens:

- 1° de locatie waar de beslissing tot voorlopige vaststelling en het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan ter inzage liggen;
- 2° de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;
- 3° het adres waar de opmerkingen en bezwaren naartoe gestuurd moeten worden of worden afgegeven, en de te volgen formaliteiten.

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

§4. De opmerkingen en de bezwaren worden uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek schriftelijk of digitaal aan het gemeentebestuur bezorgd.

De deputatie en het departement bezorgen het gemeentebestuur binnen de termijn, vermeld in het eerste lid, een advies over de overeenstemming van het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4. Als er geen advies is verleend binnen die termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§5. De gemeenteraad stelt binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek het gemeentelijk rooilijnplan definitief vast.

Bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijnplan alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op de bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, of eruit voortvloeien.

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

§6. Als het rooilijnplan niet definitief wordt vastgesteld binnen de termijn, vermeld in paragraaf 5, vervalt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan.

Art. 18. Het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan wordt onmiddellijk na de definitieve vaststelling gepubliceerd op de gemeentelijke website, en aangeplakt bij het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het nieuwe, gewijzigde of verplaatste wegdeel.

Het college van burgemeester en schepenen brengt iedereen die in het kader van het openbaar onderzoek een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend met een beveiligde zending op de hoogte van het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan.

Het rooilijnplan wordt samen met het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan onmiddellijk na de definitieve vaststelling met een beveiligde zending bezorgd aan het departement en aan de deputatie van de provincie waarin de gemeente ligt.

Art. 19. Als de gemeente niet binnen een termijn van dertig dagen op de hoogte is gebracht van een georganiseerd administratief beroep als vermeld in artikel 24, wordt het besluit tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en gepubliceerd op de gemeentelijke website.

Het besluit heeft uitwerking veertien dagen na bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, tenzij het vaststellingsbesluit een ander tijdstip van inwerkingtreding bepaalt. Het vaststellingsbesluit kan in het bijzonder bepalen dat het gemeentelijk rooilijnplan pas wordt uitgevoerd vanaf een bepaalde datum of naarmate de aanvragen voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of tot verkavelen worden ingediend.

Afdeling 3. Procedurele bepalingen over de opheffing van gemeentewegen

Art. 20. §1. Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen besluit de gemeenteraad tot opheffing van een gemeenteweg.

§2. Het besluit tot opheffing van een gemeenteweg bevat een grafisch plan waarop minstens de volgende elementen zijn aangeduid:

- 1° de op te heffen rooilijn, het op te heffen rooilijnplan of het desbetreffende deel daarvan;
- 2° de kadastrale vermelding van de sectie, de nummers en de oppervlakte van de aanpalende kadastrale percelen en onroerende goederen;
- 3° de naam van de eigenaars van de aanpalende kadastrale percelen en onroerende goederen volgens kadastrale gegevens of andere gegevens die voor het gemeentebestuur beschikbaar zijn.

§3. In voorkomend geval bevat het grafisch plan de volgende aanvullende elementen:

- 1° een berekening van de eventuele waardevermeerdering van de gronden ten gevolge van de opheffing van de gemeenteweg overeenkomstig artikel 28;
- 2° de nutsleidingen die als gevolg van de opheffing van de gemeenteweg op private eigendom zullen liggen;
- 3° de op te heffen achteruitbouwstroken.

§4. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de toepassing van dit artikel.

Art. 21. §1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg voorlopig vast.

§2. Het college van burgemeester en schepenen onderwerpt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg aan een openbaar onderzoek dat binnen een ordetermin van dertig dagen na de voorlopige vaststelling, vermeld in paragraaf 1, minstens wordt aangekondigd door:

- 1° aanplakking aan het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het op te heffen wegdeel;
- 2° een bericht op de website van de gemeente of in het gemeentelijk infoblad;
- 3° een bericht in het Belgisch Staatsblad;
- 4° een afzonderlijke mededeling die met een beveiligde zending wordt gestuurd naar de woonplaats van de aanpalende bewoners van het op te heffen wegdeel;
- 5° een afzonderlijke mededeling aan de aanpalende gemeenten, als de op te heffen weg paalt aan de gemeentegrens en deel uitmaakt van een gemeentegrens-overschrijdende verbinding;
- 6° een afzonderlijke mededeling aan de deputatie en het departement;
- 7° een afzonderlijke mededeling aan de beheerders van aansluitende openbare wegen;
- 8° een afzonderlijke mededeling aan de maatschappijen van openbaar vervoer.

De aankondiging, vermeld in het eerste lid, vermeldt minstens:

- 1° de locatie waar de beslissing tot voorlopige vaststelling en het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van de gemeenteweg ter inzage liggen;
- 2° de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;
- 3° het adres waar de opmerkingen en bezwaren naartoe gestuurd moeten worden of kunnen worden afgegeven, en de te volgen formaliteiten.

§3. Na de aankondiging wordt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg gedurende dertig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis en gepubliceerd op de gemeentelijke website.

§4. De opmerkingen en de bezwaren worden uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek schriftelijk of digitaal aan het gemeentebestuur bezorgd.

De deputatie en het departement bezorgen het gemeentebestuur binnen de termijn, vermeld in het eerste lid, een advies over de overeenstemming van het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4. Als er geen advies is verleend binnen die termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§5. De gemeenteraad stelt binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg definitief vast.

Bij de definitieve vaststelling van het grafisch plan tot de opheffing van een gemeenteweg kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde grafisch plan alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op de bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, of eruit voortvloeien.

De definitieve vaststelling van het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg kan geen betrekking hebben op delen van het grondgebied die niet opgenomen zijn in het voorlopig vastgestelde grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg.

§6. Als het grafisch plan tot de opheffing van een gemeenteweg niet definitief wordt vastgesteld binnen de termijn, vermeld in paragraaf 5, vervalt het ontwerp van grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg.

Art. 22. Het besluit van de gemeenteraad tot opheffing van een gemeenteweg wordt onmiddellijk na de definitieve vaststelling gepubliceerd op de gemeentelijke website en aangeplakt aan het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het op te heffen wegdeel.

Het college van burgemeester en schepenen brengt iedereen die in het kader van het openbaar onderzoek een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend, met een beveiligde zending op de hoogte van het besluit van de gemeenteraad tot opheffing van een gemeenteweg.

Het grafisch plan wordt samen met het besluit van de gemeenteraad tot opheffing van een gemeenteweg onmiddellijk na de definitieve vaststelling met een beveiligde zending bezorgd aan het departement en aan de deputatie van de provincie waarin de gemeente ligt.

Art. 23. Als de gemeente niet binnen een termijn van dertig dagen op de hoogte is gebracht van een georganiseerd administratief beroep als vermeld in artikel 24, wordt het besluit tot definitieve vaststelling van het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en gepubliceerd op de gemeentelijke website. Het besluit heeft uitwerking veertien dagen na bekendmaking.

Afdeling 4. Beroepsprocedure tegen een gemeentelijk rooilijnplan en tegen de opheffing van een gemeenteweg

Art. 24. §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.

Het beroep schorst de uitvoering van de bestreden beslissing tot de dag na de datum van de beslissing in beroep.

Het beroep leidt tot de annulatie van het bestreden besluit of tot de afwijzing van het beroep op grond van de onontvankelijkheid of de ongegrondheid ervan.

§2. Het beroep, vermeld in paragraaf 1, kan door de volgende belanghebbenden worden ingesteld:

- 1° elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, of elke vereniging, organisatie of groep met rechtspersoonlijkheid die gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van of belanghebbende is bij de beslissing tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan of de opheffing van de gemeenteweg;
- 2° het college van burgemeester en schepenen van de aanpalende gemeenten, op voorwaarde dat het nieuwe, gewijzigde, verplaatste of op te heffen wegdeel paalt aan de gemeentegrens en deel uitmaakt van een gemeentegrensoverschrijdende verbinding, en voor zover de gemeente in kwestie tijdig advies heeft verstrekt of ten onrechte niet om advies werd verzocht;
- 3° de deputatie en de leidend ambtenaar van het departement of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde, op voorwaarde dat ze tijdig advies hebben verstrekt of ten onrechte niet om advies werden verzocht.

De belanghebbenden, vermeld in het eerste lid, 1°, kunnen alleen beroep instellen als ze tijdens het openbaar onderzoek een gemotiveerd standpunt, een gemotiveerde opmerking of een gemotiveerd bezwaar hebben ingediend met betrekking tot het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan of de opheffing van de gemeenteweg, tenzij ze kunnen aantonen dat ze door specifieke omstandigheden in de onmogelijkheid

lijkheid waren om een standpunt, opmerking of bezwaar in te dienen tijdens het openbaar onderzoek.

§3. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid met een beveiligde zending ingediend bij de Vlaamse Regering binnen een termijn van dertig dagen, die ingaat de dag nadat de beslissing overeenkomstig artikel 22, tweede en derde lid, werd betekend.

De indiener van het beroep bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en met een beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift aan het college van burgemeester en schepenen.

§4. In de gevallen, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, 1^o, is bij het beroepschrift op straffe van onontvankelijkheid het bewijs gevoegd dat een dossiervergoeding van 100 euro betaald werd.

§5. Het college van burgemeester en schepenen bezorgt het volledige dossier of een afschrift daarvan onmiddellijk na de ontvangst van het afschrift van het beroepschrift aan het departement.

Art. 25. §1. De Vlaamse Regering neemt een beslissing over het beroep binnen een termijn van negentig dagen, die ingaat de dag na de ontvangst van het dossier, vermeld in artikel 24, §5. Die termijn is een termijn van orde.

De Vlaamse Regering brengt de indiener van het beroepschrift en de gemeente onmiddellijk op de hoogte van haar beslissing.

§2. Het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het rooilijnplan of het besluit tot opheffing van de gemeenteweg kan alleen worden vernietigd:

- 1^o wegens strijdigheid met dit decreet, in het bijzonder de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4;
- 2^o wegens strijdigheid met het eventuele gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van dit decreet;
- 3^o wegens de niet-naleving van een substantiële vormvereiste.

§3. Als de Vlaamse Regering het beroep heeft verworpen, wordt het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het rooilijnplan of het besluit tot opheffing van de gemeenteweg bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het besluit heeft uitwerking veertien dagen na bekendmaking.

Afdeling 5. Realisatie van gemeentewegen

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.

Art. 27. Elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de aanleg, wijziging of verplaatsing van gemeentewegen en de realisatie van de rooilijnplannen, kan door onteigening tot stand worden gebracht.

De onteigeningen, vermeld in het eerste lid, worden uitgevoerd conform de bepalingen van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Art. 28. §1. De aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg geeft aanleiding tot een waardevermindering of waardevermeerdering van de gronden waarop de gemeenteweg gesitueerd is.

De vergoeding voor waardevermindering is verschuldigd door de gemeente aan de eigenaar van de grond in kwestie. De vergoeding voor waardevermeerdering is verschuldigd door de eigenaar van de betrokken grond en komt ten goede aan de gemeente.

Het eerste en het tweede lid gelden met behoud van de toepassing van artikel 13, §5.

§2. De waardevermindering of de waardevermeerdering wordt vastgesteld door een landmeter-expert, aangesteld door de gemeente. Bij betwisting door de eigenaar wordt de waardevermindering of de waardevermeerdering vastgesteld door een college dat bestaat uit de landmeter-expert die de gemeente heeft aangesteld en een landmeter-expert die de eigenaar aanstelt.

Bij de berekening van de waardevermindering of de waardevermeerdering wordt onder meer rekening gehouden met het verschil in venale waarde, de gelijke behandeling van burgers voor de openbare lasten opgelegd in het kader van het algemeen belang, de bestaande openbare en private erfdienstbaarheden, en de vigerende overheidsbesluiten over het grondgebruik.

De waardevermeerdering wordt geacht nihil te zijn als de gemeenteweg in de feiten verdwenen is, omdat infrastructuur door of in opdracht van de overheid zijn aangelegd of omdat de gemeenteweg werd bebouwd krachtens een rechtsgeldige, niet-vernietigde vergunning die werd verleend vóór 1 september 2019.

Waardeverminderingen en waardevermeerderingen ingevolge wijzigingen of verplaatsingen van een gemeenteweg op een goed van dezelfde eigenaar door de toepassing van dit decreet worden geacht elkaar te neutraliseren.

§3. De gemeenteraad kan de principes en bepalingen van paragraaf 2 verder verfijnen en aanvullen in een algemeen reglement of richtkader, waarbij het recht op tegenspraak wordt gewaarborgd.

§4. Dit artikel doet geen afbreuk aan de mogelijkheid voor vergunningverlenende overheden tot het opleggen van de last tot gratis overdracht van in een vergunningsaanvraag vermelde openbare wegen en aanhorigheden en van de gronden waarop die worden of zullen worden aangelegd, vermeld in artikel 75, derde lid, van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Art. 29. Met behoud van de toepassing van het recht van wederoverdracht, vermeld in artikel 65 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, kan een ongebruikt deel van de gemeenteweg ten gevolge van de wijziging, verplaat-

sing of opheffing ervan, in volle eigendom bij voorkeur teruggaan naar de aangelanden.

Het college van burgemeester en schepenen brengt de aangelanden met een beveiligde zending op de hoogte van de wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg met het oog op het uitoefenen van het voorkeursrecht.

De aangelanden die dat ongebruikte deel van de weg willen kopen, maken binnen zes maanden, te rekenen vanaf de betekening, hun voornemen kenbaar aan het college van burgemeester en schepenen. Ze verbinden zich tot de betaling, hetzij van de eigendom, hetzij van de meerwaarde als ze eigenaars van de grond zijn. De meerwaarde wordt begroot op de wijze, vermeld in artikel 28, §§2 en 3.

Als de aangelanden afzien van hun voorkeursrecht of hun verzoek niet binnen de wettelijke termijn hebben ingediend, kan de wegbedding worden vervreemd op de wijzen, opgelegd voor de verkoop van de gemeentelijke gronden.

Hoofdstuk 4. Afpaling en beheer van gemeentewegen

Afdeling 1. Afpaling van de gemeenteweg

Art. 30. Het college van burgemeester en schepenen kan op eigen initiatief, of op verzoek van de gemeenteraad of van derden overgaan tot afpaling van de gemeenteweg, met tussenkomst van een landmeter-expert.

Alle aangelanden worden dertig dagen vooraf met een beveiligde zending op de hoogte gebracht van de afpaling.

Art. 31. Voor de afpaling van de gemeenteweg wordt een plan en een proces-verbaal opgemaakt. Het proces-verbaal en het plan vermelden minstens de breedte van de gemeentewegen, de ligging ten opzichte van de eigendomsgrenzen en alle punten waar palen, hetzij zichtbaar, hetzij mediaan, werden geplaatst.

Het plan en het proces-verbaal worden ondertekend door:
1° een ambtenaar van de gemeente die het college van burgemeester en schepenen heeft aangesteld;
2° de aangelanden.

Als een of meer personen niet aanwezig waren tijdens de afpaling of geweigerd hebben de stukken te ondertekenen, wordt daarvan melding gemaakt in het proces-verbaal.

Een afschrift van het proces-verbaal en van de plannen wordt binnen een termijn van veertien dagen met een beveiligde zending betekend aan de aangelanden.

Gedurende een termijn van zestig dagen na betekening van het proces-verbaal kan elke aangelande verzet aantekenen bij het college van burgemeester en schepenen.

Art. 32. Als er een geschil rijst over de afpaling, brengt de betrokken partij dat geschil, na de afpaling, voor de bevoegde rechtbank.

Art. 33. De kosten voor de afpaling zijn ten laste van de gemeente.

Afdeling 2. Beheer van gemeentewegen

Art. 34. §1. De gemeente is belast met het beheer van de gemeentewegen.

§2. De gemeente kan, met toepassing van de relevante regelgeving, te allen tijde onderhouds- en herstelwerkzaamheden uitvoeren aan gemeentewegen. Daarin zijn het herstel van het wegdek, het snoeien van overhangende takken, het garanderen van een adequate waterhuishouding en het herstellen van wegzakkende bermen begrepen.

De gemeente kan te allen tijde versperringen of andere belemmeringen die de toegang, het gebruik of het beheer van de gemeenteweg hinderen of verhinderen, verwijderen of laten verwijderen.

In voorkomend geval kan de gemeente de kosten terugvorderen van de aansprakelijke.

§3. Gemeenten kunnen met derden of met andere overheden een beheerovereenkomst sluiten over de volledige of gedeeltelijke uitvoering van beheerstaken.

De beheerovereenkomsten, vermeld in het eerste lid, kunnen een vergoeding vaststellen voor de kosten die gemaakt worden voor het beheer van de gemeenteweg. De beheerovereenkomsten kunnen geen afbreuk doen aan de wettelijke beheers- en veiligheidsverantwoordelijkheid van de gemeente.

Art. 35. Eenieder heeft het recht om een verzoekschrift tot heropening en herwaardering van een in onbruik geraakte gemeenteweg in te dienen bij de gemeente. Het verzoekschrift is gemotiveerd op grond van de doelstellingen, vermeld in artikel 3, en in voorkomend geval van het gemeentelijk beleidskader, vermeld in artikel 6.

De gemeenteraad oordeelt op welke manier al dan niet gevolg gegeven wordt aan het verzoekschrift, hetzij door een opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om de gemeenteweg te heropenen en te herwaarderen, hetzij door het college van burgemeester en schepenen te belasten met het opstarten van een procedure tot wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

Art. 36. Aangelanden zijn verplicht de gemeenteweg over de volledige breedte vrij te houden en te vrijwaren van begroeiing, afsluitingen of constructies die de vrije publieke doorgang hinderen of verhinderen.

Hoogstammige bomen worden op minstens twee meter van de rooilijn van de gemeenteweg geplant. Bij andere bomen en levende hagen bedraagt de afstand ten minste een halve meter.

Art. 37. Gemeenten kunnen een gemeentelijk reglement opmaken voor de toegang, het gebruik of het beheer van de gemeentewegen. De gemeenten kunnen daarbij differentiëren naar categorie, zoals is opgenomen in het gemeentelijk beleidskader.

Met het oog op de vrijwaring van het goede gebruik van de gemeenteweg of vanuit veiligheidsoverwegingen kunnen in het reglement regels worden opgelegd met betrekking tot de waterhuishouding, en de hoogte en de aard van de afscheidingen tussen de gemeentewegen en de erven van de aangelanden.

Hoofdstuk 5. Gemeentelijk wegenregister

Art. 38. §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 rooilijnen en rooilijnplannen 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 rooilijnplannen 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 I.4, 3°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Het 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 wegenregister.

Hoofdstuk 6. Handhaving

Afdeling 1. Verbodsbepalingen

Art. 39. Het is verboden:

- 1° een gemeenteweg te wijzigen, te verplaatsen of op te heffen zonder voorafgaand akkoord van de gemeenteraad;
- 2° een gemeenteweg volledig of gedeeltelijk in te nemen op een wijze die het gewone gebruiksrecht overstijgt;
- 3° de toegang tot een gemeenteweg of het gebruik en beheer ervan te belemmeren, te hinderen of onmogelijk te maken;
- 4° op of in gemeentewegen werkzaamheden uit te voeren of gemeentewegen op welke wijze ook te beschadigen zonder voorafgaande toestemming van het college van burgemeester en schepenen of zijn gemachtigde.

Afdeling 2. Bestrafing

Art. 40. De gemeenten kunnen overtredingen van de verbodsbepalingen, vermeld in artikel 39, en op het reglement, vermeld in artikel 37, bestraffen overeenkomstig de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties.

De bestraffingsmogelijkheid, vermeld in het eerste lid, doet op geen enkele wijze afbreuk aan de mogelijkheid tot het opleggen van bestuurlijke maatregelen overeenkomstig afdeling 3.

Afdeling 3. Bestuurlijke maatregelen

Onderafdeling 1. Last tot herstel

Art. 41. Het college van burgemeester en schepenen kan aan elke overtreder een last opleggen tot herstel van een overtreding van verbodsbepalingen als vermeld in artikel 39, of van het reglement, vermeld in artikel 37.

De last tot herstel omvat:

- 1° de te nemen herstelmaatregelen;
- 2° het tijds kader voor het nemen van de herstelmaatregelen;
- 3° de gevolgen van het niet of niet tijdig uitvoeren van de herstelmaatregelen, namelijk ofwel de uitoefening van bestuursdwang in de zin van onderafdeling 2, ofwel de verplichting tot betaling van een dwangsom in de zin van onderafdeling 3;
- 4° in voorkomend geval de kosten die verhaald worden bij de toepassing van bestuursdwang.

Het besluit tot het opleggen van de last tot herstel wordt met een beveiligde zending bekendgemaakt aan de overtreder.

Art. 42. Een college van burgemeester en schepenen kan in spoedeisende gevallen besluiten dat bestuursdwang in de zin van onderafdeling 2 zal worden toegepast zonder voorafgaande last tot herstel. Dat besluit is gemotiveerd en vermeldt de te nemen herstelmaatregelen, vermeld in artikel 41, tweede lid. Het wordt aan de overtreder afgegeven of opgestuurd met een beveiligde zending.

Art. 43. Eenieder die door overtredingen van verbodsbepalingen als vermeld in artikel 39 of van het reglement, vermeld in artikel 37, benadeeld wordt, kan het college van burgemeester en schepenen verzoeken om over te gaan tot het opleggen van een last tot herstel als vermeld in artikel 41, tweede lid.

Het college van burgemeester en schepenen beslist binnen de termijn van dertig dagen over het verzoek.

Onderafdeling 2. Bestuursdwang

Art. 44. Het college van burgemeester en schepenen heeft de bevoegdheid om een opgelegde last tot herstel in de zin van onderafdeling 1 bij wijze van bestuursdwang door feitelijk handelen ten uitvoer te leggen, als de overtreder die last niet of niet tijdig heeft uitgevoerd. Het college van burgemeester en schepenen kan ook bestuursdwang toepassen zonder voorafgaande last tot herstel in de gevallen, vermeld in artikel 42.

Art. 45. §1. De kosten voor de toepassing van bestuursdwang komen voor rekening van de overtreder.

Het college van burgemeester en schepenen stelt de kosten voor de bestuursdwang vast. Het gaat zowel om de kosten van de uitvoering van bestuursdwang als de kosten van de voorbereiding ervan, voor zover de kosten van de voorbereiding zijn gemaakt na het verstrijken van de termijn waarbinnen de last tot herstel uitgevoerd moest worden.

De kosten worden gewaarborgd door een wettelijke hypotheek, die zich uitstrekt tot alle zakelijke rechten die aan de overtreder toebehoren en die wordt ingeschreven, vernieuwd, verminderd of geheel of gedeeltelijk doorgehaald overeenkomstig boek III, titel XVIII, van het Burgerlijk Wetboek.

§2. Het college van burgemeester en schepenen dat bestuursdwang heeft toegepast, kan van de overtreder bij dwangbevel de verschuldigde kosten, verhoogd met de invorderingskosten, invorderen. Het dwangbevel wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard door het college van burgemeester en schepenen, en wordt betekend bij gerechtsdeurwaardersexploot of met een beveiligde zending. Op het dwangbevel zijn de bepalingen van deel V van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Binnen een termijn van dertig dagen na de betekening van het dwangbevel kan de overtreder bij gerechtsdeurwaarderexploot een met redenen omkleed verzet aantekenen, houdende dagvaarding van de gemeente, bij de rechtbank van eerste aanleg van de gemeente. Dat verzet schorst de tenuitvoerlegging van het dwangbevel niet.

Art. 46. Om bestuursdwang toe te passen hebben personen die het college van burgemeester en schepenen heeft aangewezen, toegang tot elke plaats, voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is. Als die verrichtingen de kenmerken van een huiszoeking dragen, mogen ze alleen worden uitgevoerd op voorwaarde dat de politierechter daartoe een machtiging heeft verstrekt.

Art. 47. §1. Tot de bevoegdheid voor de toepassing van bestuursdwang behoort het meevoeren en opslaan van daarvoor vatbare zaken, voor zover de toepassing van bestuursdwang dat vereist. Die bevoegdheid geldt, met behoud van de toepassing van de wet van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting.

Als zaken op grond van de bevoegdheid, vermeld in het eerste lid, worden meegevoerd en opgeslagen, maakt naar gelang van het geval de gerechtsdeurwaarder of het college van burgemeester en schepenen daarvan een proces-verbaal op. Een afschrift van dat proces-verbaal wordt verstrekt aan degene die de zaken onder zijn beheer had en de rechthebbende, voor zover het om een andere persoon gaat en die bekend is.

§2. Het college van burgemeester en schepenen draagt namens de gemeente zorg voor de bewaring van de opgeslagen zaken en geeft die zaken terug aan de rechthebbende. Als de rechthebbende ook de overtreder is, kan het college van burgemeester en schepenen de afgifte opschorten totdat de kosten van bestuursdwang zijn voldaan.

§3. Als de rechthebbende de meegevoerde en opgeslagen zaken niet binnen een termijn van negentig dagen na de meevoering heeft opgeëist, is het college van burgemeester en schepenen gerechtigd die te verkopen of, als verkoop naar zijn oordeel niet mogelijk is, de zaak om niet aan een derde in eigendom over te dragen of te laten vernietigen.

Gedurende één jaar na het tijdstip van verkoop van de zaken, vermeld in het eerste lid, heeft degene die op dat tijdstip de eigenaar was, recht op de opbrengst van de zaak, na aftrek van de kosten van bestuursdwang als de eigenaar ook de overtreder is, en de kosten van de verkoop. Na het verstrijken van die termijn vervalt het eventuele batige saldo aan de gemeente.

Onderafdeling 3. Dwangsom

Art. 48. §1. Het college van burgemeester en schepenen heeft de bevoegdheid om te bepalen dat door het niet of niet tijdig uitvoeren van de opgelegde last tot herstel in de zin van onderafdeling 1 een dwangsom verschuldigd is.

Het is niet mogelijk om te kiezen voor een dwangsom in plaats van voor bestuursdwang als, gelet op het belang dat geschonden wordt door de overtreding, het risico bestaat dat de overtreding ondanks de last tot herstel onder dwangsom nog zou worden voortgezet of herhaald.

§2. Het college van burgemeester en schepenen stelt de dwangsom vast hetzij op een bedrag ineens, hetzij op een bedrag per tijdseenheid waarin de last niet is uitgevoerd, dan wel per overtreding van de last.

Het college van burgemeester en schepenen stelt ook een bedrag vast waarboven geen dwangsom meer wordt verbeurd.

De bedragen staan in redelijke verhouding tot de zwaarte van het geschonden belang en tot de beoogde werking van de dwangsom.

Art. 49. §1. Een dwangsom wordt door de overtreder van rechtswege verbeurd op het ogenblik waarop de in de last gegeven termijn om de illegale situatie of handeling te beëindigen verstrijkt zonder dat aan de last uitvoering is gegeven, dan wel wanneer na het verstrijken van voormelde termijn een herhaling van de overtreding plaatsvindt. Verbeurde vindt plaats van rechtswege.

§2. Verbeurde dwangsommen komen toe aan de gemeente.

§3. Een verbeurde dwangsom wordt betaald binnen dertig dagen nadat ze van rechtswege is verbeurd.

§4. Het college van burgemeester en schepenen kan van de overtreder bij dwangbevel het verschuldigde bedrag, verhoogd met de invorderingskosten, invorderen. Het dwangbevel wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard door het college van burgemeester en schepenen, en wordt betekend bij gerechtsdeurwaardersexploot of met een beveiligde zending. Op het dwangbevel zijn de bepalingen van deel V van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

Binnen een termijn van dertig dagen na de betekening van het dwangbevel kan de overtreder bij gerechtsdeurwaardersexploot een met redenen omkleed verzet aantekenen, houdende dagvaarding van de gemeente, bij de rechtbank van eerste aanleg van de gemeente. Dat verzet schorst de tenuitvoerlegging van het dwangbevel niet.

Art. 50. Het college van burgemeester en schepenen dat een last tot herstel onder dwangsom heeft opgelegd, kan op verzoek van de overtreder de last opheffen, de looptijd ervan opschorten voor een bepaalde termijn of de dwangsom verminderen als de overtreder blijvend of tijdelijk, volledig of gedeeltelijk in de onmogelijkheid verkeert om aan zijn verplichtingen te voldoen.

Het college van burgemeester en schepenen dat een last tot herstel onder dwangsom heeft opgelegd, kan op verzoek van de overtreder de last opheffen als het besluit een jaar van kracht is geweest zonder dat een dwangsom is verbeurd.

Art. 51. §1. De bevoegdheid tot invordering van verbeurde bedragen verjaart na verloop van zes maanden na de dag waarop die bedragen zijn verbeurd.

De verjaring wordt geschorst door faillissement en door ieder wettelijk beletsel voor de invordering van de dwangsom.

§2. Als uit een besluit tot intrekking of wijziging van de last tot herstel voortvloeit dat een al genomen besluit tot invordering van de dwangsom niet in stand kan blijven, vervalt dat invorderingsbesluit. Het college van burgemeester en schepenen kan een nieuw besluit tot invordering nemen dat in overeenstemming is met de gewijzigde last tot herstel.

Onderafdeling 4. Gemeenschappelijke bepalingen

Art. 52. De uitvoerbare besluiten van het college van burgemeester en schepenen, vermeld in deze afdeling, zijn onderworpen aan het bestuurlijk toezicht, vermeld in titel 7 van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, en kunnen overeenkomstig artikel 14 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op

12 januari 1973, worden bestreden met een verzoekschrift tot nietigverklaring bij de Raad van State.

Hoofdstuk 7. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van de wet van 22 juli 1970 op de ruilverkaveling van landeigendommen uit kracht van wet

Art. 53. Aan artikel 61 van de wet van 22 juli 1970 op de ruilverkaveling van landeigendommen uit kracht van wet, ingevoegd bij wet van 11 augustus 1978, wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De procedures voor de opmaak, wijziging of opheffing van rooilijnplannen, of de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, georganiseerd met toepassing van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen, zijn niet van toepassing in het kader van de ruilverkavelingsverrichtingen die het voorwerp uitmaken van deze wet.”.

Afdeling 2. Wijziging van de wet van 12 juli 1976 houdende bijzondere maatregelen inzake ruilverkaveling van landeigendommen uit kracht van de wet bij de uitvoering van grote infrastructuurwerken

Art. 54. Aan artikel 1 van de wet van 12 juli 1976 houdende bijzondere maatregelen inzake ruilverkaveling van landeigendommen uit kracht van de wet bij de uitvoering van grote infrastructuurwerken wordt een lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De procedures voor de opmaak, wijziging of opheffing van rooilijnplannen, of de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, georganiseerd met toepassing van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen, zijn niet van toepassing in het kader van de ruilverkavelingsverrichtingen die het voorwerp uitmaken van deze wet.”.

Afdeling 3. Wijzigingen van het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen

Art. 55. In het opschrift van het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen wordt tussen de woorden “van de” en “rooilijnen” het woord “gewestelijke” ingevoegd.

Art. 56. Artikel 3 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. De rooilijnplannen, vermeld in dit decreet, hebben betrekking op de gewestelijke rooilijnplannen voor de gewestwegen, met uitzondering van de autosnelwegen in de zin van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.

Dit decreet is niet van toepassing op de gemeentewegen. De rooilijnplannen voor die gemeentewegen worden vastgesteld met toepassing van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen.”.

Art. 57. Artikel 6 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 4 april 2014, wordt opgeheven.

Art. 58. In hoofdstuk II van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 25 april 2014, wordt afdeling 2, die bestaat uit artikel 9 en 10, opgeheven.

Art. 59. In artikel 11, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 maart 2012 en 24 februari 2017, worden de woorden "en de gemeenten kunnen" vervangen door het woord "kan".

Art. 60. In artikel 15 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 25 april 2014 en 24 februari 2017, worden de woorden "of de gemeente" opgeheven.

Art. 61. Artikel 16 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 maart 2012, 15 juli 2016 en 25 april 2014, wordt opgeheven.

Art. 62. In artikel 17, §2, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 25 april 2014, wordt de zinsnede "gewest- en gemeentewegen" vervangen door het woord "gewestwegen".

Art. 63. Hoofdstuk IV van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 8 juni 2018, dat bestaat uit artikel 18 en 19, wordt opgeheven.

Afdeling 4. Wijzigingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009

Art. 64. In artikel 1.1.2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 december 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een punt 9°/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"9°/2 rooilijn: de scheiding tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen, vermeld in het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de gewestelijke rooilijnen en het decreet van [...] houdende de gemeentewegen;"

2° er wordt een punt 9°/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"9°/3 rooilijnplan: een plan houdende de vaststelling van de rooilijn als vermeld in het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de gewestelijke rooilijnen en het decreet van [...] houdende de gemeentewegen;"

Art. 65. In artikel 2.2.5, §1, eerste lid, van dezelfde codex, vervangen bij het decreet van 1 juli 2016 en gewijzigd bij het decreet van 8 december 2017, wordt een punt 15° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"15° in voorkomend geval het rooilijnplan, vermeld in het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de gewestelijke rooilijnen en het decreet van [...] houdende de gemeentewegen."

Art. 66. Aan artikel 4.3.1, §1, eerste lid, van dezelfde codex, gewijzigd bij het decreet van 8 december 2017 en het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juni 2018, wordt een punt 5° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"5° als de aanvraag onverenigbaar is met een voorlopig vastgestelde ontwerp van rooilijnplan. Die weigeringsgrond vervalt als het plan niet definitief werd vastgesteld binnen de termijn die in de procedure is vastgesteld."

Art. 67. In artikel 4.3.8 van dezelfde codex, gewijzigd bij de decreten van 25 april 2014 en 8 december 2017, wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

“§1. Onverminderd andersluidende wettelijke, decretale of reglementaire bepalingen, kan geen vergunning verleend worden voor het bouwen, verbouwen, herbouwen of uitbreiden van een constructie op een stuk grond dat door een rooilijn of een achteruitbouwstrook is getroffen, met uitzondering van de gevallen waarin voldaan is aan een van volgende voorwaarden:

- 1° de aanvraag heeft louter betrekking op onderhouds- of stabiliteitswerken aan een vergunde of vergund geachte constructie;
- 2° de aanvraag heeft louter betrekking op sloop- of aanpassingswerken die tot gevolg hebben dat de constructie aan de rooilijn of achteruitbouwstrook wordt aangepast;
- 3° de aanvraag heeft betrekking op de verbouwing van een monument dat bij een decreet definitief of voorlopig beschermd is, of een constructie die deel uitmaakt van een stads- of dorpsgezicht of een landschap dat bij een decreet definitief of voorlopig beschermd is;
- 4° de aanvraag heeft louter betrekking op het aanbrengen van gevelisolatie aan een bestaande vergunde of vergund geachte constructie, met een overschrijding van ten hoogste veertien centimeter.

In afwijking van het eerste lid mag een vergunning worden verleend:

- 1° die afwijkt van de rooilijn als uit het advies van de wegbeheerder blijkt dat de rooilijn niet binnen vijf jaar na de afgifte van de vergunning zal worden gerealiseerd. Als er na het verstrijken van die termijn wordt onteigend, wordt bij het bepalen van de vergoeding geen rekening gehouden met de waardevermeerdering die uit de vergunde handelingen voortvloeit;
- 2° die afwijkt van de achteruitbouwstrook als de wegbeheerder een gunstig advies heeft gegeven.

Werkzaamheden en handelingen waarvoor geen vergunning is vereist, mogen onder dezelfde voorwaarden als vermeld in het eerste en tweede lid worden uitgevoerd na machtiging van de wegbeheerder.

Als het bij het aanbrengen van gevelisolatie als vermeld in het eerste lid, 4°, gaat om de overschrijding van een rooilijn die wordt gevormd door de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen, kan na een gunstig advies van de wegbeheerder die gevelisolatie ook tot veertien centimeter toegestaan worden. In dat geval is, in afwijking van artikel 40 van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, geen vergunning vereist voor het privaatieve gebruik van het openbaar domein.

De Vlaamse Regering kan nadere formele en procedurele regels voor de toepassing van dit artikel bepalen.”

Art. 68. In artikel 7.4.2/3, §2, van dezelfde codex, ingevoegd bij het decreet van 8 december 2017, wordt het woord “worden” vervangen door de woorden “zijn of worden”.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting

Art. 69. Aan artikel 1.1.4 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting wordt een vierde paragraaf toegevoegd, die luidt als volgt:

“§4. De procedures voor de opmaak, wijziging of opheffing van rooilijnplannen, of de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, georganiseerd met toepassing van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen, zijn niet

van toepassing in het kader van de ruilverkavelingsverrichtingen die het voorwerp uitmaken van dit decreet.”.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Art. 70. Aan artikel 17 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning wordt een paragraaf 4 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§4. De vereenvoudigde vergunningsprocedure is niet van toepassing voor projecten waarvoor met toepassing van artikel 31 een beslissing van de gemeenteraad vereist is over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg.”.

Art. 71. Artikel 31 van het hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 31. §1. Als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat, roept het college van burgemeester en schepenen, in voorkomend geval op verzoek van de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, de gemeenteraad samen om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.

§2. Als het college van burgemeester en schepenen niet de bevoegde overheid is die in eerste aanleg over de aanvraag beslist, dan bezorgt de gemeente de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg binnen zestig dagen na het verzoek aan de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15.”.

Art. 72. In hoofdstuk 2, afdeling 2, van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 13 juli 2018, wordt een onderafdeling 2/1 ingevoerd, die luidt als volgt:

“Onderafdeling 2/1. Beroep tegen de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg”.

Art. 73. In hetzelfde decreet wordt in hoofdstuk 2, afdeling 2, onderafdeling 2/1, ingevoegd bij artikel 72, een artikel 31/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 31/1. §1. Tegen het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan in het kader van een schorsend administratief beroep tegen de vergunningsbeslissing een georganiseerd administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Regering door de personen of instanties, vermeld in artikel 53. De vereiste, vermeld in artikel 53, tweede lid, is ook van toepassing op het beroep tegen het besluit van de gemeenteraad.

Het beroep leidt tot de vernietiging van het bestreden besluit of tot de afwijzing van het beroep op grond van de onontvankelijkheid of de ongegrondheid ervan.

§2. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid met een beveiligde zending ingediend bij de Vlaamse Regering binnen een termijn van dertig dagen, die ingaat op:

- 1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;
- 2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilziggend geweigerd wordt;
- 3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

De indiener van het beroep bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig met de beveiligde zending van het beroep aan de Vlaamse Regering, een afschrift van het beroepschrift met een beveiligde zending aan het college van burgemeester en schepenen en aan de bevoegde beroepsinstantie, vermeld in artikel 52.

§3. Het college van burgemeester en schepenen bezorgt het volledige dossier of een afschrift daarvan onmiddellijk na de ontvangst van het afschrift van het beroepschrift, aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

§4. De Vlaamse Regering neemt een beslissing over het beroep binnen een termijn van negentig dagen, die ingaat de dag na de ontvangst van het dossier, vermeld in paragraaf 3. Die termijn is een termijn van orde.

De Vlaamse Regering brengt de indiener van het beroepschrift, de bevoegde overheid en de gemeente onmiddellijk op de hoogte van haar beslissing.

§5. Het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan alleen worden vernietigd:

- 1° wegens strijdigheid met het decreet van [...] houdende de gemeentewegen;
- 2° wegens strijdigheid met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van hetzelfde decreet;
- 3° wegens de niet-naleving van een substantiële vormvereiste.”.

Art. 74. In artikel 32 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 7 juli 2017, 8 december 2017 en 13 juli 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2, eerste lid, 3°, wordt het woord “wegenwerken” vervangen door de zinsnede “de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg”;

2° er worden een paragraaf 6 en een paragraaf 7 toegevoegd, die luiden als volgt:

“§6. Een vergunning voor aanvragen met aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan pas verleend worden na goedkeuring over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg door de gemeenteraad overeenkomstig artikel 31.

Als de gemeenteraad de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing niet heeft goedgekeurd, dan wordt de omgevingsvergunning geweigerd.

§7. Als de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, geen beslissing kan nemen binnen de vastgestelde of in voorkomend geval verlengde termijn doordat de gemeenteraad geen beslissing heeft genomen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg, is de gemeente aan de aanvrager van de vergunning een eenmalige vergoeding van 5000 euro verschuldigd.

Binnen negentig dagen na het verstrijken van de termijn, vermeld in het eerste lid, vraagt de vergunningsaanvrager met een beveiligde zending de betaling van de eenmalige vergoeding aan de gemeente. Hij verwijst daarbij naar het dossier en naar zijn IBAN- en BIC-gegevens. De gemeente betaalt zonder verdere formaliteiten de eenmalige vergoeding aan de aanvrager.

Als de vergunningsaanvrager de betaling van de eenmalige vergoeding niet vraagt binnen de termijn van negentig dagen, vermeld in het tweede lid, wordt de aanvrager geacht afstand gedaan te hebben van zijn recht op de eenmalige vergoeding.”.

Art. 75. In artikel 56 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 8 december 2017, wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Als met toepassing van artikel 31/1 bij de Vlaamse Regering een georganiseerd administratief beroep werd ingesteld tegen het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg, bevat het beroep op straffe van onontvankelijkheid een afschrift van het beroepschrift bij de Vlaamse Regering.”.

Art. 76. Artikel 65 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 65. Als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat en de bevoegde overheid vaststelt dat de gemeenteraad daarover geen beslissing heeft genomen, roept de gouverneur op verzoek van de deputatie, de Vlaamse Regering of de gewestelijke omgevingsambtenaar, de gemeenteraad samen om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt. De rechtsbescherming met betrekking tot die voorwaarden en lasten is dezelfde als die met betrekking tot de vergunning.

De gemeente bezorgt de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg aan de bevoegde overheid binnen zestig dagen na de samenroeping door de gouverneur.”.

Art. 77. In artikel 66 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 18 december 2015, 7 juli 2017, 8 december 2017 en 13 juli 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2, eerste lid, 3°, wordt het woord “wegenwerken” vervangen door de zinsnede “de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg”;

2° er wordt een paragraaf 2/2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“§2/2. Met behoud van de toepassing van paragraaf 2 of paragraaf 2/1 wordt de beslissingstermijn van rechtswege opgeschort zolang de Vlaamse Regering geen beslissing heeft genomen over het georganiseerde administratieve beroep tegen de beslissing van de gemeenteraad, vermeld in artikel 31/1.”;

3° er worden een paragraaf 6 en paragraaf 7 toegevoegd, die luiden als volgt:

“§6. Een vergunning voor aanvragen met aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan in beroep pas verleend worden na de goedkeuring van de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg door de gemeenteraad, met toepassing van artikel 31.

Als de gemeenteraad de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing niet heeft goedgekeurd, of als de Vlaamse Regering de beslissing heeft vernietigd met toepassing van artikel 31/1, wordt de omgevingsvergunning in beroep geweigerd.

§7. Als de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, geen beslissing kan nemen binnen de vastgestelde of in voorkomend geval verlengde termijn doordat de gemeenteraad geen beslissing heeft genomen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg, is de gemeente aan de aanvrager van de vergunning een eenmalige vergoeding van 5000 euro verschuldigd.

Binnen negentig dagen na het verstrijken van de termijn, vermeld in het eerste lid, vraagt de vergunningsaanvrager met een beveiligde zending de betaling van de eenmalige vergoeding aan de gemeente. Hij verwijst in zijn aanvraag naar het dossier en vermeldt zijn IBAN- en BIC-gegevens. De gemeente betaalt zonder verdere formaliteiten de eenmalige vergoeding aan de aanvrager.

Als de vergunningsaanvrager de betaling van de eenmalige vergoeding niet vraagt binnen de termijn van negentig dagen, vermeld in het tweede lid, wordt de aanvrager geacht afstand gedaan te hebben van zijn recht op de eenmalige vergoeding.”.

Art. 78. Aan artikel 71 van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De bevoegde overheid neemt de voorwaarden die de gemeenteraad heeft opgelegd bij de beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg, vermeld in artikel 31, integraal op in de vergunning.”.

Art. 79. In artikel 75 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij decreet van 8 december 2017, wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“De bevoegde overheid neemt de lasten die de gemeenteraad heeft opgelegd bij de beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg, vermeld in artikel 31, integraal op in de vergunning.”.

Afdeling 7. Wijziging van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten

Art. 80. In artikel 40, eerste lid, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, gewijzigd bij decreet van 18 december 2015, wordt punt 7° vervangen door wat volgt:

“7° de machtigingen, vermeld in artikel 4.3.8, §1, derde lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;”.

Afdeling 8. Wijziging van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017

Art. 81. In artikel 31 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 wordt punt 3° vervangen door wat volgt:

“3° de procedure tot vaststelling of wijziging van een rooilijnplan, conform het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen of het decreet van [...] houdende de gemeentewegen.”.

Afdeling 9. Wijzigingen van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur

Art. 82. In artikel 56, §3, van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, wordt punt 12° vervangen door wat volgt:

“12° de afpaling van de gemeentewegen, met inachtneming van de rooilijnplannen en eventuele andere plannen als die bestaan, volgens de bepalingen van het decreet van [...] houdende de gemeentewegen;”.

Art. 83. In artikel 139, tweede lid, van hetzelfde decreet, worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° de afpaling van de rooilijnen;”;

2° punt 4° wordt vervangen door wat volgt:

“4° het doen onderhouden van gemeentewegen en waterlopen.”.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Afdeling 1. Opheffings- en overgangsbepalingen

Art. 84. De volgende regelingen worden opgeheven:

1° de wet op de buurtwegen van 10 april 1841, laatst gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014;

2° het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juni 2014 tot vaststelling van nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek inzake buurtwegen.

Art. 85. De provinciale reglementen, aangenomen ter uitvoering van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen, worden van rechtswege opgeheven.

Art. 86. Alle gemeentelijke wegen en buurtwegen in de zin van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen die bestaan op 1 september 2019, worden voor de toepassing van dit decreet geacht een gemeenteweg te zijn.

Art. 87. De algemene rooiplannen, de rooilijnplannen en de plannen voor de begrenzing van de buurtwegen in de zin van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen worden opgenomen in het gemeentelijk wegenregister, vermeld in artikel 38. Ze behouden hun verordenende kracht tot ze worden vervangen door rooilijnplannen ter uitvoering van dit decreet.

Art. 88. Rooilijnen die zijn vastgesteld of goedgekeurd op grond van andere wetgeving, blijven geldig tot ze worden opgeheven of vervangen door rooilijnplannen ter uitvoering van dit decreet.

Art. 89. De administratieve procedures voor de opmaak van gemeentelijke rooi-lijnplannen of de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van buurtwegen in de zin van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen die lopen op 1 september 2019, worden voortgezet overeenkomstig het vroegere recht.

Art. 90. Bestaande beleidskaders die voor 1 september 2019 opgenomen zijn in goedgekeurde gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of mobiliteitsplannen, worden geacht te fungeren als gemeentelijk beleidskader als vermeld in artikel 6, voor zover ze voldoen aan de minimale inhoud, vermeld in artikel 6.

Art. 91. Artikel 70 tot en met 79 zijn pas van toepassing op omgevingsvergunningaanvragen die in eerste bestuurlijke aanleg bij de vergunningverlenende overheid worden aangevraagd vanaf 1 september 2019.

Afdeling 2. Inwerkingtredingsbepaling

Art. 92. Dit decreet treedt in werking op 1 september 2019, met uitzondering van artikel 68, dat in werking treedt op de tiende dag na de bekendmaking van dit decreet in het Belgisch Staatsblad.

Lies JANS
Lode CEYSSENS
Marino KEULEN
Wilfried VANDAELE
Dirk DE KORT
Bert MAERTENS