



“Wegen zijn er voor de eeuwigheid”

In 2019 is de wetgeving voor buurtwegen aangepast. We hadden een gesprek met Bert Meulemans, die voor Boerenbond en Landelijke Gilden dit dossier opvolgt. Hij liet ook onze stem horen bij de voorbereiding van de nieuwe wetgeving.

Patrick Dieleman / Illustraties: Joris Snaet

Atlas van de Buurtwegen

Maar eerst naar de bron: in 1841 verplichtte de nieuwe wet op de buurtwegen de gemeenten om kaarten te maken van alle wegen in de gemeente. De buurtwegenatlas is een foto van wat er op dat moment was aan enerzijds ‘chemins’, buurtwegen waarop men met paard en kar kon rijden, en anderzijds ‘sentiers’, voetwegen. “Het gebruik van die buurtwegen is door de jaren sterk geëvolueerd, denk bijvoorbeeld maar aan de uitvinding van de fiets of de auto. Maar in al die jaren hebben de gemeenten daar weinig of niets aan veranderd”, geeft Bert mee als pijnpunt. “Zo’n buurtweg wijzigen of afschaffen

was een zware procedure. De gemeente had alleen adviesrecht. De beslissing werd genomen door de bestendige deputatie. Dat maakte dat die atlas doorheen al die jaren sterk is verouderd. Maar hij blijft geldig. Alles wat daar op staat, is in principe een openbare weg en alles wat er niet op staat of niet op een andere manier geofficialiseerd is, is betwistbaar.”

De meeste discussies gaan over de smalle wegen, waarvan er vele verdwenen zijn. “Dat komt doordat onze mobiliteit totaal is veranderd. De mensen hebben de auto ontdekt. Sommige voetwegen zijn – bewust of onbewust – afgesloten. Zeker met corona

wilde iedereen wandelen, vooral in de eigen omgeving. Daardoor werden heel wat buurtwegen herontdekt.”

Nieuw decreet

Men heeft meerdere decennia geprobeerd om de basiswetgeving uit 1841 te moderniseren. Dat is na vele mislukkingen eindelijk gelukt in 2019, met het decreet gemeentewegen. Bert vertelt dat er nu één uniform statuut en één uniforme procedure komt voor alle gemeentewegen. “Een consequentie daarvan is dat de automatische verjaring wordt opgeheven – iets wat voor nogal wat discussies zorgde vroeger. Het automatisme verdwijnt: geen enkele gemeenteweg kan nog ontstaan of verdwijnen door verjaring. Maar verjaring blijft een belangrijk element in discussies. Het uitgangspunt is dat een gemeenteweg een gemeenteweg blijft, totdat hij wordt opgeheven door de gemeente. Omgekeerd wordt een weg maar een gemeenteweg van zodra ▶



de gemeente daar officieel een beslissing over neemt. Als een weg al dertig jaar in gebruik is, dan kan de gemeente die gemakkelijk officialiseren, en dat zelfs zonder de eigenaars te vergoeden." Een tweede belangrijke wijziging is dat de bevoegdheid volledig bij de gemeenten komt. De beroepsprocedure bij de minister en bij de Raad van State kan hooguit de beslissing van de gemeente vernietigen, waarna de gemeente een nieuwe beslissing kan nemen. Die beslissingen moeten voldoen aan vier belangrijke principes: (1) Wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan ten dienste van het algemeen belang. Er kan nog particulier belang spelen, maar altijd moet men op een of andere manier verantwoorden waar het algemeen belang zit. (2) Wijzigen, verplaatsen of afschaffen van een gemeenteweg is de uitzondering. Het uitgangspunt is dat wegen er zijn voor de eeuwigheid. Wijzigingen moeten altijd afdoende gemotiveerd worden. (3) De verkeersveiligheid en (4) de ontsluiting van de percelen worden steeds in acht genomen. "De veiligheid mag er dus niet op achteruitgaan en het kan niet de bedoeling zijn dat een perceel niet meer ontsloten wordt, doordat een gemeenteweg werd afgeschaft." De gemeente kan een gemeentelijk beleidskader uitwerken, maar dat is geen verplichting. Als het

gebeurt, dan moet er een participatietraject zijn.

"Het is niet omdat ergens een wegje ligt, dat het openbaar is."

Protest

Niet iedereen ging akkoord met de nieuwe wetgeving. Bert verwijst naar de procedure die het eigenaarssyndicaat had ingeleid bij het Grondwettelijk Hof. Die bracht voor hen niet het verhoopte resultaat. Bert geloofde er al niet in van voor de aanvang. Hij vindt dat ze wel een punt hebben voor wat het ontbreken van overgangsmaatregelen betreft. "Het Hof oordeelde dat die niet nodig waren. Wij waren daar wel voorstander van, vooral om in de aanvangsfase nog een aantal zaken te kunnen uitklaren. Nu krijg je al de eerste discussies, bijvoorbeeld rond de verjaring. Wat doe je bijvoorbeeld met gemeentewegen die al meer dan dertig jaar verjaard waren voor het decreet in voege trad? Er zijn nu bijvoorbeeld juristen die stellen dat de gemeente de 'eigenaars' moet vergoeden wanneer ze voetwegen wil heropenen die al meer dan dertig jaar verdwenen waren. Die moet ze dan behandelen alsof het totaal

nieuwe gemeentewegen zijn. Andere juristen stellen dan weer dat de nieuwe wetgeving alles wat in de atlas staat heeft bewaard voor de toekomst. We zullen zien welke richting de lopende procedures uitgaan. Die rechtspraak zal zich ontwikkelen. Er blijven discussies over wegen die al meer dan dertig jaar in gebruik zijn en niet in de atlas staan. De criteria zijn dat dit onafgebroken moet zijn, en door het breed publiek. Een buurman die daar toevallig af en toe doorloopt is dus niet voldoende. En er moet een intentie zijn om die weg te laten gebruiken door het publiek. Het tolereren van gebruik is onvoldoende. Dat kan bijvoorbeeld doordat de gemeente bordjes plaatst voor een wandeling of mountainbikeparcours. Als je als eigenaar niet reclameert, dan stem je daar in principe mee in. De gemeente zou ook kunnen beginnen met een weg te onderhouden, ook al is ze daar niet de eigenaar van. Eigenlijk mag ze dat niet doen, maar ze handelt daardoor alsof ze er eigenaar van is. Er zijn gemeentebesturen die op basis van oude kaarten of luchtfoto's argumenteren dat die weg er al lang ligt en dus een openbare weg is. Maar dat klopt niet altijd. Dat bewijst dat er iets aanwezig is op het terrein, maar dat bewijst het publiek gebruik nog niet. Gemeenten die op die manier een weg willen officialiseren gaan volgens mij een stap te ver. Dat is niet de bedoeling geweest van de decreetgever en is ook helemaal niet conform de rechtspraak. Er moet altijd een of andere intentie zijn dat die weg openbaar zou worden. En de gemeente moet dat bewijzen, niet de particuliere eigenaar die dat betwist. Als een gemeente per se een weg wil officialiseren waar betwisting over is, of er een wil heropenen waar ze meer dan dertig jaar niet naar heeft omgekeken, dan kan dat perfect. Ze moet dan een rooilijnplan uitwerken en de eigenaars correct vergoeden, en dan wordt ze de volle eigenaar van die grond. Als je dat als overheid niet wil doen, dan misbruik je je macht. Aan



gemeentebesturen die mij om raad vragen, vraag ik eerst of die weg op de atlas of een ander plan staat en of die in gebruik is. Is dat twee keer ja, dan wordt er niet over gediscussieerd. Datzelfde geldt voor wegen die niet op de atlas staan, maar die de gemeente al jarenlang onderhoudt en misschien zelfs een naam gegeven heeft en er wegwijzers heeft geplaatst. Dan heeft de gemeente handelingen gesteld die het gebruik officialiseerden in de feiten. In die discussies moeten de eigenaars niet flauw gaan doen. Maar als daar ook maar het minste twijfel over bestaat, dan is het aan de gemeente om te bewijzen dat die weg al dertig jaar gebruikt wordt en dat het ook de bedoeling is dat die weg openbaar gebruikt wordt. Gemeentebesturen die vinden dat ze wegjes kunnen officialiseren die bijvoorbeeld gebruikt worden door landbouwers om naar hun akkers te rijden, die gaan volgens mij een hele stap te ver. Het is ook niet omdat iemand vraagt om een buurtweg of een weg die op de atlas staat te heropenen, dat de gemeente verplicht is om die open te stellen. Ze kan evengoed beslissen om die af te schaffen. In het decreet staat dat dit de uitzondering is, maar de gemeente kan een buurtweg afschaffen die al jaren in onbruik is geraakt, en waar ze het nut niet meer van ziet – bijvoorbeeld omdat er honderd meter verder eenzelfde verbinding loopt. Dat wordt wel eens vergeten. Het decreet heeft niet met één pennentrek alle buurtwegen geofficialiseerd. Maar sommige mensen en belangengroepen willen dat wel laten geloven.

Evaluatie

Er zijn enkele positieve en negatieve aspecten in het decreet. Boerenbond en Landelijke Gilden vinden het positief dat het decreet niet met één pennentrek alle buurtwegen uit de atlas heeft geofficialiseerd. Het decreet geeft burgers initiatiefrecht. Ze kunnen vragen om een buurtweg af te schaffen of te officialiseren. Er is ook een beroepsrecht bij de Vlaamse regering en de Raad van State,

maar het is vervelend dat ze alleen een beslissing kunnen vernietigen en vooral de procedure nakijken. Verder is het ook goed dat de gemeente nu zelf het initiatief kan nemen om versperringen op te ruimen. Vroeger moest dat via de vrederechter. Nu is het diegene die het verwijderen van afsluitingen wil betwisten die naar de vrederechter moet. Minder positief is dat de Vlaamse regering in de beroepsprocedure enkel de procedures nagaat. Verder is er geen procedure waarmee dertigjarige verjaring wordt vastgesteld. “Het lijkt me minimaal dat je daar een openbaar onderzoek voor organiseert. Nu kan je als eigenaar geconfronteerd worden met een gemeente die de dertigjarige verjaring uitspreekt, zonder dat je daarvan in kennis bent gesteld.” Verder blijft het onderscheid vaag tussen wat beheer en wat bezit is. Wat is goed beheer? Wat kan ik als landbouwer doen als ik vind dat de gemeente een weg niet goed onderhoudt, waardoor ik er niet door kan met mijn tractor? Het decreet stelt dat een meerwaarde verschuldigd is, wanneer een weg verplaatst of afgeschaft wordt. Maar de meerwaardebepaling is heel slecht uitgewerkt. “De gemeentebesturen kunnen daarvoor zelf een reglement opstellen. Maar wat voor zin heeft het om 300 gemeenten een meerwaardereglement op het afschaffen van buurtwegen te laten opstellen? Zoiets moet je op Vlaams niveau regelen.” Een laatste minpuntje is dat er niets gebeurt is rond een wegenregister, dat de atlas zou moeten vervangen. Daar is al lang sprake van. Dat register zou alle informatie, opmetingsplannen en dergelijke, over alle wegen moeten bevatten en zou ook juridisch bindend moeten zijn. Het staat wel in het decreet, maar het is vrijblijvend. “Ik vind het straf dat we geen register hebben van de wegen, nochtans een van de belangrijkste bezittingen van een gemeente. De atlas wordt met andere woorden niet geactualiseerd. We blijven met een verouderd instrument zitten.” ■



Bert Meulemans

adviseur Welzijn en bewegingsonderzoek
bert.meulemans@boerenbond.be

Decreet gemeentewegen

Zijn alle problemen nu opgelost? Nee. Ik merk wel dat heel wat gemeentebesturen in gang zijn geschoten. Maar ik vind dat ze soms nogal lichtzinnig omgaan met hun inventarisaties. Vaak wordt er alleen gekeken of er een weg is of niet, maar de context, of de intentie er is dat inwoners die weg gebruiken, wordt niet meegenomen. Staat die in de atlas of niet? Het is niet omdat ergens een wegje ligt, dat dat ook openbaar is. Strikt doorgetrokken zou dat ook betekenen dat elke oprit openbaar is. Die is bedoeld opdat bezoekers mijn voordeur zouden kunnen bereiken. Maar het is niet omdat ik mensen thuis wil ontvangen, dat iedereen het recht heeft om in mijn tuin te komen wandelen. Zo is het ook niet omdat er ergens een wegje ligt, dat het daardoor openbaar gebruik mag worden. De bewijslast daartoe ligt nu bij de gemeente, niet bij de eigenaar.

“Dat er nu één procedure is, die bij één overheid zit, is een goeie zaak.”