

Trage wegen & Buurtwegen



Voetweg verkaveling Hondshuffel Sint-Lievens-Houtem



Inhoud

1. Inleiding	4
2. Wat is het verschil tussen trage wegen & buurtwegen?	7
3. Het Oost-Vlaams tragewegenbeleid	8
4. Buurtwegen	14
4.1 Atlas der Buurtwegen	15
4.2 Gebruik van buurtwegen	16
4.3 Onderhoud van buurtwegen	16
4.4 Erkennen van buurtwegen	17
Procedure	17
4.5 Wijzigen, verplaatsen, afschaffen en openen van buurtwegen	18
Procedure	19
Rooilijn	22
4.6 Kan een buurtweg verjaren?	23
4.7 Vestigen van een buurtweg door 30-jarige verkrijgende verjaring	24
4.8 Buurtwegen en plantrecht	24
5. Nuttige websites	28
Colofon	32

1.

Inleiding

De bestaande weginfrastructuur geraakt steeds meer verzadigd door snel en druk verkeer. Hierdoor komen trage wegen steeds meer op de voorgrond als een aangenaam, veilig en snel alternatief voor trage mobiliteit. Het gebruik kan zowel recreatief zijn om te wandelen, te joggen of om van de omgeving te genieten, maar trage wegen kunnen ook dagdagelijks een veilige verbinding vormen naar school, de jeugdbeweging, de bushalte of de lokale handelaar. Op deze manier kan de trage weg een waardig alternatief zijn voor het drukke, gemengde verkeer.

Steeds meer wordt de vraag vanuit de gebruiker gesteld om kwalitatieve tragewegverbindingen open te stellen, te verbeteren en te onderhouden.

Provincie Oost-Vlaanderen wil de steden en gemeenten graag ondersteunen bij de ontwikkeling van tragewegenbeleid. Doorheen de jaren werd over dit onderwerp bij onze dienst mobiliteit veel expertise verzameld, welke wij graag met je delen. Ook financieel kunnen wij dat duwtje in de rug geven door middel van verschillende subsidiemogelijkheden, voor o.a. inrichting, signalisatie, communicatie en beplanting van trage wegen.

Veel trage wegen zijn buurtwegen. Buurtwegen zijn wegen opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. De Atlas der Buurtwegen biedt een schat aan informatie. Daarom is het belangrijk dit juridisch document op een correcte manier aan de huidige en toekomstige situatie aan te passen. In deze procedure begeleiden wij u stap per stap om kwalitatieve buurtwegdossiers samen te stellen.

Deze brochure kwam tot stand uit de vaststelling dat in de gevoerde procedures vaak dezelfde fouten terugkomen en dezelfde onvolledigheden in dossiers en plannen worden opgemerkt. Uit vragen van administraties en professionelen die bij de Provincie terechtkomen blijkt dat de kennis over de materie of de plaats waar informatie kan gevonden worden, niet of onvoldoende zijn gekend.

In deze brochure lees je hoe je onze subsidies kan aanwenden en hoe je bij ons verdere ondersteuning kan vinden voor jouw tragewegenbeleid, maar ook geven wij je meer informatie over buurtwegen en de verschillende procedures om de Atlas der Buurtwegen bij te werken tot een hedendaags instrument. Je wordt begeleid naar websites en controlelijsten waardoor je een totaaloverzicht hebt over deze materie.



Natuurlijk staat de dienst Mobiliteit van de Provincie niet alleen voor je klaar voor Trage wegen en buurtwegen.

Door de aanleg van fietssnelwegen trekken wij absoluut de kaart van de fiets. Wij stimuleren het gebruik van de fiets door het toekennen van verschillende subsidies aan de gemeente om zelf fietspaden aan te leggen op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF – 100% subsidie) en het lokaal functioneel fietsnetwerk (LFF – 40% subsidie) of het plaatsen van openbare verlichting op geschikte plaatsen langs fietswegen behorend tot een functioneel fietsroutenetwerk. Voor de opmaak van deze routenetwerken staan wij je graag bij evenals voor de begeleiding van het mobiliteitsplan.

We bieden ondersteuning aan gemeenten bij de opmaak en uitvoering van schoolroutekaarten en Mobipunten. Maar we ondersteunen ook bedrijven en bedrijvencentra die hun modal split willen verduurzamen via Mobiscans, Pendelfondsprojecten en via de Testkaravaan. Buiten subsidies voor aanleg, verlichting, fietstelzuilen en onderhoud van fietsinfrastructuur, geven we ook subsidie voor educatieve projecten: voor scholen, bedrijven, gemeenten en organisaties, evenementenbussen.

6 Samengevat mogen we stellen dat we als Provincie inzetten op het verduurzamen van de mobiliteit en op die manier bijdragen tot het behalen van de klimaatdoelstellingen en het bekomen van een gezonder en leefbaar klimaat.

- Voor meer info verwijzen wij je graag naar de website
- <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit.html>

2.

Wat is het verschil tussen trage wegen & buurtwegen?

Trage wegen zijn openbare wegen die hoofdzakelijk bestemd zijn voor traag verkeer (voetgangers, fietsers, ruiters, ...). Aangelanden en landbouwers maken er soms ook gebruik van.

Deze trage wegen zijn dikwijls voet- of buurtwegen, maar kunnen ook boswegen, jaagpaden, fietswegen of feitelijke buurtwegen¹ zijn.

Voet- en buurtwegen zijn genummerde openbare gemeentewegen die zijn ingeschreven in de Atlas der Buurtwegen en hebben dus een vastgelegd juridisch statuut. Deze Atlas der Buurtwegen kwam tot stand door de wet op de Buurtwegen van 10 april 1841. Door dit juridisch statuut is de buurtweg een weg die niet zomaar kan genegeerd worden en vormt de basis tot ons hedendaags wegnetwerk. Bij eventuele aanpassingen aan een buurt- of voetweg gaat dan ook een hele procedure vooraf.

Niet alle buurtwegen zijn trage wegen: bredere buurtwegen, vroeger bestemd voor paard en kar, kunnen in de loop der jaren geschikt gemaakt zijn voor autoverkeer.

Trage wegen zijn belangrijk omdat ze een rustige verbinding bieden voor functionele fietsers of wandelaars naar een dorpskern, de sporthal, de school, ... Ook recreatieve stappers en fietsers gebruiken ze graag. Natuurlijkhebbers benadrukken de natuurwaarde: wegbermen hebben dikwijls een eigen planten- en dierenbiotoop, hebben potentieel voor het verbinden van natuurgebieden en openen toegang tot mooie landschappen. Cultuurlijkhebbers komen er aan hun trekken door de vele kapelletjes en andere historische ankerpunten. Trage wegen kennen dus veel 'trage' waarden in een steeds sneller draaiende wereld.

¹ Feitelijke buurtwegen zijn publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van overgang, die nog niet als buurtweg werden erkend

3.

Het Oost-Vlaams tragewegenbeleid

De Provincie Oost-Vlaanderen voert sinds 2008 een tragewegenbeleid. De bedoeling is om zoveel mogelijk wegjes toegankelijk te houden voor burgers. In de loop der jaren zijn immers veel wegjes op het terrein verdwenen, maar ook juridisch door afschaffing van buurtwegen of het realiseren van (ruil)verkavelingen zijn verbindingspadjes opgeheven.

We willen de opening van nieuwe of verdwenen wegjes stimuleren en de kwaliteit van de wegjes verbeteren (o.a. via subsidie), om zo te komen tot gemeente-dekkende tragewegennetwerken. Die netwerken sluiten daarbij aan op die van de buurgemeenten. Zo kunnen we op termijn komen tot een provinciaal netwerk trage wegen.

80% van de Oost-Vlaamse deelgemeenten werd eind 2018 gedekt door tragewegenplannen. De bedoeling is om tegen 2020 te beschikken over tragewegenplannen² voor alle Oost-Vlaamse gemeenten en in de meeste gemeenten te komen tot voldoende dichte tragewegennetwerken. We mikken op een provinciedekkend netwerk trage wegen tegen 2025.

De Provincie voert daartoe een vijfsporenbeleid.

We willen in eerste instantie inhoudelijke ondersteuning geven aan gemeenten, zodat ze een visie over de ontwikkeling van een gemeentedeekkend tragewegennetwerk kunnen uitwerken. Deze visie zit gevat in tragewegenplannen, meestal opgemaakt per deelgemeente.

Na de opmaak van een tragewegenplan wordt gevraagd dit te laten goedkeuren door de gemeenteraad om het gemeentelijk tragewegenbeleid officieel te laten bestendigen. Hierdoor bevestigt het bestuur de toekomstvisie die het heeft over het tragewegennetwerk op zijn gemeente. Op deze manier kan dit plan ook aangewend worden bij toekomstige ontwikkelingen zoals bv. verkavelingen of gebruikt worden als afwegingskader bij aanvragen voor afschaffingen of wijzigingen van buurtwegen. Deze goedkeuring is tevens noodzakelijk om ná de opmaak van het tragewegenplan nog te kunnen rekenen op ondersteuning of subsidies van de Provincie.

Via ondersteuning, bij opmaak van concrete uitvoeringsdossiers voor herinrichting trage wegen, krijgen gemeenten stevige kapstokken om trage wegjes te herinrichten. Die ondersteuning kan bestaan uit begeleiding bij opmaak van een wandellus, een gebruikersreglement (politierglement) trage wegen, de opmaak van een onderhoudsplan trage wegen, ...

Meer dan de helft van de gemeenten met tragewegenplannen of tragewegenplannen in opmaak, werken aan de uitvoering ervan.

² Een tragewegenplan geeft een visie over hoe een gemeente kan werken aan een gemeentedeekkend tragewegenplan. Een tragewegenplan bevat een inventaris van de trage wegen, een adviesnota en wenselijkheidskaart en een actieplan o.a. i.v.m. heraanleg en heropening wegjes.

Gemeenten die over een, door de gemeenteraad goedgekeurd, tragewegenplan beschikken kunnen beroep doen op provinciale subsidies voor de herinrichting van trage wegen, het plaatsen van naambordjes langs trage wegen of de opmaak en het verspreiden van tragewegenkaarten (al of niet met aangeduide wandelingen).

Het project 'Wegspotters' is er ook voor gemeenten met een goedgekeurd tragewegenplan. Hierbij gaat men binnen de gemeente op zoek naar vrijwilligers die als peter of meter 4 maal per jaar trage wegen in de gemeente afwandelen en knelpunten doorgeven. Dit gebeurt via een app of een interactieve website: de Mobimelder. Op deze manier ondersteunen zij de gemeente bij het in orde houden van hun tragewegennetwerk.

Een overzicht van de stand van zaken van opmaak en uitvoering tragewegenplannen vind je op de provinciale website.

Het provinciaal vijfsporenbeleid op een rijtje:

1. Opmaak tragewegenplannen

Deze tragewegenplannen worden opgemaakt volgens een procedure die ongeveer één jaar duurt. Ze bestaat uit volgende stappen:

1. Aanvraag bij de deputatie, via een collegebesluit
2. Voorbereidende vergadering met de gemeente
3. Afbakening werkingsgebied (dikwijls een deelgemeente)
4. Werkkaart voor het opmaken van een inventaris (op basis van allerlei kaarten)
5. Inventaris opmaken door vrijwilligers op het terrein (welke wegjes zijn toegankelijk of niet-toegankelijk?)
6. Startvergadering
 - Verdelen van de evaluatiebundel, melding van website waar betrokkenen (burgers) hun mening over de wegjes kunnen geven
7. Vergadering(en)
 - Regionaal Landschappen Vlaamse Ardennen (RLVA) en Meetjesland (RLM) werken met een groep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeentelijke administratie, omwonenden, lokale natuurverenigingen, wandel- en fietsverenigingen, jagers, landbouwers. Deze werken samen een adviesnota, een wenselijkheidskaart en een actieplan uit voor de gemeente, op basis van de inbreng van burgers en verenigingen. RLM organiseert eerst nog een publieke infoavond.
 - Publieke informatieavond
Tijdens een interactieve workshop, georganiseerd door Regionaal Landschap Schelde-Durme (RLSD) en Trage Wegen vzw, worden volgens principe "map-it" zaken in kaart gebracht
8. Goedkeuring van adviesnota door het college
9. Goedkeuring van adviesnota door de gemeenteraad.

De ondersteuning van de procedure gebeurt door de Provincie Oost-Vlaanderen, hetzij via de Oost-Vlaamse regionale landschappen of vzw Trage Wegen. De gemeenten dragen 1 500 euro netto bij per werkingsgebied, de Provincie geeft op basis van het subsidiereglement 5 000 euro.



Opmaak tragewegenplan Melsele © vzw Trage Wegen

2. Uitvoering tragewegenplannen

Om tot een bewandelbaar tragenwegennet te komen moeten er vaak werken uitgevoerd worden. Dit kan gaan over het verbeteren van bestaande wegjes, afspraken maken met aangelanden, maar ook onderhandelen over het openstellen van nieuwe verbindingstukken.

Hiervoor bieden we ondersteuning voor de opmaak van concrete uitvoeringsdossiers voor herinrichting van trage wegen. Het kan onder andere gaan over de opmaak van een wandellus, een onderhoudsplan of een gebruikersregulering voor trage wegen (bv. opmaak politiereglement). Zo worden tragewegenplannen omgezet in concrete acties ter verbetering van het tragewegenpatrimonium.

De procedure bestaat uit volgende stappen:

1. Aanvraag bij de deputatie, via een collegebesluit
2. Voorbereidende vergadering met de gemeente
3. Selectie van prioritair te herinrichten trage wegen (in één deelgemeente of trage wegen verspreid over verschillende deelgemeenten)
4. Voorbereidende studie over ligging, statuut, aangelanden, eigenaars, gebruikers, ondergrond, landschap geselecteerde trage wegen
5. Suggesties voor inrichting trage weg met voorstel streefbeeld en raming kosten
6. Contacten met aangelanden en eigenaars i.v.m. inrichting

De ondersteuning van de procedure gebeurt door de Provincie Oost-Vlaanderen, hetzij via de Oost-Vlaamse regionale landschappen of vzw Trage Wegen. De gemeenten dragen 1 500 euro bij per uitvoeringsdossier, de Provincie op basis van het subsidiereglement 5 000 euro.

3. Subsidie voor herinrichting trage wegen, opmaak en plaatsing naambordjes of opmaak tragewegenkaarten

Als binnen de gemeente al het 'denkwerk' is gebeurd, moet dit nog omgezet worden tot acties op het terrein. De gebruiker van de trage weg moet op een veilige manier de wegen kunnen bewandelen en zijn route kunnen vinden. Ook hier kunnen gemeenten rekenen op ondersteuning van de Provincie onder de vorm van een subsidie, voor onder andere de inrichting van trage wegen. Deze subsidie bedraagt 40% van de kosten i.v.m. verbetering wegbedding en afpaling, met een maximum van 40 000 euro per project. De subsidie voor bordjes en kaarten bedraagt 60%, met een maximum van 4 000 euro per deelgemeente.

Procedure bestaat uit volgende stappen:

1. De gemeente doet aanvraag via een aanvraagformulier (link op de provinciale website).
2. De deputatie geeft eerst een principiële, daarna een vaste belofte van toelage
 - De werken mogen pas beginnen na vaste belofte deputatie
 - Voorwaarde: een door de gemeenteraad goedgekeurd tragewegenplan

4. Module Wegspotters

Wegspotters (vrijwillige peters en meters) stappen 4 maal per jaar alle trage wegen af en geven knelpunten door aan de gemeente via een app (de Mobimelder) of website. Dit project zorgt ervoor dat gemeenten en burgers betrokken blijven bij het tragewegenverhaal. Trage wegen worden zo beter onderhouden en vaker bewandeld. De ondersteuning tijdens het startjaar gebeurt door de 3 regionale landschappen en vzw Trage Wegen. De Mobimelder-app of -programma is integreerbaar in 3P. Gemeenten die werken met het meldingsprogramma van 3P kunnen dus meldingen van Wegspotters in 3P verwerken.

De procedure bestaat uit volgende stappen:

1. Aanvraag bij de deputatie, via een collegebesluit
 2. Voorbereidende vergadering met de gemeente
 - afbakening gebied: maximum 60 km trage wegen
 3. Startvergadering met kandidaat-wegspotters
 - verdelen van te onderzoeken trage wegen onder de kandidaat-wegspotters
- De daaropvolgende jaren houdt de gemeente jaarlijks een gemeentelijke overlegvergadering met zijn vrijwillige wegspotters. De Provincie organiseert jaarlijks een provinciale ontmoetingsdag voor alle wegspotters. Ook hier geldt als voorwaarde dat de gemeente in bezit moet zijn van een door de gemeenteraad goedgekeurd tragenwegenplan. De provinciale subsidie bedraagt 4 000 euro, de gemeente draagt zelf 2 000 euro bij. Verder wordt daarbij ook een eenmalige ondersteuning van 1 jaar geboden.



© POV · Haaltert

5. Bovengemeentelijke tragewegenverbindingen stimuleren

De Provincie wil voor de realisatie bovengemeentelijke tragewegenverbindingen gemeenten samenbrengen, op vandaag vooral in het kader van het project ‘Gestroomlijnd Landschap’.

In dit project wordt onder andere gezocht naar verbindingen tussen gemeenten die in hetzelfde projectgebied van een project van ‘Gestroomlijnd Landschap’ zitten.

Dit is reeds gebeurd voor de projecten ‘Maanbeek’ (tussen Destelbergen, Laarne en Wetteren) en ‘Molenbeek–Graadbeek’ (Kravaalbos: tussen Meldert–Moorsel–Baarddegem en Affligem).

Momenteel zitten gemeenten samen voor de projecten ‘Terkleppebeek–Ophasseltbeek’ (Lierde, Brakel, Geraardsbergen, Herzele) en ‘Barbierbeek’ (Sint-Niklaas–Beveren).

Meer informatie kan je terugvinden op de website van de Provincie Oost-Vlaanderen³.

De verschillende Vlaamse provincies hebben gezamenlijk een tragenwegenregister opgemaakt en verwerkt in een raadpleegbare GIS-omgeving. In deze GIS-omgeving kan je verschillende trage wegen en hun statuut bekijken⁴.

13

•
•



© vzw Trage Wegen

³ <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen/ondersteuning-uitvoeringtragewegenplannen.html>

⁴ <http://geo.vlaamsbrabant.be/tragewegen/>

4. Buurtwegen

Onder een buurtweg wordt verstaan “Elke genummerde openbare gemeenteweg die is ingeschreven in de Atlas Der Buurtwegen. Hun wettige breedte wordt hierbij met een rood cijfer weergegeven.” Hierbij gaat het zowel over de buurtwegen (chemins) als voetwegen (sentiers). Verder zijn er ook nog de “bijzondere wegen (chemins particuliers)”, deze werden eveneens opgenomen in de Atlas. Dit waren bij de goedkeuring van de atlas potentiële buurt- en voetwegen. Indien de aangelanden binnen de 10 jaar geen verzet aantekenden bij de rechterlijke macht werden het effectieve buurt- en voetwegen. Voor deze wegen wordt de wettige breedte evenwel niet vermeld.

De Atlas Der Buurtwegen van de verschillende Oost-Vlaamse gemeenten zijn gebundeld bij de Provincie. De papieren versie werd, om aantasting tegen te gaan, gedigitaliseerd. Zowel de oorspronkelijke Atlas als de wijzigingen die in de loop der jaren werden opgetekend, worden vandaag op papier en digitaal bijgehouden⁵.

14

- In het geoloket GISoost en Geoloket Vlaanderen kunnen de georeferende detailplannen geconsulteerd worden in combinatie met andere GIS-data. Let wel op, in het Geoloket Vlaanderen zijn geen wijzigingen van de Atlas vermeld.

De gemeente of stad is de wegbeheerder van de buurtwegen. Zij moet instaan voor het openhouden én onderhouden van al deze buurtwegen. Zij moet erover waken dat het publiek belang van alle buurtweggebruikers primeert; bij aanpassingen van het buurtwegennet komt het privaat belang van eigenaars of aangelanden pas op de tweede plaats.

Een buurtweg is een gemeenteweg, maar niet elke gemeenteweg is een buurtweg. De gemeente heeft nog tal van andere wegen in haar beheer die niet opgenomen zijn in de Atlas der Buurtwegen. Ook andere overheden, zoals de Vlaamse Gemeenschap, hebben wegen in hun beheer, die eveneens niet zijn opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Over deze laatste 2 wegen kan de deputatie geen uitspraken doen.

⁵ Let op: Als je fouten ziet of problemen vaststelt bij het consulteren van de gegevens van de Atlas Der Buurtwegen zouden wij het op prijs stellen als je die meldt. Er is momenteel slechts een deel van de atlas in digitale vorm beschikbaar en er is bijgevolg geen enkele garantie op volledigheid.

4.1 Atlas der Buurtwegen

De Atlas Der Buurtwegen kent zijn oorsprong op 10 april 1841⁶, toen de nieuwe Belgische Staat bij wet de slechte staat van het Belgische wegennet wilde verbeteren.

Bij deze wet werden de gemeenten verplicht een inventaris op te maken van alle buurtwegen op hun grondgebied en naast de inventarisatie deze wegen ook in kaart te brengen.

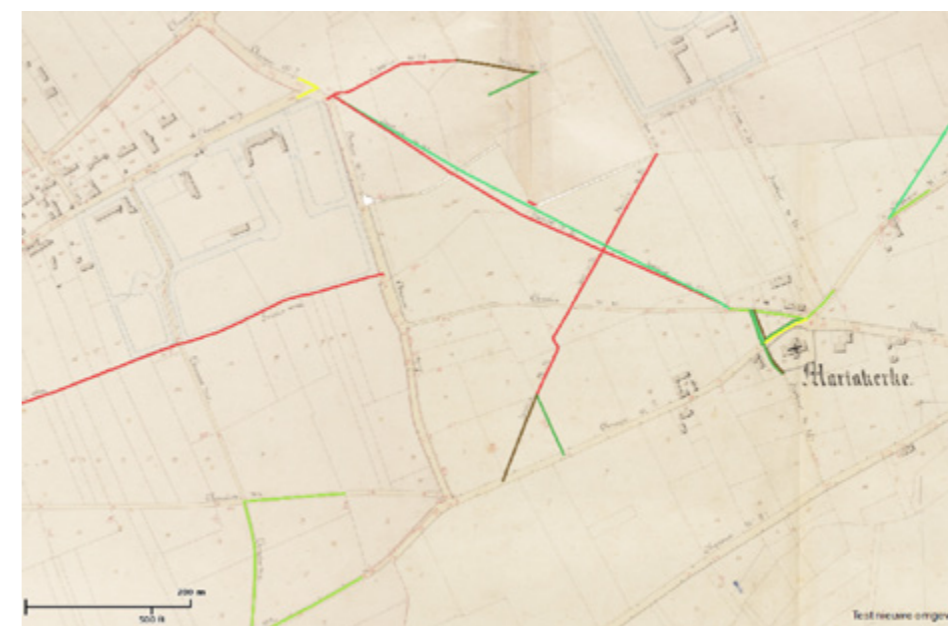
Op deze plannen werden de buurtwegen en de kadastrale percelen opgenomen en werd de Atlas Der Buurtwegen een belangrijk juridisch document.

Het wegennet evolueert dagelijks, bijgevolg vraagt de Atlas Der Buurtwegen continu aanpassingen. De gemeente initieert bij de deputatie voorstellen tot erkennen, wijzigen, verplaatsen, verbreden en afschaffen. Het is de deputatie die de eindbeslissing heeft over het al dan niet aanpassen van de Atlas Der Buurtwegen.

In 2014⁷ werd de wet op de buurtwegen van 1841 en het decreet van 2009, houdende de vaststelling en realisatie van de rooilijnen, gewijzigd. Voor de buurtwegen heeft dit vooral tot gevolg dat bij wijzigingen, verplaatsingen en openingen van buurtwegen er telkens een rooilijnplan moet opgemaakt worden en dat ook de deputatie over deze rooilijn moet beslissen. Daarbij worden ook de regels met betrekking tot de organisatie van het openbaar onderzoek inzake buurtwegen en hun rooilijn vastgelegd. Voordien was er steeds een goedkeuring van een rooilijn door de bevoegde Vlaamse minister nodig, dit is nu vervallen.

15

Op 28 oktober 1976 werd het provinciaal Reglement Buurtwegen⁸ goedgekeurd, waarin onder andere beplanting, onderhoud, afsluitingen, inrichtingen en sancties worden vastgelegd.



Uittreksel uit Atlas der Buurtwegen met weergave wijzigingen - bron: GIS-OOST

⁶ Wet op de buurtwegen 10 april 1841: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1841041030&table_name=wet

⁷ Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juni 2014 tot vaststelling van nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek inzake buurtwegen http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a.pl

⁸ Provinciaal Reglement Buurtwegen te raadplegen op de website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

4.2 Gebruik van buurtwegen

Een buurt- of voetweg mag in principe door iedereen worden gebruikt, zowel door gemotoriseerd als niet gemotoriseerd vervoer, fietsers, ruiters en voetgangers.

Echter is dit gemengd verkeer niet overal wenselijk. Zeker voor voetwegen is het door de beperkte breedte soms onmogelijk om dit gemengd verkeer op een veilige manier toe te laten.

Het is aan de gemeenteraad om de bestemming van de (voet)weg te bepalen. Door het opmaken van een aanvullend politiereglement met passende bebording kunnen gebruiksbeperkingen worden opgelegd.



4.3 Onderhoud van buurtwegen

De gemeente heeft de verplichting om de buurtwegen ten allen tijden open en toegankelijk te houden.

Het is tevens aan de gemeente om in te staan voor het onderhoud⁹ van de wegzate van de buurtweg. Hierbij is het niet van belang of deze weg openbaar domein is of op een privaat perceel ligt. De gemeente mag in het laatste geval zich enkel beperken in het onderhoud van de breedte van de bedding zoals opgenomen in de Atlas der Buurtwegen en in deze zone snoeiwerken uitvoeren.

Trage weg Michelbeke-Brakel
© POV

⁹ Reglement met betrekking tot het toekennen van subsidies aan de Oost-Vlaamse gemeenten met het oog op de concrete inrichting van hun tragewegennet – zie website

4.4 Erkennen van buurtwegen¹⁰

De procedure voor het erkennen van een buurtweg wordt besproken in het eerste hoofdstuk van de wet op de buurtwegen van 1841. Het was namelijk toen dat alle bestaande wegen het statuut 'buurtweg' kregen. Hiervoor werd de procedure voor het erkennen van een bestaande weg uitgeschreven. Door het erkennen en het opnemen van een bestaande weg in de Atlas der Buurtwegen krijgt deze weg immers een juridisch statuut.

Op vandaag wordt deze procedure enerzijds gebruikt om een bestaande erfdienstbaarheid opgenomen in de Atlas die met een meerbreedte wordt gebruikt, te herkennen op deze meerbreedte. Anderzijds kunnen langdurig door publiek gebruik gevestigde erfdienstbaarheden als buurtweg worden erkend. Bijvoorbeeld indien een voetweg van 1 m reeds jaren over een breedte van 3 m publiek gebruik kent (dus met een meerbreedte van 2 m), kan door de procedure van erkennen de weg met een breedte van 3 m opgenomen worden in de Atlas Der Buurtwegen. Hierbij maakt men een opmeting van het bestaande openbaar gebruik. Dit kan gepaard gaan met grondoverdrachten van het privaat naar het openbaar domein.

Procedure

1. Opmaken van een opmetingsplan door erkend landmeter
Deze opmeting bepaalt de grenzen van de wegzate die het openbaar gebruik weergeeft
2. Voorlopig advies door gemeenteraad
3. Openbaar onderzoek
Gedurende een periode van 2 maanden moeten de stukken van de erkenning ter inzage worden gelegd. Het openbaar onderzoek wordt bekend gemaakt door:
 - Aanplakking
 - Publicatie in het Belgische Staatsblad
 - Publicatie op de website van de gemeente of in gemeentelijk infoblad
 - Aangetekend schrijven aan de eigenaars van de getroffen percelen
 - Mededeling aan de deputatie
4. Getroffen eigenaars kunnen bezwaren indienen ter attentie van de gemeenteraad
De termijn van 2 maanden voor het indienen van de bezwaren start vanaf de datum van betekening van de bekendmaking van het openbaar onderzoek
5. Behandelen van eventuele bezwaren en het aannemen van een definitief advies door de gemeenteraad binnen een termijn van 2 maanden na beëindigen openbaar onderzoek
6. Gemeente maakt het afschrift van de gemeenteraadsbeslissing over ter attentie van de deputatie én bezwaarindieners
7. Mogelijkheid tot het indienen van een beroep door de bezwaarindieners binnen de 2 maanden na betekening van de gemeenteraadsbeslissing waarbij het beroep werd behandeld. Dit beroepschrift moet overgemaakt worden ter attentie van de deputatie

¹⁰ Checklist erkenning - zie website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

8. Behandeling van de beroepen binnen de 3 maanden door de deputatie
De bezwaarindieners ontvangen afschrift van deze beslissing
9. Deputatie neemt beslissing om de plannen definitief vast te stellen of te weigeren
10. Tegen de beslissing van de deputatie is geen hoger administratief beroep mogelijk. Er kan enkel een annulatieberoep bij de Raad van State tegen het deputationbesluit worden ingediend.

4.5 Wijzigen, verplaatsen, afschaffen en openen van buurtwegen

Buurtwegen doorkruisen het Vlaamse landschap. Om de buurtwegen functioneel en openbaar te kunnen blijven gebruiken, is het soms noodzakelijk een wijziging aan de buurtweg door te voeren. Op 9 april 2001 werd door de Gouverneur een rondschrjven met onderrichtingen¹¹ verstuurd naar alle Oost-Vlaamse gemeenten om het behoud en het terug openstellen van buurtwegen maximaal te bepleiten. Bij wijzigingen is het belangrijk de verbindende functie te behouden.

De noodzaak om een buurtweg te wijzigen zal vaak starten uit een individuele, private vraag. Het is echter steeds het gemeentebestuur dat het initiatief neemt om de wijziging op de gemeenteraad te behandelen en die toeziet of het dossier correct en volledig is.

Gezien de Atlas Der Buurtwegen een juridisch document is, dient de procedure voor aanpassingen correct en volledig te worden gevoerd.

Zonder dat het de intentie is een buurtweg te wijzigen of te verplaatsen kan een rooilijnplan worden opgemaakt, vaak om de huidige situatie te bestendigen en de rooilijn eenduidig vast te leggen. Deze procedure wordt meestal op initiatief van de gemeente gestart.

Er kunnen ook nieuwe trajecten van buurt- of voetwegen worden geopend en opgenomen in de Atlas.

Er kunnen verschillende procedures worden gevolgd:

- Wijzigen: de ligging van de voetweg blijft ongewijzigd, maar wordt bv. plaatselijk verbreed
- Verplaatsen: de bedding van de buurtweg wordt verlaten en op een andere locatie geplaatst, bv een voetweg die midden op een perceel loopt, wordt op de rand van het perceel geplaatst
- Afschaffen: de buurtweg wordt verwijderd, zonder een alternatief te voorzien
- Openen: er wordt een volledig nieuwe buurtweg gecreëerd, waar voordien geen weg bestond. Deze nieuwe weg wordt opgenomen in de Atlas.
- Rooilijn: vastleggen grens openbaar gebruik

In elke procedure neemt de gemeenteraad het initiatief en voert de volledige procedure uit, om finaal een advies te geven aan de deputatie. Het is steeds de deputatie die de beslissing neemt over de buurtweg.

Procedure

1. Principiële startbeslissing

Het verzoek tot openen, wijzigen, verleggen of afschaffen van een buurtweg kan van een particulier of van de gemeente uitgaan. Het is wel steeds de gemeente die beslist al dan niet in te gaan op de particuliere vraag en het dossier verder te behandelen. Deze vraag zal dan worden voorgelegd aan de gemeenteraad die beslist om de procedure al dan niet te starten. Hierbij is het belangrijk dat de documenten die bij de aanvraag worden gevoegd volledig en duidelijk zijn.

Het is belangrijk dat de beslissing van de gemeenteraad goed gemotiveerd is. Hierbij moet duidelijk zijn dat redelijke alternatieven voor het openhouden of verplaatsen werden onderzocht, voordat men akkoord gaat met een afschaffing.

Buurt- en voetwegen hebben vaak een verbindende functie. Het bewaren van deze verbindende functie moet steeds worden meegenomen in de overwegingen. Buurt- en voetwegen die op vandaag nog gebruikt worden, kunnen niet worden afgeschaft en kunnen enkel verplaatst worden mits een verbindend alternatief.

In volgorde van belang moet steeds worden gekeken naar het openstellen van buurtwegen, daarna het verplaatsen en als laatste overweging het afschaffen ervan.

2. Openbaar onderzoek

Binnen de 30 dagen na het nemen van de principiële beslissing door de gemeenteraad, is het college van burgemeester en schepenen belast met het voeren van een openbaar onderzoek. Dit openbaar onderzoek heeft een looptijd van 30 dagen en dient bekend gemaakt te worden door:

- Aanplakking ter plaatse (begin- en eindpunt)
- Aanplakking aan het gemeentehuis
- Publicatie in het Belgische Staatsblad
- Publicatie op de website van de gemeente of in gemeentelijk infoblad
- Aangetekend schrijven aan de aangelanden en eigenaars van de getroffen percelen
- Mededeling aan de deputatie

3. Advies gemeenteraad

Binnen de 60 dagen na het afsluiten van het openbaar onderzoek geeft de gemeenteraad een laatste advies bij de voorliggende plannen. Hierbij wordt er een beoordeling en grondige motivatie gemaakt van de eventueel neergelegde bezwaren en worden de wijzigings- en rooilijnplannen definitief geadviseerd.

¹¹ Rondschrjven te raadplegen op de website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20oen%20tragemegen.html>

4. Beslissing deputatie

De gemeente maakt het volledige dossier over aan de deputatie, bestaande uit:

- Alle stukken van het ingediende dossier
- De 2 gemotiveerde gemeenteraadsbeslissingen
- Alle stukken van het openbaar onderzoek (pv's, bezwaren, publicaties, aanplakkingen, aangetekende zendingen, bewijs publicatie Belgisch Staatsblad, ...)
- Andere relevante stukken (beslissing gemeenteraad zaak van de wegen, RUP, verkavelingsvergunning, ...)

De deputatie kijkt alle stukken na en neemt binnen de 90 dagen na ontvangst en volledigheidverklaring van het dossier een beslissing. Een afschrift van deze beslissing en geïllustreerde plannen wordt overgemaakt aan de gemeente.

5. Aanplakking van deputatiebesluit

Het college van burgemeester en schepenen dient de beslissing van de deputatie 8 dagen uit te hangen aan het gemeentehuis (vanaf de zondag na ontvangst van de beslissing).

6. Beroepsmogelijkheid

Het gemeentebestuur of belanghebbende kan tegen de beslissing van de deputatie in beroep gaan bij de Vlaamse Regering. Dit beroep moet ter attentie van de Provinciegouverneur¹² worden overgemaakt en dit binnen de 15 dagen na de afkondiging van de beslissing door aanplakking aan het gemeentehuis.

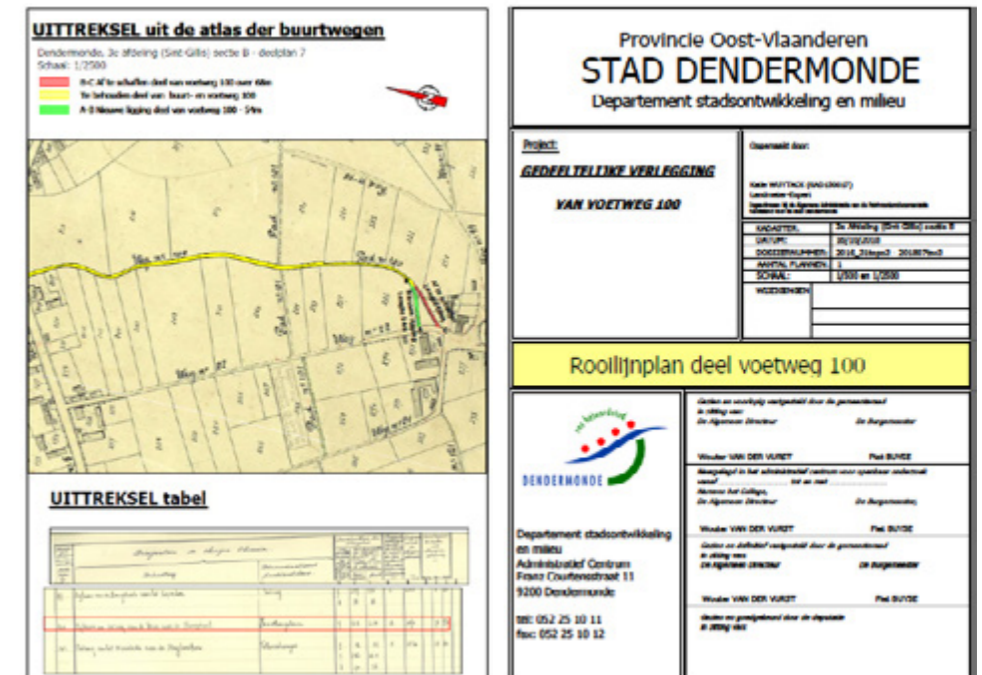
Vervolgens moet de gouverneur het volledige dossier aan de bevoegde Vlaamse minister overmaken. De minister kan op zijn beurt 2 beslissingen nemen:

- Verwerpt het beroep en geeft goedkeuring aan het besluit van de deputatie: dit wil zeggen dat er akkoord gegaan wordt met de beslissing genomen door de deputatie. De beslissing van de deputatie is nu definitief
- Aanvaardt het beroep en vernietigt het besluit van de deputatie: de deputatie kan haar beslissing herzien. Dit kan zowel inhoudelijk of procedureel zijn.

Indien de minister het beroep verwerpt is geen hoger administratief beroep mogelijk. Er kan enkel een annulatieberoep bij de Raad van State tegen het deputatiebesluit worden ingediend.

Hoewel de procedure gelijk is voor deze aanpassingen zijn er afwijkende dossiersamenstellingen. Gezien het belangrijk is voor de volledigheid en de ontvankelijkheid van een dossier geven wij hierbij kort de verplichte stukken van een dossier weer:

¹²Adres, Gouvernmentstraat 1, 9000 Gent



© Stad Dendermonde

Bij wijziging of verplaatsing¹³

- Uittreksel uit Atlas Der Buurtwegen
- Uittreksel van kadasterplan
- Situeringsplan
- Titelblad
- Rooilijnplan (met eventueel grondinnameplan en schattingsverslag)
- Duidelijke foto's, vanuit verschillende perspectieven
- Andere relevante plannen of documenten (RUP, tragewegenplan, verkavelingsplan, ...)

Bij afschaffing¹⁴

- Uittreksel uit Atlas Der Buurtwegen
- Uittreksel van kadasterplan
- Situeringsplan
- Titelblad
- Foto's
- Andere relevante plannen of documenten (RUP, trage wegenplan, verkavelingsplan, ...)

Bij aanpassen van de rooilijn¹⁵

- Situeringsplan
- Titelblad
- Rooilijnplan (met eventueel grondinnameplan en schattingsverslag)
- Foto's
- Andere relevante plannen of documenten (RUP, trage wegenplan, verkavelingsplan, ...)

¹³ Checklist website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

¹⁴ Checklist website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

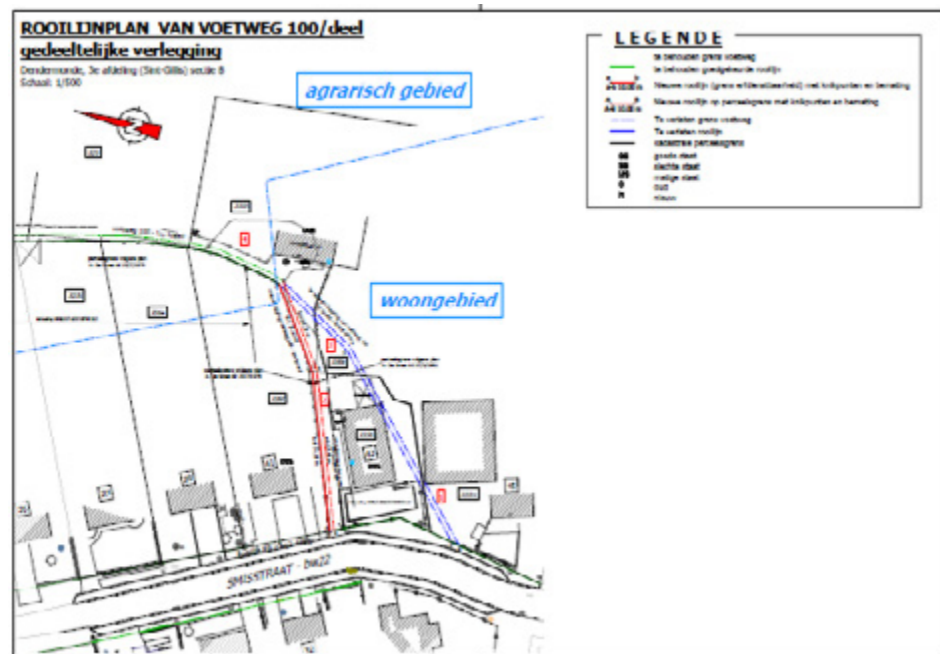
¹⁵ Checklist website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

Rooilijn

In de toelichtingsnota van Ruimte Vlaanderen van juni 2014 met betrekking tot de wijziging van de regelgeving inzake buurtwegen wordt de rooilijn als volgt beschreven:

“Een rooilijn geeft de grens aan van het openbaar domein.

De rooilijn van een weg over privaat domein geeft de rand van de weg aan of de scheiding tussen de openbare weg en de aangelande grond, ook al is er geen onderscheid van eigendom. Er is immers wel een openbaar gebruik van de weg. Voor veel wegen valt de rooilijn samen met een scheiding tussen de overheidseigendom en privé-eigendom, maar dat is dus niet noodzakelijk zo. In die zin hoeft de vaststelling van een rooilijnplan ook niet steeds gepaard te gaan met de vaststelling van een onteigeningsplan.”



© Stad Dendermonde

Hoewel het raadzaam is om van elke gemeenteweg over een rooilijnplan te beschikken, kan de deputatie enkel een beslissing nemen over rooilijnen voor buurt- en voetwegen (d.w.z. gemeentewegen waarvan het statuut geregeld wordt door de buurtwegenwet). De deputatie kan geen beslissing nemen over (definitief vastgestelde) rooilijnplannen voor gewone gemeentewegen.

Een rooilijn die vandaag wordt opgemaakt kan een wensbeeld zijn voor wegeniswerken op korte termijn maar zou in de eerste plaats een visie moeten zijn op langere termijn. Ze kan weergeven naar welk wegbeeld men streeft. De rooilijn is een bindend instrument dat moet verhinderen dat bouwplannen op aangelande percelen dat wensbeeld verhinderen. Hierbij is de bevoegde overheid niet verplicht om direct over te gaan tot grondaankopen.

Bij de opmaak van een rooilijnplan tracht men steeds de lasten gelijk te verdelen over gelijkaardige percelen en te streven naar een uniforme wegbreedte. Voor de realisatie van de rooilijn is het mogelijk dat er gronden van de aangelande percelen moeten aangekocht worden (in geel te markeren) of dat gronden van de overheid verkocht gaan worden aan de aangelande percelen (desaffectatie – in rood te markeren).

Bij het lokaal wijzigen van een rooilijnplan is het raadzaam om de volledige rooilijn van die straat opnieuw te bestendigen. Op deze manier ligt de volledige rooilijn vast in Lambertcoördinaten en moet je als administratie ook maar terugvallen op 1 rooilijnplan, in plaats van een lappendeken aan stukken rooilijn goedgekeurd op verschillende tijdstippen.

Atlas der Buurtwegen, (ruil)verkavelingen, eerdere rooilijnplannen, het kadaster, maar ook registratie en stedenbouwkundige vergunningen zijn allemaal te raadplegen bronnen voor de opmaak van een rooilijnplan.

4.6 Kan een buurtweg verjaren?

Over deze vraag hebben reeds vele rechters zich moeten uitspreken en op deze vraag wordt niet altijd een eenduidig antwoord gegeven.

Het is art. 12 van de Wet op de Buurtwegen die deze vraag behandelt. Dit artikel bepaalt dat buurtwegen niet vatbaar zijn voor verjaring “zolang ze dienen tot het openbaar gebruik”.

Voor buurtwegen is het gebruik belangrijk, zonder uitspraak te doen over eigendom.

Het Burgerlijk Wetboek stelt dat openbaar domein niet kan verjaren.

Er dient dus vastgesteld te worden dat de buurtweg voor een periode van 30 jaar geen openbaar gebruik meer heeft gekend en dit ook de impliciete wil van de bevoegde overheid was. Openbaar gebruik dient niet continu te zijn, maar kan ook sporadisch of occasioneel zijn. Zo is een bedevaart die slechts 1 maal per jaar langskomt, voldoende om openbaar gebruik aan te tonen. Belangrijk is het gebruik te kunnen aantonen. Elementen aanwezig op het terrein kunnen dit aantonen, zoals onder andere verhardingen, afsluitingen, platgelopen begroeiing, ...

De partij die beweert dat een buurtweg zou verjaard zijn, moet dit gaan bewijzen. Verjaring treedt nooit automatisch op.

De instantie die zich beroept op de verjaring kan zich tot Vrederechter richten. De gemeentelijke wegbeheerder of andere verweerder kan met alle middelen van recht tegenbewijzen aandragen.

De Vrederechter kan dan het al dan niet optreden van verjaring bij vonnis vaststellen.

Het eventueel in onbruik zijn van een buurtweg neemt niet weg dat de buurtweg juridisch nog steeds bestaat. Zolang de procedure tot afschaffing nooit werd gevoerd door de gemeenteraad en werd goedgekeurd door de deputatie, blijft de buurtweg bestaan.

Dus na de uitspraak van de vrederechter dient alsnog de procedure tot afschaffing, en dus verwijdering uit de Atlas Der Buurtwegen, te worden gevolgd. De bekendmaking van het openbaar onderzoek heeft onder meer als functie derdenverzet tegen het vonnis mogelijk te maken. Mogelijks kan het zijn dat de gemeenteraad zich ook moet uitspreken over de desaffectatie van openbaar domein. Indien volgens de Atlas der Buurtwegen de bedding van de buurtweg openbaar domein is en de buurtweg wordt afgeschaft, dan komt er een deel openbaar domein vrij. Het is dan de gemeenteraad die moet beslissen over de nieuwe functie van dit deel openbaar domein. Dit kan bijvoorbeeld door de grond te verkopen (desaffectatie). Hierbij geldt het voorkeepsrecht van alle aangelanden.

4.7 Vestigen van een buurtweg door 30-jarige verkrijgende verjaring

Een gemeente kan een openbare erfdiensbaarheid van overgang verkrijgen door verjaring.

Deze verkrijgende verjaring behelst dat de doorgang gedurende 30 jaar voortdurend en onafgebroken, openbaar en niet dubbelzinnig gebruikt werd door eender wie met de bedoeling zich langs deze weg te verplaatsen zonder hiervoor akkoord te moeten vragen van de eigenaar.

24

- Voor deze wegen met openbaar gebruik, zonder dat ze opgetekend zijn in de Atlas der Buurtwegen wordt ook de term “feitelijke buurtwegen”¹⁶ gebruikt.
- Door de procedure van erkenning kunnen ze worden opgenomen in de Atlas der Buurtwegen

4.8 Buurtwegen en plantrecht

Plantrecht ter hoogte van buurtwegen is ontstaan uit het feit dat de landwegen vroeger eigendom waren van de aanpalende eigenaars. Sinds de Wet op de Buurtwegen bezitten deze aangelande eigenaars het plantrecht tussen de (verharde of onverharde) weg en hun aanpalende grond. De aangeplante bomen zijn eigendom van de eigenaars.

Deze eigenaars hebben het recht om bomen te planten op de wegberm. Ook als ze geen eigenaar zijn van de wegberm zelf.

Het plantrecht kan tenietgaan of overgedragen worden. De reglementering verschilt voor wegbermen in eigendom van het aanpalende erf en wegbermen in eigendom van de gemeente.

Voor wegbermen in eigendom van het aanpalende erf kan het plantrecht niet tenietgaan door onbruik. Een gemeente kan het plantrecht voor die bermen enkel verwerven als ze zelf bomen aanplant en de eigenaar zich daar niet tegen verzet. Het plantrecht kan door middel van bijvoorbeeld verkoop overgedragen worden aan de gemeente.

¹⁶Zie ook het boek “Fundamentele regels omtrent buurtwegen”, 1994, van Vuyle, H. “, meer bepaald: arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994 AR. 9551 - Gemeente Plombières t., Leclercq - Eerste Kamer Fr., Uit: Recente Arresten van het Hof van Cassatie 1994 - pg. 93-97



Als de wegberm eigendom van de gemeente is, kan het plantrecht wel tenietgaan door onbruik. Als een eigenaar gedurende 30 jaar geen bomen aanplant, vervalt zijn plantrecht.

Bij het kappen van bomen op deze bermen, kan de eigenaar deze bomen dan op basis van het plantrecht opnieuw aanplanten. Bij het verkrijgen van een kapvergunning zal een heraanplant tijdens het volgende planseizoen meestal worden opgelegd.

Een eigenaar kan zijn plantrecht vrijwillig afstaan aan de gemeente. Dit gebeurt door middel van een overeenkomst. Door het afstaan van het plantrecht vervalt de aansprakelijkheid en de eventuele vordering tot schadevergoeding als er beschadigingen aan het wegdek veroorzaakt worden door nieuw aangeplante bomen. Wil de overheid het plantrecht van de eigenaar overnemen zonder overeenkomst, dan kan dit door onteigening.

Dit plantrecht mag niet zomaar en willekeurig uitgeoefend worden. De bepalingen ervan staan beschreven in de provinciale reglementen op de buurtwegen of in gemeentelijke reglementen en/of verordeningen die minimumafstanden kunnen vermelden.

26 Op 28 oktober 1976 werd het huidige Provinciaal reglement Buurtwegen¹⁷ goedgekeurd waarin over beplantingen langsheen buurtwegen het volgende staat vermeld:

-
- *“Op de verharde wegen:
mogen de gerechtigden slechts nieuwe beplantingen of herbeplantingen aanbrengen, voor zover de bomen op minimum 3 m afstand van de rand van de bestaande of geplande rijweg (of indien een fietspad aanwezig of gepland is, op minimum 2 m afstand van de rand van dit fietspad) kunnen gepland worden.
Op de niet-verharde wegen:
mogen de bomen slechts op minimum 5 m afstand van de as van de weg gepland worden.”*
*Plantafstanden tussen de private eigendommen en gemeentewegen (geen buurtwegen) zijn in het Veldwetboek onder art. 35¹⁸ opgenomen:
“Hoogstammige bomen mogen slechts op een door vast en erkend gebruik bepaalde afstand gepland worden ...”*

Om zeker te zijn van de plaatselijke gebruiken kan men deze opvragen bij de griffie van het bevoegde vredegerecht.

Los van deze regelgeving zorgt beplanting vaak voor onenigheid waardoor over menig geschil door de rechtbank uitspraken werden gedaan.

Gezien beplanting een meerwaarde kan zijn voor de beleving van een trage weg, ondersteunt de deputatie het aanplanten van bomen langs trage wegen¹⁹ onder de vorm van een subsidie.

¹⁷ Reglement buurtwegen van de Provincie Oost-Vlaanderen - zie website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

¹⁸ Veldwetboek: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1886100730&table_name=wet

¹⁹ Reglement met betrekking tot het toekennen van subsidies aan de Oost-Vlaamse gemeenten met het oog op de concrete inrichting van hun tragewegennet – zie website <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

5. Nuttige websites

Provincie Oost-Vlaanderen - trage wegen en buurtwegen

<https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/mobiliteit/Buurtwegen%20en%20tragewegen.html>

GIS-Oost

<http://www.gisoost.be/home/index.php>

Geopunt

<https://www.geopunt.be/>

Interprovinciale databank trage wegen

<http://geo.vlaamsbrabant.be/tragewegen/>

Wegspotters

<https://www.wegspotters.be/>

Wet op de buurtwegen 10 april 1841

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1841041030&table_name=wet

Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juni 2014 tot vaststelling van nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek inzake buurtwegen

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a.pl

Toelichtingsnota met betrekking tot de wijziging aan de regelgeving met betrekking tot de buurtwegen

<http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/docs/2014buurtwegen.pdf>

Veldwetboek

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1886100730&table_name=wet

Rooilijnendecreet

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2009050813

28

-
-



Colofon

Uitgegeven in opdracht van de deputatie van de Provincie Oost-Vlaanderen

Beleidsverantwoordelijke: Riet Gillis, gedeputeerde Mobiliteit

Auteur: dienst Mobiliteit

Grafische vormgeving: dienst Communicatie

Druk: dienst Aankoop, Transport en Verzending

Uitgave: januari 2019