

Duiding omtrent Trage Wegen – 27 oktober 2020

Leefbaar Varsenare wil erkentelijk zijn voor de vragen en bezorgdheden die bij alle betrokken partijen leven omtrent de buurtwegen. We vragen het bestuur dan ook nogmaals om **dringend** hun verantwoordelijkheid op te nemen, alle betrokkenen goed te informeren, en een beleid uit te stippelen naar de (nabije) toekomst toe.

Zoals steeds willen we als Leefbaar Varsenare in open communicatie, en in volle transparantie in gesprek gaan met iedereen. Echter meegaan in de commotie en de emotie van het moment lijkt ons niet de beste manier om een gesprek aan te gaan.

Graag hadden we hieronder de nodige informatie en duiding aangeboden, die het mogelijk maakt om onze acties omtrent de buurtwegen in het juiste perspectief te zien, of op z'n minst de nuancering toe te laten...

1. Thema Trage wegen op de agenda sinds 6 november 2019 !

Sinds de oprichting van de werkgroepen rond mobiliteit **op 6 november 2019**, werd het thema van de 'trage wegen' op de agenda geplaatst. De verslaggeving van de vergaderingen werd steeds gepubliceerd voor het ruime publiek, en is nu nog te raadplegen op onze website.

In de werkgroepen hebben we, omwille van deze transparantie, geprobeerd om naast vertegenwoordiging van de inwoners, ook zeker van elke politieke fractie een vertegenwoordiger te laten deelnemen, om zodoende ook de lijn naar het gemeentebestuur open te houden.

2. Communicatie met de gemeente sinds 7 februari 2020 !

Op 7 februari 2020 vroeg de Leefbaar Varsenare in een schrijven aan het bestuur, omwille van werken aan de begraafplaats en bezorgdheid voor mogelijks conflict met de ligging van een buurtweg, om een overleg. Hieraan werd **geen gehoor** gegeven.

Bij een 2e schrijven **op 5 maart 2020** werd wel een antwoord gegeven op de concrete situatie omtrent de begraafplaats, doch opnieuw werd de uitdrukkelijke vraag tot een overleg **niet beantwoord**.

Een 3e schrijven, **op 13 april 2020**, gericht aan de schepenen van toerisme (en trage wegen) en 2 fractieleden van de besturende partij werd eveneens **niet beantwoord**.

Ook het schrijven **van 18 april 2020** aan de burgemeester, en in copy aan de voltallige gemeenteraad, met de vraag tot overleg rond de buurtwegen, werd **niet beantwoord**.

Tenslotte werd **op 18 mei 2020** door de werkgroep een 'vraag tot herwaardering' gestuurd naar de voorzitter en alle leden van de gemeenteraad, én werd aan het college van burgemeester en schepenen een verzoekschrift gestuurd 'opleggen van last tot herstel van gemeentewegen'.

"Eenieder die door overtredingen van verbodsbepalingen als vermeld in artikel 38 of van het reglement, vermeld in artikel 36, 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 40, tweede lid." - "Het college van burgemeester en schepenen beslist binnen de termijn van dertig dagen over het verzoek." (Gemeentewegendecreet van 3 mei 2019)

Op het schrijven aan de voorzitter van de gemeenteraad, en alle raadsleden (vraag tot herwaardering) kwam [géén antwoord](#).

Het schrijven aan het college (last tot herstel) werd pas op 30 juni 2020 als volgt beantwoord:

“Naar aanleiding van uw vraag heeft het schepencollege in zitting van 22 juni 2020 beslist om een onderzoek te voeren naar de noodzaak, de wenselijkheid en de mogelijkheid om deze trage wegen terug open te stellen.” (Dit antwoord kende de gemeente de referentie U/ROL/2020/515134 toe.)

Hiermee voldoet het college niet aan het decreet op de gemeentewegen van 3 mei 2019, wat niet enkel stelt dit verzoek verplicht te behandelen binnen een termijn van 30 dagen, doch ook in het antwoord een gemotiveerde uitleg te moeten geven waarom het al dan niet wenst in te gaan op het verzoek. Bovenstaande antwoord kan [bezwaarlijk ‘gemotiveerd’](#) genoemd worden.

Het Gemeentewegendecreet van 3 mei 2019 legt namelijk een beheers- en vrijwaringsplicht op aan de gemeentebesturen voor alle gemeentewegen. Hieronder vallen ook de trage wegen, waarvan de rooilijn vaak werd opgetekend in de Atlas der Buurtwegen. De gemeentebesturen worden geacht door dit decreet een beleid te voeren dat gericht is op meer verkeersveiligheid en moet bijdragen tot het ontwikkelen van een fijnmazig netwerk aan trage wegen.

In 2013 heeft de provincieraad van West-Vlaanderen het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) herzien, waarin het beleidskader voor de trage wegen werd opgenomen.

Het PRS roept de gemeenten op om in samenspraak met alle belanghebbende actoren een visie op te stellen en prioriteiten vast te leggen. De basisprincipes van die visie worden ingeschreven in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS). (bron: Brochure ‘Trage wegen in West-Vlaanderen, Wegwijs in de nieuwe regelgeving’ – uitgave Provincie West-Vlaanderen)

Nu lijkt ons, tussen 2013 en 2020 (7 jaar!), het bestuur van de gemeente over voldoende tijd beschikt te hebben om naast een inventarisatie ook een visie en beleidsplan ontwikkeld te hebben. Intussen zijn de voorbeelden legio van gemeentes die wel blijk geven van een onderbouwde en transparante manier om deze problematiek in dialoog met de inwoners aan te pakken. Denken we hierbij maar aan Brugge, Zedelgem, Damme,...

Daarbij werd in het antwoord [nog steeds niet ingegaan op de herhaalde vraag tot overleg](#).

In de gemeenteraad van **7 september 2020** werd door de oppositie gevraagd naar de stand van zaken omtrent de inventarisatie van de buurtwegen, en verwees men hierbij naar het schrijven van ‘Leefbaar Varsenare’. Toen de antwoordende schepen hierop verwees naar de Atlas der Buurtwegen, **bleek er sinds 2013 van inventarisatie nog géén werk gemaakt.**

Uiteindelijk schrijft Leefbaar Varsenare **op 22 september 2020** de gouverneur (en 2 gedeputeerden) aan met vraag hoe de uitgestoken hand naar de gemeente dan toch beantwoord kan worden en kan leiden tot een constructief en volwassen gesprek.

Stellen dat er met de gemeente niet gesproken is, onvoldoende appel zou gedaan zijn op de verantwoordelijkheid van de gemeente, of dat Leefbaar Varsenare de gemeente en de provincie links laat liggen, is dan ook NIET CORRECT.

Beweren dat Leefbaar Varsenare ‘het recht in eigen handen neemt zonder voldoende inspanning om de gemeente in hun verantwoordelijkheid te appelleren’ lijkt ons evenmin correct.

3. Her-opfrissen Trage Wegen aan de hand van een wandeling, sinds 19 april 2020 !

Vanuit de vaststelling dat er de voorbije 10 jaar al veel gesproken werd over de trage wegen, doch dat er in de praktijk géén enkele concrete stap gezet werd omtrent de buurtwegen, en zelfs géén enkele eigenaar aangesproken werd, wou en wil Leefbaar Varsenare deze problematiek méér in de kijker zetten.

Het behoud van onze buurtwegen is niet alleen een taak voor de gemeentebesturen, maar ook voor elke burger, individueel of in verenigingsverband. De bijdrage van ieder van ons, van elke vereniging, organisatie... aan het toegankelijk houden van de buurtwegen kan worden samengevat met een drietal trefwoorden: waakzaamheid, gebruik en, waar nodig, ook concrete actie. (Onze buurtwegen juridisch bekeken, Koning Boudewijnstichting, januari 2002)

Op 19 april wordt een digitale brochure gepubliceerd van een 'Trage-Wegen Wandeling', om enerzijds de inwoners bewust te maken van de verborgen buurtwegen, doch anderzijds ook de gemeente wakker te schudden om in actie te komen. In corona-tijden een welkome aanvulling voor velen. **Begin juli** komt de papieren versie beschikbaar.

Wanneer het openbaar karakter van een bepaalde weg betwist wordt, gebruik je hem best in groep. Geef desnoods enige richtbaarheid aan het gebruik door er bv een wandeltocht of –parcours langs te leiden. (Advies Koning Boudewijnstichting uit Onze buurtwegen juridisch bekeken, januari 2002)

Begin oktober wordt de 'bewegwijzerde wandeling nav de dag van de trage wegen' aangekondigd via sociale media en mails.

Op 15 oktober 2020 worden we door de verantwoordelijke schepen gecontacteerd voor **een overleg dat plaatsvindt op 16 oktober**.

Op 18 oktober, dag van de Trage Wegen wordt de weg voorzien van pijlen, en aanvullende info-panelen omtrent mobiliteit en erfgoed.

Zoals steeds (zie ook in de brochure) roepen we de mensen op om de gewassen te respecteren en geen zwerfvuil achter te laten. Zelf gaan we ter plaatse zwerfvuil oprapen. Op de stukken van de trage weg die door akkerland en of weiland lopen wordt enkel stukken landbouwplastic gevonden.

Méér dan 100 deelnemers genieten op 18 oktober van enkele buurtwegen die Varsenare vanuit een ander perspectief laten zien... Hiermee onderstrepen ze met elke voetstap mede het belang én de noodzaak van het heropenen van deze wegen. (Hieronder verschillende deelnemers van verschillende politieke fracties van Jabbeke).

Een controle op de avond van de wandeling leert ons dat er zeer respectvol met de gewassen en percelen omgegaan werd! (getuigen de vele foto's).

We geloven ook dat deze Trage Wegen kunnen leiden tot win-win-situaties, waarbij het ruime publiek dichter bij de landbouw gebracht wordt, streekproducten zichtbaar worden, en de nodige aandacht krijgen.

4. Communicatie met de eigenaars sinds 24 juni 2020

Het is een realiteit dat sommige van de buurtwegen, niettegenstaande per definitie publiek toegankelijk, over privé-eigendom lopen. Het staat de gemeente vrij om voor sommige van deze wegen die niet langer toegankelijk zijn (bvb bebouwd), of waarvoor een alternatieve route wenselijk is (bvb door privé-tuin) een alternatieve route te zoeken. Het gemeentewegendecreet biedt deze optie uitdrukkelijk aan.

De gegevens van de eigenaars van de betreffende gronden kunnen niet zomaar bij de gemeente opgevraagd worden o.w.v. privacy. De gemeente en het bestuur beschikken echter wél over deze gegevens.

Slechts door toevallige ontmoetingen vernamen wij, als leefbaar Varsenare, wie de eigenaars zijn van de respectievelijke percelen.

Naar aanleiding van de afronding van de werkgroepen mobiliteit, wordt **op 24 juni 2020** met een aantal werkgroep-leden de trage-wegen wandeling gedaan. Tijdens deze wandeling worden we aangesproken door de eigenaar van het perceel tussen de dreef Ter Straeten en de Hogeweg, die ons enkel vraagt voorzichtig te zijn voor de aardappelen die daar gepland werden.

Een tweede eigenaar had tussen de Westernieuwweg en de Kwetshagestraat op zijn weiland een stuk van de buurtweg afgebakend, waardoor de route duidelijk was voor alle wandelaars. Hij vergaste ons die avond (24 juni) ook op een gezellige babbel.

In **22 juli 2020** werden we gecontacteerd door de eigenaar van de buurtweg tussen de Oudenburgweg en de Legeweg. Deze werd die dag voor het éérst gecontacteerd door de gemeente omtrent het bestaan van een buurtweg op zijn gronden!

Verder in de zomer geraken we aan de praat van de gebruiker (niet de eigenaar) van de percelen tussen de Oudenburgweg en de Legeweg. Hij beaamt het bestaan van de buurtweg die tot voor kort nog grotendeels als toegangsweg naar de percelen gebruikt werd voor de tractoren.

Naar aanleiding van de aankondiging van de Dag van de Trage Wegen, worden we eind september door de eigenaar van de percelen tussen Hof ter Straeten en de Hogeweg verwittigd dat de doorgang mogelijks versperd wordt door omgevallen populieren...

Zodoende waren we in de veronderstelling dat de eigenaars voldoende op de hoogte gebracht werden. (Tenzij we ons vergissen hebben we alle eigenaars/gebruikers gesproken)

Het gesprek voeren rond de verdere statuten van de buurtwegen of de exacte (alternatieve) trajecten ervan **behoort niet tot de verantwoordelijkheid, noch het mandaat van de werkgroep. Het is aan de gemeente, die naar eigen zeggen reeds 10 jaar met deze materie bezig is, om met de betrokkenen goede afspraken te maken.**

Anderzijds kan elke burger de gemeente appelleren op hun verantwoordelijkheid rond deze materie. In de 6 maanden dat de buurtwegen 'opnieuw' gebruikt worden, werd steeds respectvol met de gewassen en de eigendommen omgegaan. We zijn ervan overtuigd dat ook voor de landbouwers of gebruikers van de percelen, de ontsluiting een meerwaarde kan bieden. De wegen brengen de buurt dicht bij de landbouw, streekproducten worden zichtbaar, en krijgen aandacht (cfr groeten- en fruit-automaat eind dreef Ter Straeten).

Stellen dat er met de eigenaars niet gesproken is, lijkt ons inziens niet correct. Er is natuurlijk geen structureel overleg geweest omtrent het her-activeren van deze wegen, de ligging of de juridische statuten. Deze rol is aan het gemeentebestuur toebedeeld, die naar eigen zeggen, daar reeds 10 jaar mee bezig is. (Leefbaar Varsenare heeft hierin geen enkel mandaat!)

5. Feiten en Fictie

Omtrent de trage wegen en buurtwegen doen veel fabeltjes de ronde.

Op internet vind je zeer makkelijk het gemeentewegendecreet terug, net als een handleiding voor de lokale besturen... Het is dan ook goed jezelf te informeren vooraleer je je laat meeslepen ...

- **Buurtwegen kunnen niet verjaren!** Ook al liep er 80 jaar niemand meer over deze weg, toch blijft deze publiek toegankelijk. Door de jaren heen werden echter sommige buurtwegen niet langer toegankelijk (bv autosnelweg die de buurtweg doorsnijdt, buurtweg door privétuin,...). Toch is het de plicht van de gemeente om in eerste instantie te zoeken naar alternatieven, vooraleer de piste van opheffing te overwegen.
- **De ligging van de buurtwegen** kan bekeken worden in het gemeentehuis, waar een exemplaar van de 'Atlas der Buurtwegen' ligt. Deze is ook digitaal te bekijken via geopunt.be. Op dezelfde site kan je via de menuknop 'reis door de tijd' luchtfoto's en kaarten terugvinden van 1841 (atlas der buurtwegen), en meer recent ook 1971, 1979-1990, 2000-2003, 2019. Dit vermijdt soms lege discussies over het al of niet nog in gebruik zijn van de betreffende wegen... Aan de hand van de historische luchtfoto's kunnen de wegen duidelijk herkend worden. Ook laten de moderne applicaties toe om verschillende (historische en actuele kaarten) in lagen boven elkaar te leggen.
Anderzijds loopt Varsenare nog vol van mensen die deze buurtwegen nog gebruikten, vaak minder dan 35 jaar geleden...
Ook deze verhalen bevestigen de aanwezigheid van die buurtwegen.
Slechts uitzonderlijk zal de gemeente moeten beroep doen op een landmeter-expert, om aan de hand van landschapselementen de exacte locatie te bepalen.
- Er zijn duidelijke **richtlijnen** terug te vinden in het gemeentewegendecreet **omtrent het onderhoud, afbakening, ...** De gemeente is verplicht als wegbeheerder alle gemeentewegen te onderhouden en/of heraan te leggen (zelfs al ligt deze op privédoein). De gemeente is als wegbeheerder ook verantwoordelijk voor het onderhoud en het vrijwaren van de toegankelijkheid. Sommige gemeentes maken afspraken met de gebruikers omtrent het onderhoud en bieden hiervoor zelfs een vergoeding. Dit is echter niet verplicht.
- Juridisch gezien hebben trage wegen in het algemeen geen 'gemeenschappelijke' noemer. Er zijn verschillende statuten mogelijk. Naast de buurt- en voetwegen uit de Atlas der Buurtwegen zijn er feitelijke buurtwegen, openbaar gebruikte wegen en gemeentewegen, waarvan de eigendom in handen is van de overheid. Wie de eigenaar van de bedding van de weg ook is, **de openbare bestemming schakelt alle private rechten die in tegenspraak zijn met het openbaar gebruik uit**. De gemeente heeft daarenboven de politiebevoegdheid om dit te handhaven. De rechtsbasis hiervoor steunt op de Wet op de Buurtwegen, op verkrijgende verjaring volgens het Burgerlijk Wetboek en op rechtspraak hieromtrent.
De politiebevoegdheid van de burgemeester betekent meteen verantwoordelijkheid: zowel strafrechtelijk als burgerrechtelijk kan hij aansprakelijk worden gesteld voor ongevallen die zich zouden voordoen naar aanleiding of ten gevolge van al dan niet illegale afsluitingen, bv met prikkeldraad.
- Ook **rond schade of ongeval** is een geldende wetgeving voorhanden. De trage wegen vallen trouwens ook onder de code van de openbare weg. Denk hierbij ook aan de gemeentewet, gemeentelijke verordeningen, het politiereglement en het veldwetboek.
- **Het afsluiten of versperren van een trage weg** is onverenigbaar met de wettelijke bestemming als openbare weg. Zodoende beperkt het Burgerlijk Wetboek het eigendomsrecht en geldt het recht om de eigendommen af te sluiten niet voor een trage weg.

- **De vergelijking met een stuk bouwgrond**, waarvoor éérst een bouwvergunning dient afgeleverd door de gemeente vooraleer deze kan bebouwd worden, **klopt totaal niet**. De buurtwegen en gemeentewegen zijn per definitie publiek toegankelijk (of als we toch willen vergelijken met de bouwgrond: de bouwvergunning is reeds goedgekeurd!). Hiervoor is geen enkele vergunning of toestemming nodig! Ook al ligt deze grond op een privéterrein, toch blijft het doorgangsrecht en de publieke toegankelijkheid gewaarborgd. Hierbij zou de redenering zelf moeten omgekeerd worden: De buurtwegen die in onbruik geraakt zijn, zijn zeer vaak (vaak ook onbedoeld) ingenomen door de eigenaars of gebruikers. Deze vroegen hiervoor nooit toestemming aan de gemeente...of aan het ruimere publiek... Het gemeentewegen decreet bepaalt zelfs dat het bestuur een dwangsom kan opleggen, wanneer niet of niet tijdig voldaan wordt aan de opgelegde herstelmaatregelen aan buurtwegen, die door privépersonen ontoegankelijk gemaakt werden. Als echter toch beslist wordt een erfdienstbaarheid op te heffen, stijgt de grondwaarde van het perceel. De eigenaar van de bedding van de weg zal hiervoor een meerwaarde moeten betalen aan de gemeente. Dit is de zogenaamde welvoegelijkheidsvergoeding.

Hopelijk bieden we hier voor iedereen voldoende duidelijkheid in de polemiek omtrent de buurtwegen. We willen ook steeds verdere toelichting geven mocht u verder nog vragen hebben. We houden van open communicatie en transparantie, doch wensen ook de objectieve feiten te benoemen en deze in het debat ook mee te nemen.

We sluiten dan ook sterk aan bij de stelling “Varsenare wordt pas leefbaar met wederzijds begrip, respect en overleg.” Maar in het overleg is het ook belangrijk de zaken helder te zien, en te vertrekken vanuit de juiste informatie!

Leefbaar Varsenare, 27 oktober 2020