



Varsenare, 22 september 2020.

Betreft: Vraag tot advies omtrent communicatie met het lokale bestuur.

Geachte Gouverneur,

Geachte Gedeputeerde voor mobiliteit, toerisme en recreatie,

Graag hadden wij uw advies ingewonnen betreffende de verdere communicatie met het bestuur van de gemeente Jabbeke.

Wij, Leefbaar Varsenare, zijn een burgerparticipatie-platform dat vanuit een aantal bezorgdheden omtrent de mobiliteit, ruimtelijke ordening, natuur, jeugdbeleid,... of samenvattend de leefbaarheid van ons dorp, in april 2019 opgericht werd. We willen een politiek neutraal platform bieden voor de inwoners van Varsenare, dat **op een positieve, constructieve en transparante manier** het gesprek aangaat met het bestuur en andere belangrijke stakeholders.

U kunt al onze acties en verslagen van overlegmomenten volledig terugvinden op onze webpagina www.leefbaarvarsenare.be.

Als eerste thema wensten we, omwille van de toenemende verkeersdruk, de toenemende bebouwing e.a. eerst **de verkeersleefbaarheid** van ons dorp op de agenda te zetten. Een grote enquête onder de inwoners (zomer 2019) met meer dan 800 respondenten, met terugkoppeling aan inwoners en bestuur, resulteerde in het opstarten van werkgroepen rond mobiliteit. Hierbij werden naast 'gewone' inwoners, ook vertegenwoordigers uit alle politieke fracties én deskundigen omtrent mobiliteit samen aan tafel gebracht. Trots waren we dan ook om het resultaat van onze denkoefening, gedragen door de inwoners (Portfolio Mobiliteit – zie website) te kunnen voorstellen, en mee te geven aan het studie bureau dat intussen door de gemeente aangesteld werd om de verkeerssituatie in de dorpskern te onderzoeken.

In de periode oktober 2019 – juni 2020 werden intussen ook reeds heel wat quick-wins rond mobiliteit (kleine investeringen die geen impact hebben op het grotere plaatje) overgemaakt aan de gemeente. Hiervan werden een aantal goedgekeurd, of zelfs al uitgevoerd.

De communicatie met het bestuur verloopt stroef (geen direct overleg, enkel de strikt noodzakelijke formele communicatie, geen samspraak omtrent beslissingen...) doch we slagen er door onze volhardendheid wel minstens in gehoord te worden...

Het is jammer te moeten vaststellen dat de burgerparticipatie en inspraak, zoals het in het gemeentedecreet omschreven, en zowel door Vlaanderen, als de provincie West-Vlaanderen zeer sterk gepromoot wordt, in de realiteit vaak een lege doos blijkt.

“Een grotere betrokkenheid van de burger draagt bij tot een vervolmaking van de lokale democratie, het verhoogt de acceptatiegraad van het optreden van het gemeentebestuur en het zorgt voor een verbetering van de kwaliteit van het beleid.” (Bron: <http://www.participatiewordtgesmaakt.be/nl/je-bent-bestuurder/maatschappelijke-ontwikkeling/gemeentedecreet/>)



Echter omtrent de trage wegen, die een wezenlijk deel uitmaken van een goed mobiliteitsplan, blijft de werkgroep Leefbaar Varsenare botsen op een grote stilte, of nietszeggende formaliteiten...

Op 7 februari 2020 vroeg de werkgroep in een schrijven aan het bestuur, omwille van onduidelijkheid rond werken aan de begraafplaats en een bezorgdheid voor mogelijks conflict met de ligging van een buurtweg, om een overleg.

Hieraan werd geen gehoor gegeven.

Bij een 2^e 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 3^e schrijven, op 13 april 2020, gericht aan de schepenen van toerisme 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**'.

"Enieder 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. De krachtlijnen van het provinciale beleidskader voor trage wegen werden mee in het PRS 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, sinds 2013, 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.

Groot was dan ook onze verbazing, toen op de gemeenteraad van 7 september 2020 de opheffing van een buurtweg (Sentier 24) geagendeerd en goedgekeurd werd (punt 7 op de agenda van de gemeenteraad).

Blijkbaar had het bestuur dan toch al voldoende zicht op “de noodzaak, de wenselijkheid en de mogelijkheid om deze trage wegen terug open te stellen”, zoals ze in hun schrijven van 30 juni 2020 formuleerden... ???

Het lijkt ons ook zeer bizar dat bepaalde buurtwegen opgegeven worden, zonder dat daar een visie of plan achter zit. Ook West-Vlaanderen verwijst in z'n communicatie uitdrukkelijk op het belang van de samenhang van het netwerk van buurtwegen zoals vastgelegd in de Atlas. De samenhang en de kwaliteit van het netwerk trage wegen vormen trouwens de uitgangspunten van de Buurtwegentoets die de provincie oplegt.

Hierbij wordt dan ook de optie om de betreffende buurtweg te 'verleggen' straal genegeerd. (Een optie die zowel door Vlaanderen als de provincie voorgesteld wordt bij het mogelijk opheffen van buurtwegen.)

In dezelfde gemeenteraad en naar aanleiding van hetzelfde agendapunt, werd door de oppositie gevraagd naar de stand van zaken omtrent de inventarisatie van de buurtwegen, en werd hierbij verwezen naar het schrijven van 'Leefbaar Varsenare'.

Toen de antwoordende schepen hierop verwees naar de Atlas der Buurtwegen, bleek er van inventarisatie nog niet veel werk gemaakt.



In haar antwoord vermeldde ze dat er binnen het college wel een principiële bereidheid was om na te denken om bepaalde buurtwegen te heropenen, **doch dat volgens een beleidslijn van het schepencollege slechts openstelling gebeurt, mits medewerking van de eigenaar of de gebruiker, en dat gezocht wordt naar de mogelijkheid hiervoor een passende financiële vergoeding te geven aan diegenen die deze buurtweg momenteel privé gebruikten.** (zie ook ontwerp van notulen van de gemeenteraad van 7 september 2020)

Dit antwoord lijkt ons niet alleen **compleet strijdig met het decreet op de buurtwegen**, doch lijkt ons duidelijk een schijn van cliëntelisme, en belangenvermenging (afgesloten buurtweg die zich situeert op gronden gebruikt door betreffende schepen) uit te stralen...

Het decreet bepaalt eerder 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.

Eerder dan een financiële compensatie te geven, kan men zich de vraag stellen of men geen achterstallige huur zou kunnen vragen vanuit het bestuur, voor het jarenlang gebruik van openbaar domein voor privédoeleinden...

Mijnheer de Gouverneur, Mijnheer de Gedeputeerde,

Ons schrijven tot u overstijgt het agendapunt van deze bewuste gemeenteraad, wat vooral illustratief aangehaald werd om aan te geven hoe het bestuur momenteel met deze problematiek blijkt om te gaan.

Onze vraag tot u is eerder een adviesvraag omtrent de verdere communicatie tussen de inwoners van Varsenare, waarvoor het burgerparticipatieplatform Leefbaar Varsenare een spreekbuis is, en het lokale bestuur.

Hiervoor verwijzen we graag naar de brochure die door onze provincie uitgegeven werd, en waar volgende passage net aangeeft waar ook wij belang aan hechten:

“Ook gelooft de Provincie uitdrukkelijk in de meerwaarde van een ruime betrokkenheid van het middenveld en vrijwilligers om tot een trage wegensie te komen. Een trage wegensie die ruim gedragen wordt, heeft zonder twijfel een veel grotere kans op realisatie.” (bron: Brochure ‘Trage wegen in West-Vlaanderen, Wegwijs in de nieuwe regelgeving’ – uitgave Provincie West-Vlaanderen)

We blijven als inwoners met een gevoel zitten dat we niet als volwaardige en betrokken gesprekspartners beschouwd worden. Als je hier al kan spreken van een ‘gesprek’.



Aansluitend op ons motto om positief en constructief in dialoog te treden, blijven we uitdrukkelijk vragende partij om rond bovengenoemde thema samen in gesprek te gaan met het bestuur. We kiezen er bewust voor om ons niet negatief uit te laten op sociale media of andere kanalen, doch we wensen de zaken wel te benoemen, en behouden ons recht om transparant en ook gezond kritisch te mogen zijn (getuige ook onze facebookpagina en andere communicatie).

Mogelijks kan u ons adviseren welke opties er ons nog overblijven om het bestuur zover te krijgen dat zij de meermaals uitgestoken hand ook beantwoorden?

Steeds bereid om verdere toelichting te geven in een persoonlijk gesprek,
Groeten wij u met de meeste hoogachting.

Leefbaar Varsenare

Andy De Brabander, Filip Hoste, Brecht Igodt & Servaas Sierens

leefbaarvarsenare@gmail.com

www.leefbaarvarsenare.be

<https://www.facebook.com/Leefbaar-Varsenare-696514564143483/>