

JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
CH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
RTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURI-
EGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH
URIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
CH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
RTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURI-
EGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH
URIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
CH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
RTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURI-
EGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH
URIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
CH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
RTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURI-
EGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH
URIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
CH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
RTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURI-
EGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH

BUURTWEGEN JURIDISCH

TWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
N JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
DISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURI-



EGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH
URIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN
SCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN JURIDISCH BUURTWEGEN

JURIDISCH BEKEKEN ONZE
BUURTWEGEN JURIDISCH
BEKEKEN ONZE BUURT-
WEGEN JURIDISCH BEKE-
KEN ONZE BUURTWEGEN
JURIDISCH BEKEKEN ONZE
BUURTWEGEN JURIDISCH
BEKEKEN ONZE BUURT-
WEGEN JURIDISCH BEKE-
KEN ONZE BUURTWEGEN

**EEN BROCHURE
VOOR GEMEENTEBESTUREN EN GEBRUIKERS**

Tweede herwerkte uitgave

ANNE MIE DRAYE



MET DANK AAN

Prof. Dr. M. ANTROP (Gent)

Prof. Dr. M. BOES (Leuven)

De heer P. MAES, journalist

Prof. Dr. H. VUYE (Namen)

WOORD VOORAF ... 5

INLEIDING ... 7

HET JURIDISCH KADER ... 9

Onze buurtwegen binnen het wegenrecht. Het openbaar domein 9

De indeling der wegen 11

De hoofdwegen en de kleine wegen 11

De wet van 10 april 1841 op de buurtwegen: totstandkoming 12

De erkenning van buurtwegen via het opmaken of aanpassen van plannen 14

Inhoud en procedure tot opmaak van de plannen 15

De atlas der buurtwegen. Juridische betekenis 16

Het bewaren en het consulteren van de atlas der buurtwegen 19

Buurtwegen en gebruik. Bijzondere problemen 20

De verplaatsing en de afschaffing van een buurtweg 21

De verjaring van een buurtweg ten behoeve van een aangelande 24

De publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang 25

Het onderhoud van de buurtwegen 26

De politiebevoegdheid over de openbare wegen. Algemeen 28

De politie der buurtwegen krachtens de wet van 10 april 1841 29

De openbare wegen en het veldwetboek 30

WEGENRECHT IN DE PRAKTIJK .. 31

Een strategie voor het behoud van onze buurtwegen. Het principe 31

Waakzaamheid en controle als uitgangspunt 32

Gebruik als essentieel gegeven 33

Concrete acties voor het behoud van de buurtwegen: betrek er steeds het lokale bestuur bij 34

Het juridisch statuut van een buurtweg. Bewijsproblemen 35

Mogelijkheden voor de burger bij stilzitten van het bestuur 37

Het verleden van onze buurtwegen: een globaal plan 38

Tot besluit 39

BEKNOPTE BIBLIOGRAFIE .. 41

BIJLAGE .. 43

Tekst van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen

Zogenaamde buurtwegen, kerkwegels, land- en voetwegen verdienen actueel bijzondere aandacht en zorg omwille van hun historisch, landschappelijk, cultureel, ecologisch, recreatief en agrarisch belang. Historisch gezien is hun ontstaan te situeren primordiaal in functie van mobiliteit. Actueel zijn het –voor zover het netwerk nog intact is– verkeersveilige lokale verbindingen op het platteland en in dorpskernen.

Er stellen zich echter een aantal problemen die hogervermelde waarden én het gebruik in het gedrang brengen. Deze wegen dreigen aan “hoge snelheid” te verdwijnen en er bestaat geen actuele, globale inventaris. Antwoorden op volgende concrete vragen zijn niet pasklaar voorradig: welke wegen bestaan nog? in welke toestand? zijn er hiaten? welk is hun statuut (eigendom, onderhoud, beheer)? welke, inzonderheid cartografische bronnen zijn beschikbaar en welk is het statuut van deze kaarten?

Met de uitgave van dit dossier heeft de Koning Boudewijnstichting getracht alvast een aantal knelpunten en aandachtspunten m.b.t. hogergeschetste problematiek op een toegankelijke manier aan de orde te stellen, inzonderheid ten behoeve van de gemeentebesturen en van de gebruikers van diverse aard, de meest directe betrokkenen “op het terrein”.

De juridische invalshoek komt hier terecht op de eerste plaats ook in verband met de actiemiddelen om voor het behoud van deze wegen te ijveren. Door ruimtelijke ontwikkelingen –bv. een verkaveling– ontstaan onderbrekingen in het netwerk zonder dat verlenging wordt doorgevoerd; wegen worden eenzijdig afgesloten door eigenaar(s) of aangelanden of zij worden beetje bij beetje ingepalmd, bv. door omploegen. Een adagium geldt hier: “doodlopende” wegen zijn letterlijk ten dode opgeschreven.

Vanuit diverse instanties, particulieren en verenigingen worden initiatieven genomen en in groeiende mate aandacht besteed aan het voortbestaan van deze wegen en hun functies (medegebruik), doch een globale aanpak ontbreekt. De Koning Boudewijnstichting wil met de

uitgave van deze brochure alvast een bijdrage leveren voor een dergelijke aanpak.

De voorliggende brochure is reeds een tweede uitgave; de oorspronkelijke tekst werd in 1998 opgesteld. In de huidige versie komen een aantal recente evoluties in de rechtspraak aan bod en wordt ook verwezen naar structuurplanning en naar parlementaire besprekingen inzake wegenrecht.

Koning Boudewijnstichting
Brussel, januari 2002.

HET BEHOUD VAN ONZE BUURTWEGEN: EEN NOODZAAK

Voetwegen, veldwegen, kerkwegels...: allemaal benamingen die worden gebruikt voor de aanduiding van de mooie en rustige wegen die op het platteland en in de gebouwde omgeving zorgen voor veilige verbindingen van dorp tot dorp, van kerk tot kerk, van boerderij tot boerderij. Hun behoud is niet alleen omwille van de veiligheid van zwakke weggebruikers belangrijk, maar ook zinvol omwille van landschappelijke en cultuurhistorische redenen. Deze "trage" wegen, in deze brochure verder aangeduid als "buurtwegen"¹, hebben in vele gevallen ook een toeristisch-recreatieve functie, of zouden dat na een beperkt onderhoud kunnen krijgen.

Toch worden op dit ogenblik een groot aantal van deze wegen in hun voortbestaan bedreigd, door ontbrekend onderhoud en onrechtmatige inpalming, gecombineerd met onbruik. Waakzaamheid is geboden, maar het is nog niet te laat. Een nauwe samenwerking tussen lokale en provinciale besturen, verenigingen en burgers kan, nu nog, zorgen voor het behoud van zoveel mogelijk waardevolle buurtwegen.

Elke concrete actie ten behoeve van een buurtweg moet echter juridisch voldoende worden onderbouwd: het statuut van buurtwegen, de diverse wijzen waarop zij ontstaan, in stand worden gehouden en weer kunnen verdwijnen, is een ingewikkeld leerstuk. De wet op de buurtwegen dateert van 1841 en is niet altijd even duidelijk. Hij werd aangevuld met talrijke uitspraken van lagere en hogere rechtscolleges die al evenmin eenduidig zijn.

De bedoeling van deze brochure bestaat er dan ook in lokale besturen, verenigingen en alle mogelijke andere geïnteresseerden de juridische basisregels aan te reiken die hun acties kunnen ondersteunen, het blijvend of hernieuwd gebruik van een buurtweg kunnen legitimeren.

1. Ook al handelt deze brochure niet uitsluitend over in de atlas der buurtwegen ingeschreven wegen, maar bv. ook over andere landelijke wegen waarop een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang rust.

ONZE BUURTWEGEN BINNEN HET WEGENRECHT. HET OPENBAAR DOMEIN

Vooraleer kort in te gaan op de indeling der wegen, moet aandacht worden besteed aan een ander onderscheid, namelijk dat tussen openbare en particuliere wegen, en aan het begrip openbaar domein.

Particuliere wegen worden door natuurlijke personen en privaatrechtelijke rechtspersonen aangelegd op hun eigendom; zij behoren hen ook toe en dienen voor louter particulier gebruik. Sommige van deze wegen zijn eigendom van één enkele eigenaar, zo bv een dreef die toegang geeft tot één woning. Voor andere wegen geldt dan weer medeëigendom: los- of exploitatiewegen behoren in principe aan verschillende eigenaars toe, die hen elk voor eigen gebruik benutten.

Over particuliere wegen heeft de overheid geen enkele zeggenschap; ook de burger kan er geen enkel recht op laten gelden. In het kader van deze brochure komen zij slechts zijdelings aan bod.

Aansluitend bij de particuliere wegen, dient ook even te worden ingegaan op het bestaan van privaatrechtelijke erfdienstbaarheden, die kunnen worden onderverdeeld in conventionele en wettelijke erfdienstbaarheden.

Niet alle percelen grond beschikken over een rechtstreekse en/of gemakkelijk bruikbare toegang tot een openbare weg. In deze hypothese kunnen afspraken worden gemaakt tussen de eigenaars van diverse aan elkaar grenzende percelen over een zogenaamde private of privaatrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang: de eigenaar van het ene erf, het lijdend erf, verbindt zich ertoe doorgang te verschaffen aan de eigenaar van het andere erf, het heersend erf, ten behoeve waarvan precies de doorgang wordt verleend. Deze afspraken worden contractueel vastgelegd, bij voorbeeld in een notariële verkoopsakte. Vandaar dat ook wordt gesproken van een conventionele erfdienstbaarheid.

Wanneer een erf werkelijk ingesloten ligt, kan de eigenaar op grond van de bepalingen ingeschreven in het Burgerlijk Wetboek², een uitweg vorderen over de erven van zijn naburen. In dit geval gaat het niet lan-

2. Art 682 e.v. over het recht van uitweg.

ger om een conventionele maar om een wettelijke erfdiensbaaerheid, die toegekend wordt door de rechter.

Openbare wegen zijn de wegen die in feite een openbare bestemming hebben en waarvan het publiek gebruik kan maken. Of, anders gezegd: het zijn "verkeerswegen" met openbaar gebruik als bestemming.

Als dusdanig worden deze openbare wegen geacht te behoren tot het zogenaamde openbaar domein, tot de goederen die toebehoren aan een openbare rechtspersoon en door een uitdrukkelijke of impliciete beslissing van de bevoegde overheid worden bestemd tot het gebruik van allen, zonder onderscheid van de persoon³.

Goederen die behoren tot het openbaar domein, genieten in ons rechtssysteem een bijzondere bescherming: ze zijn buiten de handel. Dit impliceert dat zij onvervreemdbaar zijn, dus niet kunnen worden verkocht, geschonken. Zij kunnen principieel niet worden verkregen door verjaring en zijn in beginsel ook niet vatbaar voor beslag. Art. 1412bis van het Gerechtelijk Wetboek gaat immers uit van het principe van de onbeslaagbaarheid van overheidsgoederen in het algemeen, maar stelt ook dat elke overheid zelf de goederen kan aanduiden die wel voor beslag vatbaar zijn. Gebeurde dit niet, kan een schuldeiser beslag leggen op goederen die kennelijk niet nuttig zijn voor de uitoefening van de overheidstaak of voor de continuïteit van de openbare dienst.

Op goederen die behoren tot het openbaar domein kunnen ook slechts in beperkte mate erfdiensbaaerheden worden gevestigd: deze mogen immers de bestemming van de betreffende goederen niet belemmeren. Wel zal verder in deze brochure worden toegelicht dat de wet van 10 april 1841 die het statuut van een belangrijk deel van onze buurtwegen regelt, binnen zekere voorwaarden afwijkt van het principe van de onverjaarbaarheid van openbaar domein-goederen⁴.

Wanneer de bestemming van een goed dat behoort tot het openbaar domein verdwijnt, spreekt men naargelang het geval van stilzwijgende of uitdrukkelijke desaffectatie. Hierdoor komt een goed in het privaat domein van de overheid terecht, en gelden er heel wat minder strenge

3. Uit het vervolg van deze brochure zal blijken dat niet alle wegen die door het publiek kunnen worden gebruikt behoren tot het openbaar domein. Zo kunnen op wegen gelegen op privé-grond publiekrechtelijke erfdiensbaaerheden van doorgang worden gevestigd, die evengoed een gebruik door allen rechtvaardigen.

4. Zie de hoofding "De verjaring van een buurtweg ten behoeve van een aangelande". De wet op de buurtwegen kwam overigens tot stand op een ogenblik waarop het onderscheid tussen het openbaar en het privaat domein van de overheid, dat louter berust op rechtspraak, nog in ontwikkeling was.

regels voor. Zo kunnen goederen die behoren tot het privaat domein wel worden vervreemd en zijn ze, binnen de boven aangegeven grenzen vervat in art 1412bis van het Gerechtelijk Wetboek, ook vatbaar voor beslag.

DE INDELING DER WEGEN

De openbare wegen worden in twee grote categorieën onderverdeeld: hoofdwegen en kleine wegen.

De hoofdwegen bestaan uit de zogenaamde grote wegen: dit zijn de Rijkswegen, ten gevolge van de staatsvorming en de hiermee gepaard gaande bevoegdheidsoverdracht nu Gewestwegen, de provinciewegen en de autosnelwegen.

Voor wat de kleine wegen aangaat, wordt meestal een onderscheid gemaakt tussen gemeentewegen en buurtwegen.

De administratieve indeling van de wegen heeft belangrijke gevolgen voor hun beheer en onderhoud. De zogenaamde grote wegen worden beheerd door het Gewest, in voorkomend geval door de betrokken provincie. Het beheer van de kleine wegen komt voor rekening van de gemeente, en kan in de praktijk een zware opdracht zijn: vaak gaat het om een groot aantal kilometers.

Bij deze indeling en haar gevolgen op het vlak van beheer, moet worden benadrukt dat zij geen enkele invloed heeft op de politiebevoegdheid van de gemeentelijke overheid. Het lokale politiegezag met betrekking tot een vlot en veilig verkeer op alle openbare wegen, pleinen... heeft betrekking op het ganse grondgebied van de gemeente, dus ook op Gewest- en provinciewegen, wel met uitzondering van de autosnelwegen.

DE HOOFDWEGEN EN DE KLEINE WEGEN

Welke wegen behoren nu precies tot de categorie van de hoofdwegen? Zoals gezegd in de eerste plaats de zogenaamde grote wegen, die de hoofdverbindingswegen vormen; zij werden opgenomen in een lijst vastgesteld bij K.B. van 25 juli 1816, daterend uit de Hollandse periode dus. De wegen die destijds in deze lijst werden opgenomen, behoren

nog steeds tot de categorie van de grote wegen. De lijst moet uiteraard worden aangevuld met de wegen die intussen door het Rijk, later het Gewest, en door de provincie werden bij aangelegd.

Krachtens de bepalingen van de wet van 9 augustus 1948, bepaalt de Koning, nu dus in opvolging de Vlaamse Regering, na advies van de Bestendige Deputatie, desgevallend van de gemeenteraad, welke wegen binnen het Vlaams Gewest tot de grote wegen behoren.

Daarnaast maken ook de autosnelwegen deel uit van de hoofdwe-
gen: zij kregen een eigen statuut bij wet van 12 juli 1956, zoals gewij-
zigd door de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de
ruimtelijke ordening en de stedenbouw en door het latere decreet
betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd bij Besluit van de
Vlaamse Regering van 22 oktober 1996⁵.

De bevoegdheid om een openbare weg in te delen bij de categorie van
de autosnelwegen, komt momenteel ook toe aan de Vlaamse Regering.

Kleine wegen zijn verbindingswegen die onder het beheer van de
gemeente vallen.

Binnen deze tweede categorie wordt een bijkomende onderverdeling
gemaakt naar gemeentewegen – “straten”, die vaak in de bebouwde
kom zijn gelegen – en buurtwegen toe. De kleine wegen worden door
de meeste auteurs in negatieve zin gedefinieerd: het zijn de wegen die
niet in de bij K.B. van 25 juli 1816 vastgestelde lijst werden opgenomen
en die later ook niet door het Rijk, het Gewest of de Provincie werden
aangelegd. Voor de buurtwegen geldt desgevallend een bijkomend cri-
terium: de opname in de hierna beschreven atlas der buurtwegen. Zoals
verder in de tekst wordt aangegeven, is dit evenwel geen noodzaak.

De hier aangegeven indeling wordt in zekere zin nu reeds doorkruist
door de zogenaamde functionele indeling van het bestaande en het toe-
komstige wegennet die in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen werd
ingeschreven. De basis voor deze indeling wordt gevormd door de bereik-
baarheid van bepaalde plaatsen en/of de leefbaarheid voor de bewoners.

Zij voorziet in vijf categorieën: hoofdwe-
gen, primaire wegen I en II,
secundaire en lokale wegen. De hoofdfunctie die aan lokale wegen

5. Dit besluit werd bekrachtigd
bij decreet van 4 maart 1997,
B.S., 15 maart 1997.

wordt toebedeeld bestaat in het toegang geven. Lokale wegen zullen worden opgenomen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Zeer recent kondigde de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie in het Vlaams Parlement aan dat zijn bestuur momenteel een nieuw wegendecreet voorbereidt, onder meer om de bestaande wetgeving te coördineren in het kader van de gewenste administratieve vereenvoudiging. Volgens de Minister zal naar aanleiding van de voorbereiding van de nieuwe tekst ook de gelegenheid te baat worden genomen om de regeling die voor de buurtwegen geldt, te herzien en te vereenvoudigen^{5bis}.

DE WET VAN 10 APRIL 1841 OP DE BUURTWEGEN: TOTSTANDKOMING

Aanvankelijk werd het statuut van de buurtwegen beheerst door het oude, ongeschreven gewoonterecht. Pas in 1841 kwam daar verandering in, met het goedstemmen van de wet op de buurtwegen. Deze wet kaderde in een meer algemene inspanning van de bestuurders van het jonge België om de natie uit te rusten met goede verbindingswegen, die onontbeerlijk werden geacht voor een verhoogde economische bloei.

Naast de zogenaamde grote wegen, kregen ook de buurtwegen de nodige aandacht. Volgens de meeste auteurs zorgden deze buurtwegen midden vorige eeuw voor onvoldoende verbindingen en lagen zij er eerder verwaarloosd bij. Een beschuldigende vinger werd uitgestoken naar de aangelanden, die kennelijk maar al te gemakkelijk een stuk van de buurtweg inlijfden bij het eigen perceel grond dat er aan grensde. Dit gegeven leidde vaak tot eindeloze betwistingen.

Op 9 februari 1838 diende de toenmalige minister van Binnenlandse en Buitenlandse zaken bij de Kamer het wetsontwerp in dat uiteindelijk zal leiden tot de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen. Deze wet regelde de buurtwegenproblematiek op omvattende wijze en beoogde, in de eerste plaats met een strakke houding tegenover de aangelanden, voor de toekomst betwistingen te vermijden. De wet werd ingedeeld in

vijf hoofdstukken: de erkenning en de afpaling van de buurtwegen; het onderhoud en de verbetering van de buurtwegen; de verbreding, de rechtekking, de aanleg en de afschaffing van de buurtwegen; de buurtwegenpolitie en de provinciale verordeningen inzake de buurtwegen. Op basis van deze wet zullen in de periode 1843-1845 voor alle gemeenten leggers, openbare registers, van de buurtwegen worden opgemaakt, die de geschiedenis zullen ingaan als "atlassen der buurtwegen".

Ook al regelt de wet alle mogelijke aspecten van het fenomeen buurtweg, een definitie omvat hij niet. In artikel 1 van het oorspronkelijke ontwerp stond nochtans wel een dergelijke definitie ingeschreven: "Un chemin est vicinal, quel que soit le mode de circulation, lorsqu'il est légalement reconnu nécessaire à la généralité des habitants d'une ou de plusieurs communes, ou d'une fraction de commune". Of, vrij vertaald: een weg kan als buurtweg worden beschouwd wanneer hij, ongeacht het gebruikte vervoermiddel, wettelijk erkend wordt als een noodzaak voor de inwoners van één of meer gemeenten of voor een deel van een gemeente.

In de definitieve tekst van de wet komt deze definitie, die hoe dan ook zeer ruim was, niet meer voor. Tijdens de besprekingen in het parlement die het aannemen van de wet vooraf gingen, werd immers beslist de erkenning van de buurtwegen over te laten aan de lokale besturen, die best vertrouwd waren met de plaatselijke toestand, mits goedkeuring van de provinciale overheid. En deze idee vinden we wel duidelijk terug in het eerste hoofdstuk van de wet op de buurtwegen.

DE ERKENNING VAN BUURTWEGEN VIA HET OPMAKEN OF AANPASSEN VAN PLANNEN

Artikel 1, eerste lid van de wet op de buurtwegen bepaalt: "In de gemeenten waar geen algemene rooi- en afpalingsplannen –de rooilijn is met name de scheidingslijn tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen– bestaan, zullen de gemeentebesturen deze plannen doen opmaken binnen de termijn van twee jaar, te rekenen van de bekendmaking van deze wet".

Voor de op dat ogenblik reeds bestaande plannen werd een soort parallelle regeling ingeschreven in artikel 1: zij dienden binnen een zelfde periode te worden herzien of aangevuld, zodat zij uiteindelijk zouden beantwoorden aan dezelfde eisen als de nieuw op te maken plannen. Deze regeling sloot zeer duidelijk aan bij de realiteit: er bestonden heel wat oude edicten, ordonnanties, reglementen... die de aanleg van wegen regelden: deze moesten niet zomaar overboord worden gegooid, wel bijgewerkt, "geactualiseerd". Toch werd in de praktijk geen gebruik gemaakt van deze laatste mogelijkheid: overal werden nieuwe plannen opgesteld, wellicht omdat de op dat ogenblik bestaande plannen te gebrekkig waren.

Artikel 1 van de wet van 10 april 1841 heeft in de periode 1843-45 inderdaad geleid tot de opmaak van leggers, atlanten der buurtwegen voor alle gemeenten. De buurtwegen die indertijd in de leggers werden ingeschreven, kregen soms een naam maar altijd een nummer. Vaak zijn ze ook nu nog met dat nummer bekend.

INHOUD EN PROCEDURE TOT OPMAAK VAN DE PLANNEN

De artikelen 2 tot en met 9 van de wet van 10 april 1841 omvatten de procedurevoorschriften inzake de inhoud en de opmaak van de rooi- en afpalingsplannen voor de buurtwegen.

Het geheel der plannen wordt gevormd door:

- * een algemeen plan van de gemeente met het geheel van de buurtwegen (schaal 1/10.000);
- * detailplannen – het gaat hier om oppervlakten van 100 tot 150 hectaren – op schaal 1/2500, met gegevens zoals de tegenwoordige en de toekomstige breedte, de aanpalende eigenaars, maataanwijzingen om de grenzen van de weg te kunnen bepalen... Het aantal detailplannen varieert in functie van de oppervlakte van de gemeente;
- * tabellen met gegevens over de aanpalende eigendommen, de oppervlakten die aan de weg moesten worden teruggeschonken of van de aangelanden aangekocht en met een samenvatting van alle buurtwegen: lengte, ligging, onderhoudslast...

Eens de plannen opgemaakt, moeten zij gedurende twee maanden op het gemeentehuis ter inzage worden gelegd.

Elke burger, aangelande of niet, heeft het recht om bezwaren in te dienen bij de gemeenteraad. Het indienen van een bezwaar behelst wel inwonerschap of minstens woonstkeuze in de betrokken gemeente.

De eigenaars van gronden die aan de weg moeten worden teruggegeven of die daarin moeten worden ingelijfd, worden persoonlijk verwittigd dat de plannen ter inzage zijn. Van dat ogenblik af, beschikken zij over twee maanden om hun bezwaren in te dienen.

De Gemeenteraad doet uitspraak over de bezwaren binnen twee maanden na het verstrijken van de boven aangegeven termijn van twee maanden. Zijn beslissing wordt aan de indiener van het bezwaar betekend.

Deze laatste heeft van dit ogenblik af twee maanden de tijd om beroep aan te tekenen bij de Bestendige Deputatie: haar met redenen omklede beslissing volgt binnen de drie maanden en wordt opnieuw betekend aan de indiener van het bezwaar.

Tenslotte worden de plannen definitief vastgesteld door de Bestendige Deputatie. In diverse gerechtelijke uitspraken wordt duidelijk gesteld dat de bevoegdheid inzake het vaststellen van de plannen een echte zelfstandige beslissingsbevoegdheid is van de Deputatie, gebaseerd op de bepalingen van de wet van 10 april 1841. Het gaat dus niet om een aspect van administratief toezicht.

Beroep bij de Koning, ten gevolge van de staatshervorming bij de Vlaamse Regering, tegen de beslissing van de Deputatie is steeds mogelijk. De Regering oefent in deze hypothese wel een goedkeuringstoezicht uit.

DE ATLAS DER BUURTWEGEN. JURIDISCHE BETEKENIS

De opmaak van plannen, die rustig kan worden beschouwd als de hoofdbedoeling van de wet op de buurtwegen, moest leiden tot de vastlegging van het tracé en van de weggrenzen van vele reeds bestaande en in gebruik zijnde buurtwegen, ongeacht of de bedding van deze wegen nu openbaar of privé-eigendom⁶ was. Op die manier beoogde de wetgever de belangen van zowel de bevolking als de overheid veilig te stellen.

6. Zo was bv in de beide Vlaanderen de bedding van heel wat buurtwegen in oorsprong eigendom van de aangelanden.

Belangrijk is dat de plannen zelf, die dus gemeente per gemeente werden opgesteld, in geval van private gronden het eigendomsrecht over de betrokken percelen of delen van percelen niet overdragen aan de overheid. Wel vormen zij een titel, een mogelijke juridische basis voor een dergelijke overdracht, desgevallend door onteigening.

Daarnaast vormen de plannen voor de gemeente een wettige titel inzake de zogenaamde verkrijgende verjaring, na een verkorte termijn zelfs. De termijn waarna de gemeente door verkrijgende verjaring eigenaar wordt van een bedding bedraagt 10 of 20 jaar, naargelang de betrokken aangelande al dan niet binnen het eigen rechtsgebied van het Hof van Beroep woont waar de weg is gelegen. Precies deze aangelanden, desgevallend ook derden, konden dus voor het verstrijken van deze termijnen eigendomsaanspraken laten gelden; desgevallend moest de gemeente overgaan tot aankoop of onteigening.

Buurtwegen waarvan de bedding aan de overheid toebehoort, werden in de atlas opgenomen met een dubbele volle lijn.

Dezelfde hier beschreven verkorte verjaringstermijn gold voor de vestiging van de zogenaamde publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang. In de atlas werden immers van meet af aan ook wegen met een private bedding opgenomen, waarop de overheid slechts een gebruiksrecht ten behoeve van het publiek had. Deze wegen met private bedding worden ook wel servitudewegen genoemd⁷.

Grafisch werden zij op de plannen weergegeven met een dubbele stippe lijn. Voor deze wegen beoogde de atlas dus het bestendigen van een bestaande publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang, die evengoed een openbaar gebruik betekent.

Publiekrechtelijke erfdienstbaarheden verschillen grondig van de privaatrechtelijke erfdienstbaarheden, die boven kort werden toegelicht. Publiekrechtelijke erfdienstbaarheden dienen het openbaar nut; zij kunnen worden omschreven als beperkingen die aan de uitoefening van het privaat eigendomsrecht worden gesteld in het algemeen belang, in het belang van de ganse samenleving dus.

In dit concrete geval bestaat de beperking van het eigendomsrecht in het verlenen van doorgang aan het publiek.

7. Servitude is de Franse benaming van erfdienstbaarheid. Voor het vervolg van deze brochure wordt de term servitudeweg niet gebruikt, wel het duidelijker begrip publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang.

De atlas der buurtwegen vormde midden vorige eeuw een belangrijke momentopname, en zorgde voor rechtszekerheid in verband met het toenmalige buurtwegennet ongeacht of dit op publieke of private bedding was gelegen. Hij maakte aanspraak op een grote volledigheid. Ook nu nog is de atlas een belangrijk instrument voor de studie der buurtwegen. Toch moet hij op de juiste manier worden gehanteerd; op dit ogenblik is zijn volledigheid alvast heel wat minder groot. De wet op de buurtwegen stelt immers dat de gemeente de bestaande plannen kan wijzigen. Dit impliceert dat zij dus ook na de vastlegging van de oorspronkelijke legger nieuwe buurtwegen kon en kan erkennen, volgens de boven beschreven procedure, vervat in hoofdstuk 1 van de wet van 10 april 1841. Met deze latere erkenningen stelde het gemeentebestuur, evenzeer als bij de opmaak van de atlas, dat een weg diende tot openbaar verkeer, om hem voor de toekomst te behouden. Door dergelijke inschrijving begon, telkens opnieuw, de verkorte verjaringstermijn van 10 of 20 jaar te lopen.

Na 1845 volgden regelmatig dergelijke erkenningen. Deze nieuw erkende wegen werden niet meer aangebracht op de oorspronkelijke leggers, maar op afzonderlijke kaarten.

Daarnaast werden, eveneens na 1845, een aantal nieuwe buurtwegen aangelegd. De aanleg van een weg houdt het openen van een nieuwe weg in, op een plaats waar vroeger geen weg liep. In de praktijk kan het ook gaan om een verplaatsing van een bestaande weg. Hierover verder meer. In deze hypothesen zal de gemeente de benodigde gronden wel moeten verwerven⁸, via een vrijwillige grondafstand door de eigenaar of, wanneer die niet haalbaar blijkt desgevallend door onteigening, die gelijk staat met gedwongen grondafstand. Ook het tracé van nieuw aangelegde wegen werd en wordt vaak op afzonderlijke plandocumenten bewaard.

Buurtwegen kunnen, zoals verder aangegeven, ook worden afgeschaft, na het doorlopen van de hiertoe in de wet ingeschreven procedure. Deze afschaffingen werden zeker niet altijd consequent op de kaartbladen aangegeven, en vaak ook weer op afzonderlijke plannen bewaard.

8. Behoudens in het specifieke geval waar de te openen weg over gronden loopt die reeds gemeentelijk eigendom zijn.

Uit dit alles blijkt dat de atlassen der buurtwegen op dit moment zeker niet meer de enige bron zijn voor de studie der buurtwegen. Zij moeten in de meeste gemeenten aangevuld worden met talrijke bijkomende plandocumenten.

Dit betekent in de praktijk meteen extra zoekwerk voor de burger die een overzicht beoogt van alle "ingeschreven" buurtwegen gelegen binnen het gemeentelijk grondgebied of een deel hiervan.

Over de wegen waarover de gemeente door dertigjarige verjaring, dus na het doorlopen van een langere termijn, een publiekrechtelijk recht van doorgang heeft verkregen (zie verder) bestaan helemaal geen plandocumenten. In een beperkt aantal gevallen, waar de gemeente na het verstrijken van deze dertigjarige verjaringstermijn tevens het eigendomsrecht over de bedding heeft verkregen en de weg expliciet heeft erkend, zijn die plannen er meestal wel.

HET BEWAREN EN HET CONSULTEREN VAN DE ATLAS DER BUURTWEGEN

De atlassen der buurtwegen en de afzonderlijke plandocumenten die er bij aansluiten, worden op elk gemeentehuis bewaard voor het eigen grondgebied⁹. Een duplicaat van de door de Bestendige Deputatie goedgekeurde tabellen bevindt zich op het provinciebestuur, voor het ganse grondgebied van de provincie.

Zowel op het gemeentehuis¹⁰, als op de provinciale technische dienst kunnen de atlassen worden geconsulteerd door het publiek. Indien technisch mogelijk, kunnen hier ook kopijen worden verkregen. Jammer genoeg is de toestand van bewaring van de atlassen niet altijd even goed. Vaak zijn de oude plannen moeilijk leesbaar geworden: vouwen, sterk verbleekte inkt.. zijn vaak voorkomende problemen. De overbrenging van de plannen op een andere drager, minder onderhevig aan de tand des tijds en gemakkelijker te consulteren door het publiek, zou dan ook dringend moeten worden overwogen. Intussen is uiterste voorzichtigheid geboden met de oude kaartboeken.

9. Bij de grootscheepse fusieoperatie, die met ingang van 1 januari 1977 het aantal gemeenten in ons land terugbracht van 2359 naar 589, werden ook de atlassen der buurtwegen gecentraliseerd in de overblijvende gemeenten. Hierbij ging kennelijk in een aantal gevallen jammer genoeg een stuk materiaal verloren.

10. Naargelang het geval bij de technische dienst, de dienst wegen of de dienst ruimtelijke ordening.

BUURTWEGEN EN GEBRUIK. BIJZONDERE PROBLEMEN

Zoals boven aangegeven, impliceert inschrijving, na verloop van de verkorte verjaringstermijn van 10 of 20 jaar, de vestiging van een “overgang” als buurtweg. Zowat alle juristen zijn het er over eens dat inschrijving in de atlas der buurtwegen op zich niet voldoende is, de overgang moet ook daadwerkelijk door het publiek worden gebruikt, zij het daarom niet frequent. Ontbreekt dit openbaar gebruik volledig, kan niet worden gesproken van een buurtweg. Met andere woorden: overgangen die destijds in de atlas der buurtwegen werden ingeschreven, maar nooit publiek gebruik kenden, vallen niet onder de omschrijving buurtweg.

Zoals boven aangegeven bij de beschrijving van de plandocumenten waaruit de leggers van de buurtwegen bestaan, wordt elke buurtweg met een bepaalde breedte opgenomen in de plannen. Die breedte varieert in de praktijk, vooral in functie van het gebruik waarvoor de weg was bestemd: overgang te voet, te paard, met paard en kar. Voor een stuk gaat zij ook terug op het oude gewoonterecht, zodat verschillen bestaan van streek tot steek. Veel voorkomende breedtes zijn: 1m30, 1m60 en 2m20. Principieel moeten de aangelanden en de gebruikers van de buurtweg deze breedte respecteren en kan de gemeentelijke overheid haar politiegezag laten gelden wanneer dat niet gebeurt.

Toch kan het in de praktijk dat een buurtweg nooit over zijn volledige breedte gebruikt is geworden. De meerderheid van de rechtspraak gaat er evenwel van uit dat ook in deze hypothese het beperkte gebruik voldoende is om de overheid na verloop van de verkorte verjaringstermijn, zeggenschap – in de vorm van een eigendomsrecht over de bedding of van een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang – over de volledige breedte te laten verwerven.

De omgekeerde situatie is eveneens denkbaar. Een buurtweg kan bij voorbeeld met een breedte van 1m30 in de legger zijn ingeschreven, maar over 2m20 worden gebruikt. In deze hypothese behoudt de inschrijving in de atlas al haar gevolgen voor de hierin aangegeven breedte. Voor wat het statuut van de resterende 90 cm aangaat, zullen

andere bewijsmiddelen moeten worden aangewend. Rechtspraak van het Hof van Cassatie leert ons dat voor deze bijkomende breedte de regels van de dertigjarige verjaring gelden, die hierna zullen worden toegelicht. Nu reeds kan als principe worden gesteld dat de gemeente na een 30 jaar durend voortdurend en onafgebroken, openbaar en niet dubbelzinnig gebruik door eenieder voor openbaar verkeer, gebruik dat meer is dan een louter gedogen van de betrokken eigenaar, een publiekrechtelijk recht van doorgang dan wel een eigendomsrecht op deze bijkomende strook kan verwerven.

Buurtwegen kunnen tegelijkertijd het tracé vormen voor een privaatrechtelijk recht van doorgang, de boven beschreven conventionele erfdienstbaarheid. Men kan zich dan ook afvragen wat met de privaatrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang gebeurt wanneer de bedding van de buurtweg wordt verplaatst of nog wanneer de buurtweg wordt afgeschaft.

In de beide hypothesen blijft de privaatrechtelijke erfdienstbaarheid zonder meer voortbestaan. Haar lot is immers niet verbonden met het bestaan van de buurtweg, maar met de overeenkomst die de eigenaars van het heersend en van het lijdend erf bindt.

DE VERPLAATSING EN DE AFSCHAFFING VAN EEN BUURTWEG

Door de jaren heen, kan het gebeuren dat het behoud “in situ” van een buurtweg, dus exact op de plaats waar hij in de atlas werd ingetekend, niet meer wenselijk is. Zo kan een buurtweg de uitvoering van een belangrijk bouw- of ander project dat het openbaar nut dient hypothekeren. Het behoud kan ook ten gevolge van reeds genomen overheidsbeslissingen gewoon onmogelijk zijn geworden. Zo werden in heel wat gemeenten in het verleden bouw- en verkavelingsvergunningen uitgereikt die geen rekening hielden met het tracé van bestaande maar niet meer gebruikte buurtwegen. Het gevolg: op de bedding van de buurtweg werden één of meer woningen opgetrokken. Ook bij de uitvoering van grootschalige ruilverkavelingsoperaties gingen heel wat buurtwegen verloren.

Soms ook wordt het behoud van een buurtweg uiterst moeilijk door in wezen ongeoorloofde daden van particuliere aangelanden: het inlijven van de bedding van de weg bij het eigen perceel, het afsluiten van de toegang. Zoals verder beschreven kunnen deze daden, wanneer zij langdurig onbruik van de buurtweg tot gevolg hebben, zelfs leiden tot de verkrijgende verjaring van de weg in het voordeel van een aangelande.

De hier geschetste situaties hebben in het verleden geleid tot het gewoon afschaffen van buurtwegen. Dit is zeker niet altijd de beste oplossing. Algemeen kan worden gesteld dat in voorkomend geval de verplaatsing van de bedding van de buurtweg minstens moet worden onderzocht en dat het lokale bestuur op actieve wijze een dergelijke oplossing moet nastreven, zeker wanneer dit bv zelf een vergunning uitreikt die het bestaan van een buurtweg in het gedrang brengt. Zowel voor de afschaffing als voor de verplaatsing biedt hoofdstuk III van de wet op de buurtwegen immers de vereiste wettelijke basis.

Verplaatsing en afschaffing worden in de praktijk vaak gevraagd door een particulier maar kunnen ook gebeuren op initiatief van de gemeenteraad of van de Bestendige Deputatie.

De beraadslaging van de gemeenteraad over verplaatsing of afschaffing moet worden voorafgegaan door een openbaar onderzoek. Waar de gemeenteraad oordeelt over het nut van de voorgestelde wijzigingen, komt de uiteindelijke beslissing opnieuw toe aan de Bestendige Deputatie¹¹. De beslissing van de Bestendige Deputatie moet door het college van Burgemeester en Schepenen worden bekendgemaakt gedurende acht dagen, te beginnen op de zondag na ontvangst ervan door de gemeenteraad.

Tegen de beslissing van de Bestendige Deputatie kunnen gemeenteraad en belanghebbende derden opnieuw in beroep gaan bij de Vlaamse Regering, die een goedkeuringstoezicht uitoefent.

Wanneer de gemeenteraad, na hiertoe te zijn verzocht door de Bestendige Deputatie, weigert te beraadslagen over een vraag tot verplaatsing of afschaffing – doorgaans uitgaande van een particulier – kan

11. Of de Bestendige Deputatie in deze aangelegenheid een eigen beslissingsrecht heeft, dan wel een toezichtsbevoegdheid uitoefent, is een vraag waarover rechtspraak en rechtsleer het niet altijd eens zijn. In oudere arresten stelde de Raad van State herhaaldelijk dat het om een echt beslissingsrecht gaat; in één enkele recente uitspraak van diezelfde Raad, wordt dan weer de theorie van het goedkeuringstoezicht verdedigd (arrest nr 66.191 van 7 mei 1997).

de Deputatie zich ook in de plaats stellen van de gemeenteraad en ambtshalve beslissen.

Zoals reeds aangegeven, maakten in het verleden heel wat gemeentebesturen gebruik van de mogelijkheid om de afschaffingsprocedure in te zetten, zelfs zonder dat inwoners-belanghebbenden specifiek hierom verzochten en zonder ook te zoeken naar een alternatief tracé.

De Bestendige Deputaties stemden herhaaldelijk in met de door de gemeenten voorgestelde afschaffingen, en doen dit ook nu nog. In talrijke gevallen werden en worden afschaffingen overigens goeddeels ingegeven door het feit dat de betreffende weg niet echt meer gebruikt werd: zo waren er bv intussen andere en beter uitgeruste wegen aangelegd, die ongeveer dezelfde verbinding verzorgden. De openbare onderzoeken leverden in deze gevallen dan ook weinig bezwaren op.

Toch is er goede hoop dat voor wat de toekomst betreft, de afschaffing zonder meer van buurtwegen minder gemakkelijk zal gebeuren. Niet alleen gemeentebesturen zijn zich geleidelijk aan bewust geworden van de waarde van hun buurtwegen; ook op het provinciaal niveau pleit men meer en meer voor hun maximaal behoud. Bji wijze van voorbeeld wordt hierna gerefereerd aan twee concrete initiatieven.

In 1990 reeds richtte de Gouverneur van de provincie Antwerpen een schrijven aan alle gemeentebesturen om aandacht te vragen voor de buurtwegen. Hij wees hen op hun taken in verband met het daadwerkelijk open blijven houden van de buurtwegen en op de noodzaak om bepaalde wegen die niet meer publiek toegankelijk zouden zijn, terug open te stellen.

Ook de Gouverneur van Vlaams-Brabant schreef een paar jaar terug de colleges van Burgemeester en Schepenen aan. Hij deelde hen mee een maximaal behoud van de buurtwegen te zullen nastreven, en deze beleidslijn voor ogen te zullen houden bij de uitoefening van zijn beslissingsrecht inzake afschaffing. Zo zullen de voorstellen inzake afschaffing die van de gemeenteraden uitgaan ondubbelzinnig gemotiveerd moeten zijn, en gebaseerd op een stevig dossier, samengesteld volgens de instructies die werden meegestuurd. Deze laatsten zijn streng en gedetailleerd.

Bestaande buurtwegen openhouden of terug openstellen enerzijds, zo weinig mogelijk buurtwegen afschaffen anderzijds. Een andere invalshoek dus voor het optreden van beide Gouverneurs, maar één gezamenlijke bekommernis: een maximaal behoud van de buurtwegen.

DE VERJARING VAN EEN BUURTWEG TEN BEHOEVE VAN EEN AANGELANDE

Is een weg afdoende beveiligd tegen onrechtmatige inbezitname door de aangelanden wanneer hij ingeschreven is in de atlas der buurtwegen? Wordt met andere woorden zijn bestaan op grond van dit louterere feit te eeuwigdage gehandhaafd?

Meer specifiek artikel 12 van de wet van 10 april 1841 handelt over de handhaving van de buurtwegen: "buurtwegen kunnen door geen verjaring verkregen worden zolang zij dienen tot het openbaar gebruik...".

Zolang buurtwegen gebruikt worden, is er geen enkel probleem: zij blijven bestaan.

Artikel 12 van de wet stelt echter nadrukkelijk dat wanneer een buurtweg niet meer dient tot het openbaar gebruik, de aangelanden hem wel door verjaring kunnen verkrijgen. Dit verkrijgen gaat in de praktijk gepaard met het afsluiten of mee inlijven van de buurtweg over zijn volledige breedte en een stuk van de lengte, waardoor hij dus minstens voor een deel geacht wordt onbruikbaar te zijn. De rechtspraak heeft aan het ontbreken van gebruik ook het gebrek aan onderhoud door de gemeente toegevoegd. Een buurtweg behoudt immers ook op grond van het enkele feit van onderhoud door de gemeente zijn bestemming van openbaar nut. Dit lijkt ook logisch: om een weg te onderhouden moet hij worden gebruikt.

Wat precies moet worden verstaan onder het openbaar gebruik van een buurtweg, werd in 1993 omschreven door het Hof van Cassatie. Openbaar gebruik betekent niet noodzakelijk een frequent gebruik; een toevallig of sporadisch gebruik is voldoende, ook al gebeurt dit bv slechts over een smallere bedding dan die weergegeven in de atlas. Een nog weinig gebruikte buurtweg blijft dus behoren tot het openbaar

domein. Slechts bij volledig onbruik, gecombineerd met inpalming door een aangelande, treedt mogelijk verjaring op, met name na een termijn van 30 jaar, en dus niet na de verkorte termijn van 10 of 20 jaar die geldt inzake verkrijgende verjaring ten behoeve van de gemeentelijke overheid bij de erkenning van een buurtweg.

De bewijslast terzake ligt in voorkomend geval bij de aangelande.

De regeling inzake de verjaring van buurtwegen vervat in artikel 12 van de wet vormt, zoals boven aangegeven, een uitzondering op de onverjaarbaarheid van het openbaar domein.

DE PUBLIEKRECHTELIJKE ERFDIENSTBAARHEID VAN DOORGANG

Rechtsleer en rechtspraak nemen reeds lang en unaniem aan dat, buiten de wegen opgenomen in de atlas van de buurtwegen, nog andere landelijke openbare wegen bestaan en kunnen ontstaan. Het feit dat deze wegen niet opgenomen zijn in de atlas der buurtwegen, betekent helemaal niet dat de gemeente er geen zeggenschap over heeft en de bevolking ze niet zou mogen gebruiken.

Bepalend voor het openbaar karakter van de niet ingeschreven wegen is precies het gebruik dat ervan gemaakt wordt, en mogelijk ook de bezitsdaden.

Wanneer een doorgang gedurende 30 jaar, in de termen van artikel 2229 B.W. "voortdurend en onafgebroken, ongestoord, openbaar en niet dubbelzinnig" werd gebruikt door eenieder voor openbaar verkeer, en dit gebruik gebeurde met de bedoeling de overgang als dusdanig te gebruiken en niet berust op een eenvoudig gedogen van de eigenaar van het perceel waarover de doorgang werd geschapen, verkrijgt de gemeente ten behoeve van de bevolking een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang.

De voorwaarden die in het burgerlijk wetboek zijn beschreven, zijn streng. De gemeente verkrijgt niet zomaar een dergelijke erfdienstbaarheid, en in voorkomend geval is zij het die volgens het Hof van Cassatie de bewijslast inzake het bestaan draagt.

12. Dit is in zekere zin te betreuren: niet-ingeschreven wegen waarop een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang rust, zorgen voor bijzondere bewijsproblemen. Zie verder, p 35.

Eens gevestigd, is een dergelijke erfdienstbaarheid perfect vergelijkbaar met de boven beschreven erfdienstbaarheid die ten gevolge van de verkorte verjaring na inschrijving in de atlas wordt verworven.

Dit openbaar gebruik gedurende minstens dertig jaar leidt niet noodzakelijk tot eigendomsoverdracht van de bedding van de weg naar de gemeente. Het kan dus heel goed zijn dat een publiekrechtelijk recht van doorgang gevestigd wordt op gronden die particulier eigendom blijven. Toch kan de gemeente, wanneer bepaalde voorwaarden vervuld zijn, eigenaar worden van de bedding van zo'n weg. Dit impliceert met name dat zij welbepaalde handelingen stelt die werkelijk als bezitsdaden kunnen worden aangemerkt: zo bv het aanbrengen van een adequate wegverharding... Deze handelingen zullen in de praktijk wel ingaan tegen het eigendomsrecht van de eigenaar van het erf, die zich hiertegen kan verzetten.

In de praktijk is de wetenschap of de gemeente nu al dan niet eigenaar is van de bedding van een weg vooral van belang voor de gemeente zelf en voor de aangelanden. Voor de gebruiker is een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang in zekere zin voldoende. Het onderscheid belangt hem niet rechtstreeks aan.

Zoals boven aangegeven zijn de landelijke wegen die niet ingeschreven zijn in de atlas der buurtwegen talrijk.

Betrouwbaar cijfermateriaal over de verhouding "ingeschreven - niet ingeschreven wegen" is er niet. Schattingen gaan er van uit dat van al onze "buurtwegen" slechts ongeveer 30% tot op heden werd opgenomen in de atlas¹².

HET ONDERHOUD VAN DE BUURTWEGEN

De wet van 10 april 1841 wijdt een volledig tweede hoofdstuk aan het onderhoud en de verbetering van de buurtwegen. De verantwoordelijkheid voor en de kosten van onderhoud en verbetering zijn voor de gemeentebesturen. Voor wat de kosten aangaat, stelt de wet op de buurtwegen evenwel dat de provincieraad kan beslissen ze volledig of gedeeltelijk af te wentelen op de aanpalende eigenaars wanneer hier op grond

van daadwerkelijk gebruik, bv als toegangsweg, reden toe bestaat.

Wanneer de gewone inkomsten van de gemeenten hoe dan ook ontoereikend blijken om de uitgaven te dekken die voor het onderhoud van de buurtwegen moeten worden gedaan, kan, steeds volgens de wet op de buurtwegen, hulp in natura worden gevraagd aan elk gezins- of ondernemingshoofd dat in de gemeente is gevestigd. Zij – en hun paarden of lastdieren – moeten in dat geval werkprestaties leveren. Dit onderhoudsysteem is zowat de enige vorm van belasting in natura die nog overblijft in ons fiscaal recht. Onnodig te zeggen dat ze volledig in onbruik is geraakt en dat in de praktijk de kosten voor het onderhoud van de buurtwegen terug te vinden zijn op de gemeentebegroting.

De onderhoudstaak die op de gemeentebesturen rust, is in de praktijk erg belangrijk. Goed onderhouden en vlot toegankelijke buurtwegen, op publieke én private bedding gelegen, nodigen immers uit tot gebruik. En zoals boven aangegeven, is voor de in de atlas ingeschreven wegen precies dit onderhoud, naast het gebruik zelf, een voldoende wapen om verjaring ten voordele van de aangelanden tegen te gaan.

Ook voor de niet ingeschreven wegen waarop een publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang rust, is regelmatig gebruik en onderhoud van groot belang, al was het maar om betwistingen over het bestaan van de erfdiensbaarheid en over de exacte ligging ervan te vermijden.

Bijkomend zijn de meningen in de rechtsleer over de verjaarbaarheid van deze erfdiensbaarheden verdeeld. Sommigen gaan ervan uit dat zij als publiekrechtelijke erfdiensbaarheden niet verjaren. Aangezien zij buiten het toepassingsveld van de wet van 1841 tot stand zijn gekomen, is er geen artikel 12 dat een uitzondering in verband met de mogelijkheid tot verjaren bevat... Anderen stellen dan weer dat het statuut van deze wegen moet geassimileerd worden met dat van de ingeschreven buurtwegen, en dat de wijze waarop zij tot stand zijn gekomen, niet relevant is voor hun latere handhaving.

Het Hof van Cassatie sloot zich aan bij dit laatste standpunt en “beslechtte” in zekere zin deze discussie door te stellen dat de buurtwegenwet geen onderscheid maakt tussen wegen waarvan de aardebaan

eigendom is van de gemeente en wegen waarvan de bedding particulier eigendom is.

Buurtwegen vergen, zeker in de landelijke context, doorgaans niet echt veel onderhoud. In de meeste gevallen kan worden volstaan met het eens per jaar snoeien van hagen en houtkanten, desgevallend het maaien van de bedding wanneer die uit gras bestaat. Voor buurtwegen die met steenslag zijn bedekt, kan opnieuw eens per jaar worden gecontroleerd of wat nieuwe aanvoer nodig is.

Echte wegverhardingen, zoals asfalt, beton... zijn op landelijke buurtwegen immers uit den boze: zij kunnen alleen maar uitnodigen tot snel verkeer.

DE POLITIEBEVOEGDHEID OVER DE OPENBARE WEGEN. ALGEMEEN

Krachtens de bepalingen van de gemeentewet, maakt de gemeenteraad de gemeentelijke politieverordeningen. Tot de gemeentelijke verordnungsbevoegdheid behoren onder meer alle aangelegenheden die verband houden met een veilig verkeer op openbare wegen, straten, kaden en pleinen, zoals de reiniging, de verlichting, de opruiming van hindernissen.

Aanvullende politiereglementen kunnen ook het wegverkeer op de openbare wegen van de gemeenten regelen; zij mogen echter niet in strijd zijn met de federale verkeersreglementering en zijn onderworpen aan de goedkeuring van de hogere overheid.

Zo kan bij politiereglement bij voorbeeld worden bepaald dat een buurtweg alleen toegankelijk is voor niet-gemotoriseerd verkeer. Deze mogelijkheid is in de praktijk erg belangrijk; zij kan in aanzienlijke mate bijdragen tot het rustig genot van de weg voor vormen van recreatie zonder geluidslast.

De gemeentewet kent aan de burgemeester een zeer ruime uitvoeringsbevoegdheid inzake politiewetten, –verordeningen... toe. Zo mag hij indien nodig alle maatregelen nemen die tot doel hebben de openbare veiligheid, rust en gezondheid binnen de gemeente te handhaven. Deze maatregelen kunnen even goed een individuele als een algemene draagwijdte hebben.

Vooral de openbare veiligheid kan bij een illegale inpalming of afsluiting van een buurtweg in het gedrang komen. Omgeploegde of afgesloten wegen kunnen immers zwakkere weggebruikers er toe dwingen ofwel andere, drukke verkeerswegen te gebruiken, ofwel hen ertoe aanzetten de ingepalmde weg toch te betreden en hierbij een risico op verwondingen, ontmoetingen met loslopend vee... te lopen.

Gemeentelijke politieverordeningen kunnen betrekking hebben op alle openbare wegen, dus ook op de buurtwegen, ongeacht de eigenaar van de bedding of de wijze waarop een gebruiksrecht of een erfdienstbaarheid van doorgang ten behoeve van het publiek werd verkregen. Ook de politiebevoegdheid van de burgemeester strekt zich uit tot alle door het publiek gebruikte wegen.

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 voornamelijk illegale afsluitingen, bv met prikkeldraad. Vandaar dat het ook erg belangrijk is dat elke burger die geconfronteerd wordt met een dergelijke onwettige toestand, de burgemeester of de politie hiervan onverwijld op de hoogte brengt, zodat zo vlug mogelijk kan worden opgetreden.

DE POLITIE DER BUURTWEGEN KRACHTENS DE WET VAN 10 APRIL 1841

De wet op de buurtwegen wijdt een specifiek hoofdstuk aan de politie der buurtwegen. De voornaamste bepalingen ervan kunnen als volgt worden samengevat.

De burgemeester en schepenen, de leden van de plaatselijke politie en de "wegcommissarissen" die in het kader van de wet op grond van provinciale verordeningen worden aangesteld, zijn gemachtigd overtredingen op de wet op de buurtwegen vast te stellen en een proces-verbaal met bewijskracht op te stellen. Een zelfde bevoegdheid komt ook toe aan de arrondissementscommissarissen. Overtredingen worden bestraft met politiestrafen, die krachtens de wet op de buurtwegen kunnen voortvloeien uit provinciale verordeningen, of uit het veldwetboek.

Naast de eigenlijke strafmaatregel, zal de rechtbank het herstel van de weg in de voorgaande toestand bevelen, binnen een welbepaalde termijn. Respekteert de overtreder het bevel tot herstel niet, zal het gemeentebestuur in zijn plaats kunnen optreden, en de kosten verhalen. Deze herstelmaatregel is in de praktijk zeer belangrijk voor het behoud van onze buurtwegen.

DE OPENBARE WEGEN EN HET VELDWETBOEK

Zoals aangegeven, gebeurt in de praktijk de strafbaarstelling van een groot aantal inbreuken op de wet op de buurtwegen via het veldwetboek. Zo wordt in deze uit 1886 daterende wetgeving het beschadigen van een openbare weg van welke aard ook of het zich toeëigenen van een strook van zo'n weg, expliciet strafbaar gesteld. Ook het achterlaten van voorwerpen, hindernissen... op de openbare weg is strafbaar.

Een waarschuwing hierbij: het achterlaten van voorwerpen, de beschadiging en de toeëigening worden beschouwd als aflopende misdrijven, waarvoor de verjaringstermijn slechts zes maanden bedraagt. Wanneer men voor de strafbaarstelling een beroep wil doen op het veldwetboek, moet op korte termijn worden opgetreden¹³.

13. Deze korte verjaringstermijn geldt niet voor de burgerlijke vordering.

EEN STRATEGIE VOOR HET BEHOUD VAN ONZE BUURTWEGEN. HET PRINCIPE

Uit het voorgaande blijkt dat het juridisch statuut van onze buurtwegen niet zo eenvoudig te omschrijven is: buurtwegen die in de atlas werden ingeschreven, op openbare of private bedding, publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang: hun totstandkoming en de juridische kenmerken verschillen grondig.

Buurtwegen kunnen worden verplaatst, afgeschaft...

Naar beheer en politiebevoegdheid toe, is de situatie gelukkig wat eenduidiger: onze lokale besturen spelen hierin hoe dan ook een hoofdrol.

Toch is het behoud van onze buurtwegen niet alleen een taak voor de gemeentebesturen, maar ook voor elke burger, individueel of in verenigingsverband. Allemaal hebben wij er immers belang bij dat zoveel mogelijk buurtwegen bruikbaar blijven en minstens toegankelijk voor niet-gemotoriseerd verkeer.

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. Samen vormen zij een "strategisch buurtwegenplan", waarvoor in de volgende hoofdingen een aantal basisprincipes worden aangereikt.

Dit strategisch plan refereert in de eerste plaats aan de huidige en toekomstige situatie van onze buurtwegen. De leidraad hierbij zou kunnen zijn dat precies voor de toekomst geen enkele buurtweg die nu nog bestaat en gebruikt wordt meer verloren mag gaan. Ook wegen die slechts recent¹⁴ werden ingepalmd, vallen onder deze categorie.

Maar wat met buurtwegen waarvan naar aanleiding van inventarisatie en studiewerk wel sporen van het bestaan worden teruggevonden maar die sinds lange tijd niet meer worden gebruikt? Voor deze wegen zal aan het einde van de brochure een aanbeveling aan de gemeentebesturen worden geformuleerd; een globale oplossing voor "deze erfenis uit het verleden" is wenselijk.

De opmaak van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, die intussen in zowat alle Vlaamse gemeenten is ingezet, vormt hoe dan

14. Wat onder "recente" inpalming valt, kan moeilijk in jaren of maanden worden gepreciseerd, maar zal van geval tot geval moeten worden bekeken. Het begrip recent refereert hoe dan ook aan wegen waarvan de bevolking zich nog goed herinnert dat ze bestaan en gebruikt werden en die liefst ook nog, zij het gedeeltelijk, afleesbaar zijn. In geen geval mag ook dertigjarige verjaring zijn ingetreden.

ook een uitstekende gelegenheid om de situatie van de buurtwegen op het eigen grondgebied grondig te bestuderen en duurzame oplossingen voor de toekomst voor te stellen. De Minister bevoegd voor ruimtelijke ordening steunt deze idee^{14bis}.

WAAKZAAMHEID EN CONTROLE ALS UITGANGSPUNT

Op een goeie dag blijkt de eigenaar van gronden die aan één of beide kanten palen aan een weg met openbaar karakter deze bij het begin over de volledige breedte te hebben afgesloten, met een poort, een draadje, of meer drastisch, met de bouw van een gagage, hondenhok... op de bedding van de weg. Vaak wordt ook meteen een bordje met "verboden toegang- private weg" geplaatst.

Een landbouwer, eigenaar van de velden langs weerskanten van een buurtweg gelegen, ploegt de weg mee om en bewerkt hem "zoals zijn eigen velden". De steeds grotere landbouwmachines zijn hier overigens niet vreemd aan: het mee omploegen van wegen gebeurt zeker niet altijd met kwade intenties, maar kan uiteraard verstrekkende gevolgen hebben. Liever dan het gemeentebestuur te vragen bij politiereglement het gemotoriseerd verkeer te verbieden, sluit een vereniging die bepaalde bosgronden in eigendom of beheer krijgt, de openbare wegen die door dat gebied lopen geheel of gedeeltelijk af, "om de rust in het gebied te garanderen", zonder dat hierbij onderscheid wordt gemaakt tussen het bos zelf en de openbare wegen die er door lopen.

Dergelijke en andere gelijkaardige situaties komen voor; de gebruikers van buurtwegen kennen ze allemaal.

Het grote gevaar bestaat erin dat deze inbezitnames door aangelanden, door beheerders, onopgemerkt voorbij gaan. Het risico hierop is des te groter wanneer de inname geleidelijk gebeurt en het gaat om weinig gebruikte wegen. Een bijkomende factor is vaak dat het bevoegde gemeentebestuur de betrokken weg niet of niet meer onderhoudt en dus ook geen controle meer uitoefent. Een dichtgegroeide weg nodigt immers niet echt uit tot gebruik.

Vandaar ook een eerste belangrijke regel: wees waakzaam en controleer, door ze te gebruiken, regelmatig alle buurtwegen die op het gemeentelijk grondgebied zijn gelegen. Alleen op die manier gaan onregelmatigheden niet onopgemerkt voorbij.

Let hierbij ook op de sluipende verdwijningen: op de wegen die niet in één keer worden ingepalmd, maar bv elk jaar een stukje verder worden omgeploegd, tot ze er plots niet meer zijn.

GEBRUIK ALS ESSENTIEEL GEGEVEN

Het gebruik van buurtwegen is niet alleen de enige nuttige wijze om te controleren of er geen onwettige afsluitingen, inpalmingen gebeuren. Gebruik is ook essentieel om verkrijgende verjaring door de aangelanden van een in de atlas ingeschreven buurtweg tegen te gaan. Zoals boven aangegeven zijn deze wegen immers alleen onverjaarbaar zolang zij zijn bestemd tot het openbaar gebruik.

Ook voor buurtwegen waarop een na 30 jaar verworven publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang rust, is gebruik belangrijk: het kan immers de erfdienstbaarheid zichtbaar houden en zo bewijsproblemen over haar bestaan vermijden.

Gebruik is best een min of meer regelmatig gebruik. Niet zozeer om juridische redenen: het Hof van Cassatie besliste immers dat "openbaar gebruik" ook sporadisch mag zijn. Wel omwille van het feit dat foute toestanden best zo vlug mogelijk worden rechtgezet: het is immers veel efficiënter met de hulp van het lokale bestuur een eigenaar bv onmiddellijk na de oprichting ertoe te brengen zijn illegale afsluiting weer op te ruimen¹⁵ dan een paar maanden of een paar jaren later. Denk ook aan de korte verjaringstermijn van zes maanden die inzake strafbaarstelling in het veldwetboek werd ingeschreven.

Het kan interessant zijn met verschillende verenigingen, geïnteresseerde inwoners... afspraken te maken over dit gebruik. Zo kan bij voorbeeld de gemeente in sectoren worden verdeeld, waarbij elke vereniging, burger... de verantwoordelijkheid over een bepaalde sector op zich neemt. Op die manier ontstaat een waterdicht controlesysteem, dat echter meteen de aanzet kan geven voor een zo volledig mogelijke inventarisatie te velde van de bestaande wegen. Die kan dan naderhand worden vergeleken met de plandocumenten die in het kader van de wet van 10 april 1841 werden opgesteld en met de eigendomstitels die de gemeente hiernaast na 30 jarig gebruik verwierf.

15. Waarbij, zeker wanneer de veiligheid in het gedrang komt, de gemeente zelf de opruimingswerken kan uitvoeren en de kosten op de overtreder verhalen.

Wanneer het openbaar karakter van een bepaalde weg betwist wordt, gebruik je hem best in groep. Geef desnoods enige ruchtbaarheid aan het gebruik door er bv een wandeltocht of –parcours langs te leiden. Wanneer dit noodzakelijk blijkt, kan het gebruik worden vastgesteld door een deurwaarder, ook al brengt dit kosten met zich mee.

CONCRETE ACTIES VOOR HET BEHOUD VAN DE BUURTWEGEN: BETREK ER STEEDS HET LOKALE BESTUUR BIJ

Wat doe je wanneer je plots geconfronteerd wordt met een afsluiting, inpalming, kortom een bezitsdaad door een aangelande? Alleszins niet blijven stilzitten.

Verwittig zo vlug mogelijk het gemeentebestuur, mondeling en liefst per aangetekend schrijven, van de vastgestelde feiten. Vraag het bestuur om na te gaan of het niet om een onwettige afsluiting gaat. Dring in bevestigend geval aan op een onmiddellijk optreden om de vroegere toestand te herstellen, voor ingeschreven wegen overigens conform de wet op de buurtwegen. Volg je schrijven aan de gemeente op; informeer regelmatig naar de vorderingen van het dossier.

Twee belangrijke uitgangspunten voor elk contact met het gemeentebestuur: benadruk steeds dat het herstel van de toegankelijkheid van de betrokken weg maatschappelijk relevant is. Voer aan dat hij daadwerkelijk wordt gebruikt, dat hij een veilige en efficiënte verbinding vormt tussen drukkere verkeerswegen, dat hij een recreatieve functie heeft... Deze argumenten, zeker wanneer zij door meerdere inwoners, verenigingen... worden naar voren gebracht, kunnen een aarzelend gemeentebestuur ertoe aanzetten de nodige maatregelen te nemen, liefst op een zo kort mogelijke termijn.

Daarnaast mag je je nooit laten verleiden tot het uitvechten van burenruzies op de bedding van een buurtweg. Het gaat niet op een bepaalde inpalming oogluikend te dulden gedurende een aantal maanden of zelfs jaren, om er nadien als betrokken overbuur tegen te reageren, net nadat bv een conflict is gerezen over lawaaihinder.

HET JURIDISCH STATUUT VAN EEN BUURTWEG. BEWIJSPROBLEMEN

Heel wat gemeentebesturen zijn echt wel bereid om op te treden wanneer hen een onwettige afsluiting of inpalming wordt gesignaleerd. Soms kampen zij met bewijsproblemen. Gaat het hier wel degelijk om een openbare weg? Wie is eigenaar van de bedding? Bestaat er wel degelijk een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang, of gaat het om een louter gedogen van de doorgang door de aangelanden? Wanneer dergelijke vragen rijzen, moeten adequate antwoorden worden gezocht, in de eerste plaats door het gemeentebestuur zelf. Verenigingen, inwoners kunnen hierbij echter behulpzaam zijn.

Bewijsproblemen zijn er per definitie minder wanneer het gaat om een weg die in de legger der buurtwegen werd opgenomen of later werd erkend of aangelegd op grond van de in de wet van 10 april 1841 ingeschreven procedure en derhalve opgenomen in een plandocument. Het enige gevaar dat hier dreigt is de boven beschreven dertigjarige volledige onbruik met inpalming door een aangelande die hiervan het bewijs zal moeten leveren. Een tegengesteld bewijs van gebruik door een inwoner, een vereniging... kan met alle middelen van recht worden geleverd. Getuigenissen over vroeger georganiseerde wandeltochten, bestaande en door de bevolking gebruikte verbindingstrajecten, bewijzen van zelfs eenmalig gebruik kunnen hier zeer dienstig zijn.

Voor wat de niet in de atlas ingeschreven wegen aangaat, zullen in geval van inpalming heel wat meer bewijsproblemen rijzen. Bestaat er op de betreffende weg inderdaad een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang? Heeft de gemeente desgevallend in het verleden de eigendom van de bedding verworven door het stellen van bezitsdaden, bv door onderhoud? Wordt desgevallend toch verjaring ingeroepen?

De aangelanden die tot afsluiting, inpalming overgingen, zullen deze vragen meestal negatief beantwoorden, behoudens dan voor wat de verjaring aangaat: daar hebben ze dan ook vaak alle belang bij.

Dit maakt dat in de praktijk vaak een gebruiker van de weg, desgevallend een gemeente, het bestaan van minstens een recht op doorgang

actief moet gaan bewijzen. Dit kan zoals boven aangegeven met alle middelen van recht.

Wat kan in zo'n geval de aangewezen strategie zijn? In de eerste plaats is het nuttig na te gaan of ergens op papier een bewijs van het bestaan van de weg te vinden is, een topografische kaart, een kadasterkaart, een gemeentelijk stratenplan.

Kaarten van het Nationaal Geografisch Instituut (topografische kaarten), zijn doorgaans erg gedetailleerd en vertrekken vanuit de op het terrein bestaande toestand.

Een niet in de atlas ingeschreven weg kan ook voorkomen in kadasterkaarten. In deze laatste kaarten zijn de wegen waarvan de bedding openbaar eigendom is opgenomen zonder dat er een nummer werd aan toegekend: zij komen dus doorgaans voor als witte stroken¹⁶. Op private bedding gelegen wegen zijn daarentegen zeker niet altijd als zodanig afleesbaar uit kadasterkaarten. Aan percelen grond in privé-bezit wordt uiteraard wel een kadastraal nummer toegekend, maar hierbij wordt niet aangegeven dat (een deel van) het perceel gebruikt wordt als weg.

Bijkomend zijn kadasterkaarten, opgesteld met fiscale doeleinden door een administratie die ressorteert onder het Departement Financiën, niet per definitie nauwkeurig en betrouwbaar voor wat de geometrie aangaat: afstanden en breedtes geven dus niet altijd correcte waarden aan.

Tot slot kan, zoals boven aangegeven, worden nagegaan of de betrokken weg niet voorkomt op het gemeentelijk stratenplan. Het stratenplan van de meeste gemeenten geeft een aantal niet in de atlas ingeschreven buurtwegen aan, met volle of stippellijn. Deze codes refereren aan deze gebruikt in de atlas der buurtwegen: een volle lijn wijst op het gemeentelijk eigendomsrecht over de bedding, een stippellijn op het privaat karakter van de bedding.

De hier besproken kaarten hebben geen van alle juridisch bindende waarde; zij kunnen dan ook zeker niet als voldoende bewijsmateriaal gelden.

Toch geven zij aan dat op de bewuste plaats ooit een weg moet zijn geweest, in een ver of recent verleden. In die zin vormen zij een begin

16. Soms zijn zij – aan de rand van het kadasterplan – onvolledig ingetekend.

van bewijs van het bestaan van zo'n weg. Zij zeggen uiteraard niets over het ongestoord, ondubbelzinnig... gebruik dat er in het verleden van werd gemaakt, gebruik dat bepalend is voor het openbaar karakter. Dit gebruik kan ook weer met alle middelen van recht worden bewezen.

MOGELIJKHEDEN VOOR DE BURGER BIJ STILZITTEN VAN HET BESTUUR

Eens het bestaan van een buurtweg of van een publiekrechtelijke erf-dienstbaarheid van doorgang bewezen, moet op één of andere manier het herstel van de weg in de vroegere toestand worden nagestreefd.

Lokale besturen kunnen hierbij een grote rol spelen: met overredingskracht en een krachtadig optreden op grond van hun algemene politie-bevoegdheid, hebben zij een buitengerechtelijke oplossing in handen. Zeker wanneer de veiligheid in het gedrang komt, kan de burgemeester snel en efficiënt optreden.

Wanneer de aangelande, na hiertoe te zijn aangemaand, weigert de weg terug vrij te maken en er niet direct een veiligheidsprobleem rijst, kan voor de gemeente een beroep op de rechtbank noodzakelijk zijn. In dat geval is het belangrijk dat deze stap ook daadwerkelijk en zo vlug mogelijk wordt gezet, en dat eventueel het vonnis ook wordt uitgevoerd door de gemeente, met verhaal van de kosten, wanneer de veroordeelde zelf uitvoering weigert. Een gemeentebestuur zal deze stap vermoedelijk niet vaak moeten zetten, één of twee procedures, die tot een goed einde worden gebracht, zullen wellicht een belangrijke preventieve werking hebben...

Wanneer de gemeentelijke overheid in de praktijk niet optreedt, bestaat er gelukkig een andere oplossing.

De rechtspraak stelt immers dat om het even welke burger, ut singuli, en dus ook elke vereniging met rechtspersoonlijkheid, in rechte kan treden om het bestaan van de openbare weg te bewijzen en het herstel van het collectief gebruik te vorderen. Er zijn overigens heel wat uitspraken van vredege-rechten die werden uitgelokt door individuele burgers en waarbij daadwerkelijk het herstel in de voorgaande toestand werd bevolen.

Recent bewandelde een individuele burger een nieuwe piste om zijn gemeentebestuur tot actie te bewegen. Op basis van het plaatselijke Provinciaal Reglement der Wegen, dagvaardde hij zijn gemeente met het oog op de wederopenstelling van een aantal wegen. Hij verwees hiervoor naar de in dit reglement ingeschreven bepaling die gemeentebesturen verplicht om, wanneer het vrij verkeer op een weg belemmerd wordt, de betrokken plaatsen in hun oorspronkelijke toestand te herstellen. De vrederechter volgde zijn argumentering: volgens hem houdt het Provinciaal Reglement wel degelijk een resultaatsverbintenis in: gemeenten moeten de wegen vrij houden. Is dit in de praktijk niet het geval, houdt dit een vermoeden in dat een gemeente zich niet afdoende van haar taak heeft gekweten.

Zelf procederen kost geld en dat stelt particulieren en verenigingen soms voor een probleem. Toch kan het voor de bevolking de enige uitweg zijn om een bepaalde weg terug open te krijgen wanneer de gemeente niet optreedt. Andere potentiële afsluiters binnen de gemeente zullen er evengoed worden door afgeschrikt dan wanneer het gemeentebestuur optreedt.

HET VERLEDEN VAN ONZE BUURTWEGEN: EEN GLOBAAL PLAN

Voor de toekomst moeten de buurtwegen die er nu nog zijn optimaal worden behouden. In de meeste gemeenten echter, is er een soort van "historisch passief" aan buurtwegen: hoofdzakelijk via onderzoek komt men een aantal wegen op het spoor die kennelijk al lange tijd niet meer in gebruik zijn, afgesloten, toegegroeid, omgeploegd, overbouwd... Het gaat hier om een feitelijke toestand, en het juridisch statuut van die wegen is zeker niet altijd duidelijk. Waar liep de weg precies? Is er reeds meer dan 30 jaar onbruik? zijn in dat verband veel voorkomende vragen.

Welke houding neem je, in de eerste plaats als gemeentebestuur, aan tegenover het hier geschetste probleem? In de praktijk zien we dat heel wat gemeentebesturen, deels bij gebrek aan informatie, deels uit vrees voor allerlei betwistingen, niet echt een houding aannemen, maar de toestand laten aanmodderen, zich al dan niet bewust van een dreigende

verjaring. Dit is zeker geen goede oplossing, al was het op het vlak van de rechtszekerheid.

Best is de toestand van het geheel van de buurtwegen b.v. naar aanleiding van de opmaak van het gemeentelijk structuurplan onder ogen te zien, en aan de hand van een inventarisatie een globale oplossing te zoeken voor al deze probleemwegen uit het verleden.

Deze globale oplossing vooronderstelt het individueel bestuderen van de feitelijke toestand van elke weg en van zijn juridisch statuut, waarbij de hoofdaandacht moet gaan naar het gebruik. Deze studie moet, ook weer weg per weg, uitmonden in een concreet voorstel: behoud van de weg, verplaatsing of afschaffing. Deze laatste oplossing zal zich opdringen wanneer verjaring is opgetreden, of wanneer er zwaarwichtige redenen zijn om de weg niet op zijn oorspronkelijke staat te behouden. In dit laatste geval moet eerst worden getracht het tracé te verleggen.

Behoud van de weg is waar mogelijk, ook voor probleemwegen, de beste oplossing. Maar dit behoud impliceert dan ook het daadwerkelijk toegankelijk maken, met inbegrip van het opruimen van hindernissen, en later onderhouden van de weg. Het gaat immers niet op een probleemweg juridisch in stand te houden, maar niets te doen aan zijn openstelling, bruikbaarheid en onderhoud. Precies een dergelijke houding heeft in het verleden op termijn dan toch geleid tot de teloorgang van buurtwegen.

Het voordeel van de hier geschetste aanpak bestaat erin dat klaarheid wordt geschapen omtrent het volledige buurtwegennet van de gemeente. En ook al beslist die formeel bepaalde wegen af te schaffen, omwille van juridische of zelfs opportunitaire redenen, zou er een oplossing gevonden zijn voor de te behouden wegen die nu niet kunnen worden gebruikt. Globaal een positieve balans dus...

TOT BESLUIT

Uit de tekst van deze brochure blijkt vermoedelijk maar al te duidelijk dat het recht met betrekking tot onze buurtwegen niet zo eenvoudig is. In deze materie bestaan veel onzekerheden, die in de praktijk vaak

gretig worden aangegrepen door diegenen die belang hebben bij het verdwijnen van een buurtweg. Op de gemeentebesturen en op alle gebruikers van de buurtwegen rust echter de verantwoordelijkheid om deze evolutie tegen te gaan en om daadwerkelijk op te komen voor hun behoud.

GENOT, V. en MARCOTTY, G., *De la voirie publique par terre*, Brussel, Bruylant, 1964, 715 p.

HANSENNE, J., Droit civil et contre- droit civil. Le cas des servitudes de passage acquises par le fait du public, *Revue du Notariat Belge*, 1988, p 122-128.

PAQUES, B., Création et suppression des chemins ruraux par l'effet de la prescription, *Aménagement-environnement*, 1992, bijz. nummer, p.36-43.

VANDIERENDONCK, P., Het juridisch statuut van buurtwegen, *Jura Falconis*, 1976-77, p 45-68.

VUYE, H. *Bezit en bezitsbescherming van onroerende goederen en onroerende rechten*, Brugge, Die Keure, 1994, 1086 p.

VUYE, H., Fundamentele regels omtrent buurtwegen. Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994, *Recente Arresten van het Hof van Cassatie*, 1994, p.93-99.

WASTIELS, F., *Handboek wegenrecht*, Brugge, Die Keure, 1986, 137 p.

YANTE, J. M., De atlassen van de buurtwegen (ca 1841-1845). Een miskend catografisch patrimonium, *Tijdschrift Gemeentekrediet*, 1995/3, p.43-72.

DE WET OP DE BUURTWEGEN VAN 10 APRIL 1841¹

HOOFDSTUK I. VAN DE ERKENNING EN VAN DE AFPALING DER BUURTWEGEN

Art. 1. In de gemeenten waar geen algemene rooi- en afpalingsplannen der buurtwegen bestaan, zullen de gemeentebesturen deze plannen doen opmaken binnen de termijn van twee jaar, te rekenen van de bekendmaking dezer wet.

Zij zullen binnen dezelfde termijn desnoods de bestaande plannen, welke aan dezelfde eisen zullen behoren te voldoen als de plannen die overeenkomstig de tegenwoordige wet opgemaakt moeten worden, doen aanvullen of herzien.

2. De plannen opgemaakt, aangevuld of herzien overeenkomstig de regelen die zullen worden voorgeschreven door de regering, ermede belast de goede uitvoering daarvan te verzekeren, zullen benevens de tegenwoordige breedte van de weg, de grachten inbegrepen, de breedte aanduiden, die hij behoort te hebben ingevolge de wettelijke opzoekingen en erkenningen, mitsgaders de grootte en de aanwijzing van de stukken grond die uit de aanpalende eigendommen in bezit genomen moeten worden.

Zij zullen daarenboven de aanwijzing voorgeschreven bij art. 13 inhouden.

3. De kosten die de uitvoering der voorgaande artikelen zal medebrengen, zullen voor de helft ten laste van de Staat en voor de helft ten laste van de gemeenten vallen.

4. Deze plannen zullen gedurende twee maand in het secretariaat van de gemeente ter inzage neergelegd worden.

Gedurende deze termijn en behoudens hetgeen bij art. 5 bepaald is ten opzichte van de eigenaars, heeft iedereen het recht om bezwaren in te dienen, mits inachtneming van art. 6.

1. De hier afgedrukte tekst is een ambtelijke vertaling; de oorspronkelijke tekst van deze wet was uitsluitend in het Frans opgesteld.
Met dank aan Kluwer Rechtswetenschappen voor de toelating tot overname van deze gecoördineerde versie van de wet uit het door haar uitgegeven Wetboek Publiek Recht (Story Scientia).

De ter inzage legging zal worden bekend gemaakt bij aankondiging en aanplakking in de gewone vorm en in een dagblad van de provincie en van het arrondissement indien er bestaan.

5. De eigenaars van de stukken grond op het plan aangeduid als bestemd om ten behoeve van de weg teruggegeven of in bezit genomen te worden, zullen in kennis worden gesteld van de dag der nederlegging van het plan.

Het bericht zal de aanwijzing van deze stukken grond inhouden en zal kosteloos worden afgegeven, ten verzoeken van het college van burgemeester en schepenen, door de politieambtenaar of de veldwachter van de gemeente, hetzij aan de persoon, of ter woonplaats, indien de eigenaars in de gemeente woonachtig zijn. In het tegenovergesteld geval zal het bericht bij middel van de post worden toegezonden en aldaar van ambtswege aangekend zo hun verblijfplaats bekend is; daarenboven zal het tweemaal met een tussentijd van acht dagen op de gewone wijze aangeplakt worden. De eigenaars zullen hun bezwaren mogen indienen gedurende de termijn van twee maand te rekenen van de dagtekening van het bericht.

6. De bezwaren worden aan de gemeenteraad ingezonden; zij behelzen de keuze van een woonplaats in de gemeente; door de secretaris wordt een bewijs van ontvangst afgegeven.

De gemeenteraad is gehouden uitspraak te doen binnen de twee maand na het verstrijken van de bij voorgaand artikel 4 bepaalde termijn.

De beslissing wordt betekend hetzij aan de persoon, hetzij ter woonplaats overeenkomstig artikel 5.

Indien degene die een bezwaar indient niet in de gemeente woonachtig is, zal de betekening ter gekozen woonplaats geschieden.

7. Hoger beroep van de beslissingen der gemeenteraden staat open bij de deputatie van de provinciale raad.

Het moet op straffe van verval worden ingesteld, binnen de termijn van twee maand, te rekenen van de betekening der beslissing van de gemeenteraad.

8. Het beroep wordt gedaan bij middel van een verzoek ingediend bij de provinciale deputatie.

De griffier ontvangt het verzoek; hij geeft er ontvangstbewijs van.

De deputatie doet uitspraak, zonder hoger beroep, binnen de drie maand, te rekenen van de ontvangst van het verzoek; haar beslissing wordt met redenen omkleed en betekend overeenkomstig de artikelen 5 en 6.

9. Na de inachtneming der bovengemelde formaliteiten worden de plannen door de deputatie definitief vastgesteld.

Nochtans kunnen zij altijd door de bevoegde overheden worden gewijzigd mits inachtneming van de voorschriften der artikelen 5, 6, 7 en 8.

10. Het besluit van de provinciale deputatie waarbij het plan definitief vastgesteld wordt, doet geenszins afbreuk aan de eigendomsvorderingen noch aan de rechten die daaruit voortspruiten.

Het zal een rechtstitel zijn voor de verjaring van 10 en 20 jaar.

Een duplicaat van de tabellen door de deputatie goedgekeurd zal ter griffie van het provinciaal bestuur neergelegd worden.

11. De rechtsgedingen waartoe de rechten vermeld bij het vorig artikel aanleiding geven, alsook degene betreffende de percelen grond op het plan aangeduid als bestemd zijnde om teruggegeven te worden ten behoeve van de wegen worden door de rechtbanken onderzocht en er wordt uitspraak over gedaan als voor spoedeisende zaken.

Wanneer ter uitvoering van het plan onteigening noodzakelijk is, zal het plan bij koninklijk besluit worden goedgekeurd, en men zal zich gedragen naar de voorschriften van de wet van 17 april 1835 op de onteigening te algemenen nutte.

12. De buurtwegen, zoals zij worden erkend en gehandhaafd ingevolge de algemene rooi- en afpalingsplannen, kunnen door geen verjaring verkregen worden zolang zij dienen tot het openbaar gebruik, behoudens de vóór onderhavige wet verkregen rechten.

HOOFDSTUK II. VAN HET ONDERHOUD EN DE VERBETERING DER BUURTWEGEN

13. De kosten betreffende de buurtwegen zijn ten laste van de gemeenten. Nochtans zullen de provinciale raden mogen beslissen dat deze kosten in het geheel of ten dele ten laste zullen zijn van de aanpalende eigenaars, alwaar zodanig gebruik gevestigd is.

In geval van enig geschil omtrent de last tot onderhoud moeten de gemeenten, op beslissing der deputatie van de provinciale raad, voorlopig voorzien in het onderhoud van de wegen die het voorwerp van het geschil uitmaken, behoudens het verhaal der gemeenten op de derden, indien daartoe grond is.

Bij onderhavig artikel wordt geen wijziging gebracht aan de verplichtingen voortspruitende uit de rechten door de gemeenten verkregen vóór onderhavige wet, noch aan de verordeningen inzake de polders en de wateringten.

14. In geval de gewone inkomsten der gemeente niet volstaan, wordt ieder jaar voorzien in de uitgaven voor de buurtwegen bij middel van:

- 1° een prestatie van een dag werken ten laste van elk gezinshoofd of hoofd van een inrichting die geen 3 frank directe belastingen betaalt, in zover als zij geen behoeftigen zijn;
- 2° een prestatie van twee dagen werken ten laste van elk gezinshoofd of hoofd van een inrichting die ten minste 3 frank directe belastingen betaalt;
- 3° een prestatie van twee dagen van elk paard, last-, trek- of rijdier ten dienste van de gezinnen of van de inrichtingen in de gemeente, met voerlieden en middelen van vervoer, ten laste van de eigenaars, vruchtgebruikers en bezitters;
- 4° bijzondere opcentimes op de hoofdsom van de belastingen die in de gemeente betaald worden.

[...]

De bijzondere centimes zullen altijd voor ten minste een derde in de uitgaven bijdragen; indien het beloop van de prestaties opgelegd volgens de drie eerste grondslagen meer bedraagt dan de twee andere derden, zullen deze naar evenredigheid van deze hoeveelheid verminderd kunnen worden.

Onder de benaming van gewone inkomsten der gemeente worden niet begrepen de personele omslagen over de ingezetenen, noch de aandelen van hout in natura aan deze laatste uitgereikt voor hun brandhout.

[...]

De krachtens onderhavige wet ingestelde middelen tot onderhoud en verbetering der buurtwegen, maken een bijzonder fonds uit hetwelk voor geen andere dienst zal mogen gebruikt worden.

De provinciale verordeningen zullen de wijze vaststellen waarop de steden in de uitgaven voor de buurtwegen zullen moeten bijdragen.

15. De prijs van het dagloon wordt begroot overeenkomstig artikel 4, titel II der wet van 28 september 1791², en de belastingschuldige, die niet overeenkomstig het volgende artikel zal verklaard hebben de prestaties in natura, voortvloeiende uit de twee eerste grondslagen van artikel 14, te willen doen, zal een korting genieten van een vijfde op de prijs van elk dagloon.

De deputatie van de provinciale raad begroot jaarlijks de waarde van de dagprestatie der gruiskarren, karren of andere bespannen rijtuiggen, paarden, last- en trekdieren.

16. Het aanslagbriefje zal, behalve de aanslag in bijzondere centimes, de prestaties in natura volgens de drie eerste grondslagen van artikel 14, in geld uiterekend overeenkomstig het voorgaand artikel, inhouden.

Binnen de maand na de afgifte der aanslagbriefjes, is elke belastingschuldige bevoegd om zijn keuze te laten kennen aan het college van burgemeester en schepenen; na het verstrijken van deze termijn zijn de prestaties in natura invorderbaar in geld.

In alle gevallen zal de breuk in minder, tussen de prestaties in natura en de begroting in geld, door de belastingschuldige in muntspeciën moeten aangevuld worden.

17. De niet in geld afgekochte prestaties zullen in taakwerk kunnen omgezet worden.

18. Op de voordracht van de gemeenteraden, mag de deputatie van de provinciale raad in de gemeenten alwaar deze wijze haar voordeliger

2. Deze wet werd opgeheven door art. 98 van het Veldwetboek van 7 oktober 1886.

zal schijnen voor de belangen der localiteit, de prestaties in natura in geld omzetten.

De deputatie van de provinciale raad zal zelfs, behoudens goedkeuring van de regering, deze omzetting ambtshalve mogen bevelen.

19. De artikelen 135, 136 en 137 der gemeentewet zijn toepasselijk op de rollen opgemaakt voor de uitvoering der voorgaande artikelen.

20. De rollen zijn invorderbaar op de door de deputatie vastgestelde tijdstippen, zij worden ingevorderd overeenkomstig de voor de inning der rijksbelastingen vastgestelde regelen, de ontheffingen worden kosteloos uitgesproken en de rekeningen worden afgelegd zoals voor de andere uitgaven der gemeente.

21. De eigendommen van de Staat, die enig inkomen opbrengen, dragen bij in de uitgaven in dezelfde mate als de private eigendommen.

22. In geval een gemeenteraad mocht trachten zich te onttrekken aan de verplichtingen opgelegd ingevolge dit hoofdstuk, doet de deputatie van ambtswege het bestek der werken opmaken, stelt de rollen vast na de gemeenteraad gehoord te hebben, schrijft de uitvoering der werken voor en beveelt de betaling daarvan uit de gemeentekas, een en ander overeenkomstig artikel 88 der gemeentewet.

Elk jaar deelt de deputatie aan de provinciale raad de staat mede van de krachtens onderhavig artikel gevestigde belastingen.

23. Wanneer een in staat van bruikbaarheid onderhouden weg gewoonlijk of tijdelijk wordt beschadigd door bos-, turf-, steengroef- en mijnontginningen of door enig ander nijverheidsbedrijf, kunnen de eigenaars of ondernemers der ontginningen waarvoor het vervoer geschiedt, jaarlijks geroepen worden om tot het onderhoud van die weg bij te dragen door speciale belastingen in verhouding tot de veroorzaakte buitengewone beschadigingen.

Indien er tollен op deze weg bestaan, zullen deze belastingen niet mogen geheven worden dan indien de tollен niet volstaan voor zijn onderhoud.

Indien de transporten hoofdens dewelke de exploitant met een belasting is bezwaard, aan tollën onderworpen zijn, zal daarmede rekening worden gehouden voor de bepaling van het cijfer der belasting.

De gemeenteraad zal, te voorlopigen titel, het bedrag van elke bijzondere belasting bepalen. Zijn beraadslaging zal aan de exploitanten langs administratieve weg betekend worden; degene onder hen, die zich zouden benadeeld achten, zullen gedurende vijftien dagen, te rekenen van de betekening, bij de gemeenteraad een klacht mogen indienen en zelfs een eenvoudige tegensprekelijke schatting kunnen eisen.

Na de vervulling van deze formaliteiten zullen de belastingen door de gemeenteraad bepaald worden; indien de exploitatie evenwel in een andere gemeente gelegen is dan die op wier grondgebied de beschadigingen hebben plaats gehad, zal de belasting, op aanvraag van de raad dezer laatste gemeente, bepaald worden door de bestendige deputatie, indien de inrichting in dezelfde provincie gelegen is, en door de Koning in alle andere gevallen.

Indien het een buurtweg van groot verkeer geldt, of indien men zich bevindt in het geval voorzien bij artikel 25 der wet van 10 april 1841, zal, volgens het geval, de belasting rechtstreeks vastgesteld worden, 't zij door de deputatie, 't zij door de Koning, na de belanghebbende partijen en gemeenteraden gehoord te hebben.

Elke exploitant die zich door de beslissing van de gemeenteraad te zwaar belast zal achten, zal een klacht kunnen indienen bij de bestendige deputatie, die, na de gemeenteraad gehoord te hebben, zal beslissen; een beroep op de Koning zal, in alle geval, door de gemeenteoverheden en de exploitanten kunnen ingesteld worden, tegen de beslissingen van de bestendige deputatie.

Dit recht van hoger beroep of van beroep, zal binnen de veertien dagen, te rekenen van de betekening langs de administratieve weg, van de betrokken beslissing, moeten ingesteld worden. Het beroep op de Koning schorst de beslissing niet.

Het artikel 137 der gemeentewet en het artikel 20 der wet van 10 april 1841 zijn toepasselijk op de belastingen ingevoerd krachtens de voorgaande beschikkingen.

De regering is ertoe gemachtigd, indien daartoe aanleiding bestaat, de grondbeginselen van onderhavige wet toe te passen op de door de polders en wateringen onderhouden wegen.

24. Wanneer een buurtweg verschillende gemeenten zal aanbelangen, kan de Koning, na het advies van de gemeenteraden en van de bestendige deputatie van de provincieraad te hebben ingewonnen:

1° hem tot buurtweg van groot verkeer verklaren en er een nummer aan toekennen dat hetzelfde zal zijn voor gans het tracé van de weg;

2° er de wijze van verharding, of enig andere buitengewone uitgave voor voorschrijven;

3° de wijze van uitvoering van een toezicht over de werken regelen.

De vóór deze wet uitgesproken verklaringen tot grote verkeersweg, kunnen door de Koning worden herzien.

De provinciale deputatie zal de gemeenten aanwijzen welke tot deze uitgaven, evenals tot de uitgaven voor onderhoud, zullen behoren bij te dragen, zal de maatstaf bepalen volgens welke ieder van hen daartoe zal moeten bijdragen, behoudens beroep op de Koning vanwege de belanghebbende gemeenten, of vanwege de provinciegouverneur.

Behalve buitengewone gevallen zal geen gemeente gehouden zijn bij te dragen tot het onderhoud of tot de verbetering van de wegen die zich op het grondgebied van een andere gemeente bevinden.

25. In geval een buurtweg gemeenten mocht aanbelangen welke tot verschillende provinciën behoren, zal de richting, de breedte van de weg en de maatstaf volgens welke de belanghebbende gemeenten tot het onderhoud of tot de verbetering daarvan zullen bijdragen, bij koninklijk besluit worden bepaald op advies van de gemeentebesturen en de deputatiën der provinciale raden.

26. De buurtwegen van groot verkeer en, in buitengewone gevallen, de andere buurtwegen, zullen toelagen uit de provinciale kas kunnen ontvangen.

HOOFDSTUK III. VERBREDING, RECHTTREKKING, AANLEG EN AFSCHAFFING DER BUURTWEGEN

27. De gemeenteraden zijn gehouden om, ten verzoeken van de deputatie van de provinciale raad, te beraadslagen over de aanleg, de rechtekking, de verbreding en de afschaffing der buurtwegen.

In geval van weigering te beraadslagen of de nodige maatregelen te nemen, is de deputatie bevoegd om, behoudens 's Konings goedkeuring, van ambtswege de aanleg der werken en de aankopen te bevelen, en in de uitgaven te voorzien, mits inachtneming van de voorschriften van het voorgaande hoofdstuk.

28. De aanleg, de afschaffing, of de wijziging van een buurtweg moeten voorafgegaan zijn van een onderzoek.

De beraadslagingen der gemeenteraden worden onderworpen aan de bestendige deputatie van de provinciale raad, welke beslist behoudens beroep bij de Koning vanwege de gemeente of van de belanghebbende derden.

De beslissingen van de deputatie worden bekendgemaakt door de colleges van burgemeester en schepenen, van de zondag af na dezelve ontvangst en blijvende gedurende acht dagen aangeplakt.

Het beroep bij de Koning schorst de beslissingen. Het moet uitgeoefend en aan de gouverneur overgemaakt worden, binnen de vijftien dagen volgende op de in vorige paragraaf vermelde bekendmaking.

28bis. Een buurtweg mag slechts na de goedkeuring door de Koning van een algemeen rooiingsplan worden aangelegd, of rechtgetrokken, de bestendige deputatie gehoord.

29. In geval van verlating of van wijziging in de richting van het geheel of een gedeelte van de buurtweg, zullen de aangelanden van het stuk dat buiten gebruik geraakt is, gedurende zes maanden te rekenen van de bekendmaking door het college van burgemeester en schepenen van het besluit inhoudende de goedkeuring van de wijziging of van de afschaffing, het recht hebben om zich te doen machtigen om in volle eigendom te beschikken over de grond die vrij geworden is, mits zich te

verbinden tot de betaling, naar de begroting van deskundigen, hetzij van de eigendom, hetzij van de meerwaarde in het geval waarin zij eigenaars van de grond mochten zijn.

HOOFDSTUK IV. POLITIE DER BUURTWEGEN

30. Wegcommissarissen zullen bij provinciale verordeningen kunnen aangesteld worden.

Zij leggen de eed af voor de vrederechter van hun woonplaats.

31. De burgemeester en schepenen, de beambten van de plaatselijke politie en de wegcommissarissen zullen gemachtigd zijn om de inzake buurtwegen gepleegde overtredingen en wanbedrijven vast te stellen en om er proces-verbaal van op te maken. Hun processen-verbaal zullen bewijskrachtig zijn behoudens tegenbewijsverschaffing.

De arrondissementscommissarissen zullen bevoegd zijn om zelf over te gaan, of hen wie zulks aangaat te doen overgaan, tot alle handelingen nodig om de overtredingen en wanbedrijven in zake buurtwegen vast te stellen.

[...]

32. De straffen die door de provinciale raden zullen worden vastgesteld wegens overtredingen van hun verordeningen in zake buurtwegen, zullen politiestraffen niet te boven mogen gaan.

De straffen die zwaarder zijn dan die geoorloofd bij onderhavig artikel, welke door de thans bestaande verordeningen en reglementen bepaald zijn, evenals degene die bij artikel 40, titel II der wet van 28 september-6 oktober 1791 vastgesteld zijn, voor de beschadiging der buurtwegen of de onrechtmatige inbezitneming der breedte ervan, zullen van rechtswege worden verminderd door de hoogste van deze straffen na verloop van de twee jaren die de afkondiging dezer wet zullen volgen. De bovengemelde overtredingen zullen van nu af aan als politieovertredingen vervolgd en gevonnis worden.

33. Behalve de straf, zal de [politierechtbank], indien daartoe gronden bestaan, het herstel van de overtreding bevelen binnen de termijn die

door het vonnis zal bepaald worden en beslissen dat, bij gebreke van uitvoering, het gemeentebestuur er in zal voorzien op kosten van de overtreder, welke krachtens hetzelfde vonnis zal kunnen worden gedwongen tot de terugbetaling van de kosten op een blote staat opge maakt door het college van burgemeester en schepenen.

In geval van verwijzing naar de burgerlijke rechter van een prejudiciële rechtsvraag, zal de partij die de exceptie opgeworpen heeft, verplicht zijn om zich voor de bevoegde rechter te voorzien en van haar gereedheid te doen blijken binnen de maand; zo niet zal met het onderzoek en de beslissing over de overtreding worden voortgegaan.

De zaken, verwezen naar de burgerlijke rechter, zullen als korte en spoedeisende zaken onderzocht en beslist worden.

34. [...]

35. De geldboeten worden geheven ten behoeve van de gemeente op wier grondgebied de overtreding gepleegd is geworden en behoren tot het bijzonder fonds bestemd voor het onderhoud der buurtwegen. Nochtans kan het provinciaal reglement een deel daarvan bestemmen voor de beambten die de overtreding of het wanbedrijf hebben vastgesteld.

36. De beschikkingen van onderhavig hoofdstuk zijn van toepassing op de politie van de grachten langs de buurtwegen.

HOOFDSTUK V. VAN DE PROVINCIALE VERORDENINGEN

37. De provinciale verordeningen zullen voorzien in de maatregelen die noodzakelijk zijn ten einde de afpaling der buurtwegen en de vergelijking der bij artikel 1 dezer wet vermelde plannen te verzekeren.

38. Deze verordeningen zullen in elk kanton de aanstelling van werkopzichters kunnen voorschrijven en hun bevoegdheden bepalen. Zij zullen insgelijks de wijze van benoeming, schorsing of ontslag van deze opzichters en van de wegcommissarissen, mitsgaders hun jaarwedden of vergoedingen vaststellen. De uitgaven zullen hetzij uit de provinciale fondsen, hetzij uit de fondsen bestemd voor de werken, worden bestreden.

39. De deputaties der provinciale raden zullen zonder verwijl overgaan tot de herziening der bestaande verordeningen, mits inachtneming van de bepalingen van onderhavige wet. Deze verordeningen zullen slechts voorlopig zijn; zij zullen door de provinciale raden worden herzien ten laatste in de tweede gewone zitting na de afkondiging van deze wet. De verordeningen van de deputatie en die van de raad zullen slechts uitvoerbaar zijn na door de Koning te zijn goedgekeurd.

EDITOR

Guido Knops, directeur bij
de Koning Boudewijnstichting

COORDINATIE

Marleen Verboomen, assistente bij
de Koning Boudewijnstichting

Grafische VORMGEVING

La Page, bvba, Brussel

ISBN

90-5130-399-8

Wettelijk depot

D/2002/2893/04

NUR: 820 (Buurtwegen juridisch)