

VVSG-advies bij voorstel van decreet Gemeentewegen

Op basis van de conceptnota Gemeentewegen en de feedback er op hebben de parlementaire initiatiefnemers een voorstel van decreet Gemeentewegen geschreven. De regelgeving trage wegen wordt op een totaal nieuwe leest geschoeid, en komt onder één dak met de regelgeving omtrent de 'gewone' gemeentewegen.

Onder meer de VVSG wordt nu om advies gevraagd, voordat het voorstel wordt ingediend in het Vlaams parlement. Wat we uiteraard waarderen. Toch betreuren we dat de adviestermijn zo kort is. Het gaat tenslotte om bij uitstek gemeentelijke materie. De VVSG vraagt dan ook om in de toekomst bij de verdere besluitvorming te worden betrokken en voldoende tijd te krijgen om terug te koppelen naar haar leden.

De VVSG staat achter de grote principes van het voorstel van decreet (zoals die ook grosso modo al terug te vinden waren in de conceptnota):

- **een gelijkaardig statuut voor alle gemeentewegen**
- **het subsidiariteitsprincipe, met terughoudendheid in het beleidskader en bevoegdheid ten volle bij de gemeenten**
- **maximaal gebruik maken van bestaande procedures**
- **wegen kunnen niet verjaren door ongebruik**
- **meer handhavingsmogelijkheden**
- **het principe van de ladder van Lansink**
- **geen verplichte inventarisatie van alle wegen.**

Naast de appreciatie voor deze goede basis, willen we graag volgende klemtonen, **bekommernissen en suggesties** aangeven.

- **De opmaak van een gemeentelijk beleidskader kent een erg/te gedetailleerde procedure. Goed overigens dat de opmaak niet verplicht wordt.**
- **Onduidelijkheid over verwervingsplicht gemeente versus erfdiensbaarheid**
- **Een reglement voor vergoeding erfdiensbaarheden ligt niet voor de hand, en mag niet verplicht worden**
- **Geen apart gemeentelijk wegenregister, maar integratie in bestaand plannenregister en/of wegenregister Vlaanderen**
- **Een burger mag niet op simpel verzoek beslissingen kunnen opleggen aan gemeenten**
- **Bij de handhaving moeten er meer mogelijkheden zijn voor gemeenten om daadkrachtig bestuurlijk op te treden**

Hierna volgt een meer gedetailleerde toelichting en andere opmerkingen:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen en definities

We kunnen ons vinden in een **beleidskader** dat de **hoofdpijnen** voor een lokaal (trage) wegenbeleid uittekent.

Toch volgende nuancerings bij art. 4:

1° wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

4° wijzigingen aan het wegennet worden steeds beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

We stellen voor het woordje 'steeds' telkens te schrappen, want strookt niet altijd met de praktijk: waarom kunnen wijzigingen niet louter t.v.v. iemand zijn (bv. opheffing ongebruikte weg, aanpassing weg tbv garage) zo'n afweging moet mogelijk zijn; het gemeentegrensoverschrijdend perspectief zeker niet altijd relevant.

Hoofdstuk 2. Gemeentelijk beleidskader en actieplannen

Het is goed dat gemeenten **niet verplicht** zijn om bijkomend een **gemeentelijk beleidskader** op te maken. Dit zal er trouwens niet toe leiden dat gemeenten dit niet zullen doen, dit gebeurt immers nu al (bv bij de opmaak van een tragewegenplan, bv als onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsplan).

Dit artikel zet de deur open dat de Vlaamse overheid veel vergaander dan in art. 3 het gemeentelijk beleid zal bepalen. We vragen dan ook om in art. 6.1. toe te voegen "De Vlaamse Regering kan, na overleg met steden en gemeenten, nadere regels bepalen met betrekking tot de inhoud van een beleidskader."

Die vraag geldt trouwens bij alle eventuele uitvoeringsbesluiten bij dit decreet.

De **procedure** (art. 6) is **te gedetailleerd**, en toch ook weer **niet helder**:

- bv. waarom gecoro tijdens participatietraject en "mobiliteitscommissie" achteraf (= geen nieuwe opmerkingen meer mogelijk volgens §2, al. 4)
- bv. waarom beide formeel, en niet of de GECORO, of de gemeentelijke begeleidingscommissie? We stellen voor in §2 het zinsdeel "dat ten minste één participatiemoment en een advisering door de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening voorziet." te schrappen. Idem voor de 3^{de} al. van §2.
- Idem voor de actieplannen (art. 7 §2).
- bv. melden in staatsblad, heeft dat meerwaarde?
- bv. wie beslist over participatietraject? college en gemeenteraad doen voorstel maar wie beslist? (bij het Mobiliteitsdecreet is dit de gemeenteraad)

Hoofdstuk 3. Aanleg, wijziging, verplaatsing en opheffing van gemeentewegen

Afdeling 1. Algemene beginselen

In **art. 10. §1**. Aanpassen in “De gemeente kan de ligging... vastleggen in gemeentelijke rooilijnplannen,” Zo niet, lijkt het alsof gemeenten dat voor alle gemeentewegen nu moeten doen. Terwijl het om een manier van vastleggen gaat.

Een correctere omschrijving van **§2** lijkt ons “De opheffing van een gemeenteweg houdt in dat gebeurt door een besluit tot opheffing van de rooilijn, desgevallend met inbegrip van het daartoe vastgestelde rooilijnplan, opgeheven wordt op de wijze, bepaald in afdeling 3.”

Immers, de opheffing van een weg houdt in dat de rooilijnen verdwijnen, maar omgekeerd betekent de opheffing van de rooilijn niet dat de weg verdwijnt, het betekent alleen dat er geen wijziging aan de huidige feitelijke rooilijn meer gepland is.

We wensen hier te beklemtonen dat de we **de integratie met het ruimtelijk uitvoeringsplan of de omgevingsvergunning (art. 11) een goede zaak** vinden.

In art. 11 §1 moet wel geëxpliciteerd worden dat als het geen gemeentelijk RUP is, de gemeente een delegatie moet geven, overeenkomstig art. 2.2.2. §2 van de VCRO. Dit staat alleen in de toelichting en moet ook in de decreettekst opgenomen worden (zie toelichting p. 19 : alleen als gemeente “delegatie” i.k.v. RUP-procedure toestaat).

Art. 11 §3, 2° alinea, maakt de procedure nodeloos ingewikkeld door de vereiste van 2 beslissingen. Die alinea wordt beter geschrapt.

Als een overheid een rooilijn aanneemt moet ze vanzelfsprekend de ambitie hebben om die rooilijn het terrein te realiseren (**art. 12**). Gemeenten moeten echter, zoals nu, de keuze hebben om de rooilijn onmiddellijk (door aankoop of onteigening of vestigen erfdienstbaarheid) te realiseren of ‘au fur et à mesure’ telkens als er zich een vergunningsaanvraag zich voordoet, waarbij in de vergunningsbeslissing kan worden opgelegd dat de grond ‘om niet’ wordt afgestaan.

In **art. 13** is de term ‘aangelegd’ verwarrend. Beter, zoals in de toelichting verwoord, stellen dat er ‘een erfdienstbaarheid ontstaat’.

Moet het onderscheid tussen:

- verjaring ontstaan van weg (gebruik door passanten) en
- verjaring eigendom (bezitshandelingen door gemeente)

wat klopt met huidige stand van zaken, behouden worden?

Dat **gemeentewegen niet bij verjaring** kunnen worden **opgeheven (art. 14)** is **belangrijk**, voor het behoud van trage wegen, en voor het vermijden van talloze discussies.

Waarom geldt een overeenkomst (**art. 15**) slechts voor maximum 29 jaar? Uit vrees dat anders de eigenaar van de weg met verjaring geconfronteerd zal worden? Dat klopt niet : eigendom kan pas verjaren als de bezitter (verkrijger door verjaring) geen andere titel heeft, een huurder kan niet krijgen door verjaring zolang het huurcontract loopt. Kan het decreet niet gewoon een uitzondering maken op de verjaring en zeggen dat bij zo’n overeenkomst voor

een tijdelijke weg er geen weg ontstaat (of eigendom overgaat) door verjaring zolang die overeenkomst loopt?

Afdeling 2. Procedurele bepalingen omtrent gemeentelijke rooilijnplannen

En

Afdeling 3. Procedurele bepalingen omtrent de opheffing van gemeentewegen

Deze procedure is een serieuze verzwaring van de procedure voor gewone gemeentewegen (niet-buurtwegen) en ook vergeleken met het rooilijnendecreet.

Art. 17 en 20, § 2, 2^o: melden in **staatsblad**, heeft dat **meerwaarde**? Beter vervangen door publicatie op gemeentelijke website zoals elders in dit decreet (art. 6, § 2 in fine: beleidskader, art. 18 en 23: definitief plan) en zoals bij vergunningen (art. 21 en 60 omgevingsvergunningbesluit)?

Aanplakking ter plaatse zou effectiever zijn, maar is hier niet opgenomen.

Art. 18 en 23: ook hier, melden in staatsblad, heeft dat meerwaarde?

Art. 17 en 20, § 2, 3^o: **kennisgeving** aan “de eigenaars van de onroerende goederen die zich bevinden in het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan” – zijn dit alle aangelanden of alleen degene bij wie de rooilijn achteruit komt? En hoe? Bv. naast publicatie (aanplakking + eigen website) ook individuele kennisgeving, tenzij het er teveel worden (bv. vanaf meer dan 50) dan alleen publicatie.

Het is **goed** dat de **schorsings- of vernietigingsgronden** worden **gedefinieerd** (art. 22). **Maar, één beroepsinstantie** zou toch moeten volstaan. Dit ligt best bij de Vlaamse overheid, de provincie heeft geen bevoegdheid op het vlak van wegen.

Art 24 lijkt alleen betrekking te hebben op erfdiensbaarheden. Anders is het een verkoop. Het lijkt **heel moeilijk** om hier als gemeente een **adequaat reglement** moeten voor opstellen. Hoe de gemeente die vergoeding, die waardebepaling correct in een reglement kan abstraheren tot een forfait (§2)? Wat is de “venale waarde” van een grond waarop een weg (erfdienstbaarheid) ligt (§3)? Hoeveel kan een aangelande daarvoor krijgen? Is dat niet nul? En bij beëindiging: hoe kan de gemeente de meerwaarde opeisen? Het lijkt ons dus aangewezen dat §2 bepaalt dat “De gemeente kan een reglement vaststellen...” En gemeenten die dit niet doen werken dan meteen met een landmeter-expert.

Hoofdstuk 4. Afpaling, realisatie en beheer van gemeentewegen

Afdeling 1. Afpaling van de gemeenteweg

Voor alle duidelijkheid art. 26 laten aanvangen met “Afpaling gebeurt door de gemeente.”

Art. 27. Onverminderd de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek: schrappen: BW geldt alleen tussen particuliere eigendommen, niet tegenover openbaar domein.

Afdeling 3. Beheer van gemeentewegen

Art. 32 3° al: Het is **onterecht dat een burger via een verzoekschrift beslissingen kan opleggen**. Hij mag die wel kunnen voorstellen. Het gemeentebestuur moet kunnen beoordelen of zijn vraag correct is en of dit past binnen de prioriteiten van de gemeente (budget).

Art. 32, § 2, al. 2 : gaat alleen over belemmeren van het *beheer* van de weg (= art. 36, 4°), niet over het belemmeren van het *gebruik* van de weg (= art. 36, 3°). Beter herformuleren als: “De gemeente kan te allen tijde versperringen of andere belemmeringen, die de toegang, het gebruik of het beheer van de gemeenteweg hinderen of verhinderen, verwijderen of laten verwijderen.”

Art 33: niet alleen de aangelanden, maar “Iedereen is verplicht...”

In **art. 34** toevoegen: “reglement ... voor het beheer en het gebruik van de gemeentewegen.” In de toelichting expliciteren dat zo’n reglement met GAS mag gesanctioneerd worden.

Hoofdstuk 5. Gemeentelijk wegenregister

Dit lijkt ons een **vermijdbare bijkomende databank**. Gemeenten moeten nu al talloze databanken en registers bijhouden.¹ Veel beter is de gewenste info te integreren in de bestaande tools, en daarin de verrijking met de gewenste gegevens mogelijk te maken: [het plannenregister](#) (waarin de rooilijnen al zijn opgenomen) en [het wegenregister](#) van de Vlaamse overheid.

Art 35 §2 en 4: inzake inzage/openbaarheid alle sectorale insteken schrappen. Beter, en effectiever, dan telkens aparte (sub)sectorale verschillen in te bouwen, is om dit volledig onder het decreet openbaarheid van bestuur te laten vallen.

Hoofdstuk 6. Handhaving

¹ Een onderzoeksproject ter zake in Aalter leverde enkele jaren geleden 140 registers en databanken op.

Beheer en handhaving lopen dooreen. We hebben de indruk dat “beheer” gaat over problemen waarbij er geen overtreder is of die onbekend blijft en de gemeente zelf optreedt zonder de kosten te kunnen recupereren op een overtreder. Bij “handhaving” lijkt het om problemen te gaan die veroorzaakt worden door een (bekende) overtreder, iemand op wie de gemeente de herstelkosten wil verhalen. Daarbij ligt de focus ons inziens teveel op de aangelande als mogelijke overtreder, terwijl die evengoed door een andere kan begaan zijn, bv. een buur wat verderop of iemand die geen directe band heeft met de locatie van de overtreding zoals een aannemer, een passant.

We zien drie types van overtredingen die de gemeente via bestuurlijke handhaving moet kunnen verhelpen:

- Belemmering van het gebruik (meestal door aangelande): bord “private weg” (vb. uit toelichting p. 25), paal, versmalling, slagboom, afsluiting
- Inname (al of niet door aangelande, zelf gebruiken met uitsluiting van algemeen gebruik) : reclamebord, verkoopsstalletje, werfkeet, afvalcontainer, materiaalopslag (zandhoop), terras, gebruiken als akker of tuin (vb. uit toelichting p. 27), bouwen voorbij de rooilijn (tussen rooilijn en achteruitbouwlijn = nog op eigen perceel = zuiver ruimtelijke ordening)
- Overtredingen door verzuim of onopzettelijk: Beschadigen wegdek, niet gesnoeide haag, overhangende takken, ondoorzichtige afsluiting nabij bocht of kruispunt

Welke handhavingswegen zijn nodig? Daarbij moet men het onderscheid maken tussen straffen (pijn doen, boete) en herstellen (zorgen dat overtreding verdwijnt)

(a) Straffen gebeurt best via gemeentelijke administratieve boetes (GAS), niet strafrechtelijk. Parket zal dit wellicht nooit vervolgen. Om GAS mogelijk te maken, mag het decreet geen strafsancie voorzien.

Overigens is een gevangenisstraf tot vijf jaar geen “overtreding” maar een “wanbedrijf” en is er bij ons weten geen gelijkaardige strafbepaling voor gewestwegen (gelijkheidsbeginsel?)

Artikel 36 wordt daarom best herschreven tot een verbodsbepaling zonder straf; in de toelichting wordt dan best verduidelijkt dat dit zo is om ruimte te laten voor GAS.

In datzelfde artikel integreren we dan 1) art. 33 dat zich nu alleen richt op aangelanden en 2) een extra regel dat werken op of in de weg alleen na goedkeuring van het schepencollege of zijn gemachtigde kan.

“Art. 36. Het is verboden een gemeenteweg te wijzigen, te verplaatsen of op te heffen zonder voorafgaandelijk akkoord van de gemeenteraad.

Het is verboden een gemeenteweg geheel of gedeeltelijk in te nemen op een wijze die het gewone gebruiksrecht overstijgt.

Het is verboden de toegang tot of het gebruik en beheer van een gemeenteweg te belemmeren, te hinderen of te verhinderen.

Het is verboden op of in gemeentewegen werken uit te voeren zonder voorafgaande toelating van het college van burgemeester en schepenen of zijn gemachtigde.

Aangelanden zijn verplicht de gemeenteweg over de volledige breedte vrij te houden en te vrijwaren van begroeiing, afsluitingen of constructies die de vrije publieke doorgang hinderen of verhinderen.”

In dat geval mogen art. 37 en 38 weg (geregeld door GAS-wet)

(b) Herstellen: beide wegen (gerechtelijk en bestuurlijk) mogen naast elkaar staan, als de gemeente zelf daartussen mag kiezen (toelichting p. 30)

We kunnen ons inbeelden dat gemeenten nood hebben aan zowel een bestuurlijk spoor waarin snelle en makkelijke kan geageerd worden in eenduidige gevallen als aan een gerechtelijk spoor waar de op te leggen maatregel juridisch is uitgediscussieerd vooraleer die wordt opgelegd.

Het bestuurlijke handhavingsspoor wordt best uitgeschreven naar het model van het **milieuhandavingsdecreet**. Dat diende immers als model voor de handhavingbepalingen inzake ruimtelijke ordening (decreet handhaving omgevingsvergunning) als inzake onroerend erfgoed.

(i) Herstel via gerechtelijk spoor

Door de aanpassing van artikel 36 (geen strafbepaling meer), zal een gerechtelijke maatregel nooit door een strafrechter, maar alleen door een burgerlijke rechter worden opgelegd.

Daarom moeten delen van art. 39 (“naast de straf”) geïntegreerd worden in art. 40 (“kan ook voor de burgerlijke rechtbank”)

In artikel 39 en 40 zijn ook volgende redactionele aanpassingen nodig:

1. art. 39, § 1: hoe kan de rechter “het gebruik van de gemeenteweg in de oorspronkelijke toestand” bevelen? Het herstel kan hij wel bevelen. Beter: “om maatregelen te nemen om de overtreding van artikel 36 te beëindigen, de gevolgen ervan geheel of gedeeltelijk ongedaan te maken of herhaling ervan te voorkomen” (toevoeging naar model milieuhandavingsdecreet, art. 16.4.7, § 1, 1°)
2. art. 39 en 40, § 1: dat schepencollege vordert namens gemeente, is al geregeld in gemeentedecreet (art. 193) Eventueel verwijzing expliciet opnemen in toelichting
3. art. 39, § 3: in het gerechtelijk wetboek is al geregeld dat de rechte altijd een dwangsom kan toevoegen aan zijn bevelen. Een dwangsom moet overigens ook kunnen met andere tijdseenheid (niet alleen per dag maar ook per uur) of per overtreding ineens. Eventueel verwijzing expliciet opnemen in aanhef artikel 41 “Onverminderd (de mogelijkheid om een dwangsom op te leggen overeenkomstig) artikel 1385bisGerechtelijk Wetboek, ...”

We stellen voor artikel 39 en 40 samenbrengen in één artikel:

“Art. 40. Naast de schadevergoeding aan de gemeente, beveelt de burgerlijke rechtbank, op vordering van de gemeente, het herstel van de gemeenteweg in de oorspronkelijke toestand, het staken van elk verboden gebruik, het uitvoeren van de nodige werken om alle belemmeringen voor het beheer, de toegang tot of het gebruik van de gemeenteweg te verwijderen of om maatregelen te nemen om de overtreding van artikel 36 te beëindigen, de gevolgen ervan geheel of gedeeltelijk ongedaan te maken of herhaling ervan te voorkomen. De rechtbank bepaalt een termijn voor de

uitvoering van de opgelegde herstelmaatregel, die nooit meer dan 6 maanden kan zijn.”

(ii) Herstel via bestuurlijk spoor

- “Bestuursdwang” is geen correcte titel : met “bestuursdwang” bedoelt men alleen het geval waar de overheid zelf iets doet en de kosten dan terugvordert van de overtreder (zie definitie bestuursdwang in art. 16.4.7, § 1, 3° milieuhandhavingsdecreet : “een feitelijke handeling van de gemeente, op kosten van degene ten aanzien van wie de bestuurlijke maatregelen werden opgelegd, om de overtreding van artikel 36 te beëindigen, de gevolgen ervan geheel of gedeeltelijk ongedaan te maken of herhaling ervan te voorkomen”) De bedoeling hier is echter dat de overtreder in de regel best zelf herstelt; als de aangesproken overtreder dit niet tijdig doet, dan pas zal de gemeente zelf herstellen, dan pas zal de gemeente “bestuursdwang” toepassen. Een betere titel ware : “bestuurlijke maatregel”
- Bestuurlijke handhaving is beter een bevoegdheid van de **burgemeester** dan van het schepencollege. De burgemeester is immers in het algemeen degene die instaat voor de uitvoering van decreten en voor de openbare veiligheid (art. 64 gemeentedecreet, art. 133 gemeentewet). Hij is ook degene bevoegd voor milieuhandhavingsbevelen (art. 16.4.6 milieuhandhavingsdecreet en art. 60 milieuhandhavingsbesluit.
- Daarbij heeft de gemeente ook nood aan een **bestuurlijke dwangsom**: wanneer de overtreder de aan hem opgelegde maatregel niet tijdig uitvoert, dan is hij een bepaald bedrag verschuldigd aan de gemeente. Dit om ervoor te zorgen dat maatregel zoveel mogelijk wordt uitgevoerd door overtreder en gemeente zo weinig mogelijk moet overstappen op “bestuursdwang” (zelf doen en kosten terugvorderen). We stellen voor om volgende tekst toe te voegen (geïnspireerd op het gerechtelijk wetboek, art. 1385bis e.v. en op het milieuhandhavingsdecreet, art. 16.4.18bis e.v. DABM) bv. als nieuwe paragraaf na art. 43, § 4:

“§ 4bis. Om de tijdige naleving van de bestuurlijke maatregel af te dwingen, kan, samen met die bestuurlijke maatregelen of nadien, een bestuurlijke dwangsom worden opgelegd die verschuldigd is ingeval de bestuurlijke maatregel niet of niet tijdig wordt uitgevoerd.

De bestuurlijke dwangsom wordt schriftelijk opgelegd. Het besluit houdende de bestuurlijke dwangsom vermeldt de hoogte en de modaliteiten ervan.

De dwangsom kan vastgesteld worden hetzij op een bedrag ineens, hetzij op een bedrag per tijdseenheid of per overtreding. In de laatste twee gevallen kan eveneens een bedrag bepaald worden waarboven geen dwangsom meer verbeurd wordt.

De dwangsom is van rechtswege opeisbaar op de dag volgend na de dag dat de bestuurlijke maatregel moest zijn uitgevoerd.”

Voor de inning van de dwangsom moet die dan ook worden toegevoegd waar het over kostenverhaal gaat : art. 46, § 2 (wettelijke hypotheek) en art. 47 (invordering via dwangbevel) Gemeenten beschikken al over een dwangbevel-mogelijkheid in art. 94, 2° gemeentedecreet. Artikel 47 moet zich dus ertoe beperken daarnaar te verwijzen.

- Bij de beroepsprocedure tegen een bestuurlijke maatregel (art. 44) is het **onterecht dat dat beroep schorsende werking heeft en vooral dat de gemeente automatisch in het ongelijk wordt gesteld louter omdat de overtreder in beroep ging en de minister niet tijdig besliste**. Als de procedure zo ingericht wordt, moedigt dit overtredders aan om in beroep te gaan en ontmoedigt dit gemeenten om maatregelen te nemen. Het kan niet dat een overheid die wél ageerde (handhavende gemeente) wordt afgeblokt louter door het stilzitten van een andere overheid (beroepsinstantie).
- Tenslotte voorziet het voorstel dat alle maatregelen (gerechtelijk en bestuurlijk) moeten **overgeschreven/ingeschreven worden op het hypotheekkantoor** (art. 39, § 4, 40, § 2, 42, § 2, 43, § 5 en 45, § 2). Zo is de koper van een goed waarop zo'n maatregel rust evengoed geïnformeerd en verplicht uit te voeren als de overtreder zelf. Dit heeft echter alleen zin als de aangelande de overtreder is. Is de overtreder echter iemand anders, bv. een gebruiker, een aannemer, dan heeft het geen zin een aangelande daarmee op te zadelen of om een inschrijving/overschrijving te doen op de locatie van de weg zelf (openbaar domein) waar niemand (geen koper) door getroffen wordt.

Hoofdstuk 7. Wijzigings-, opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

Art. 63 (verplaatsen van art. 16 rooilijnendecreet naar art. 4.3.8, § 1 VCRO): de alinea “Werken en handelingen waarvoor geen vergunning is vereist, mogen onder dezelfde voorwaarden als bepaald in het eerste en tweede lid worden uitgevoerd na machtiging van de wegbeheerder.” hoort niet in de VCRO thuis maar wel in het gemeentewegendecreet zelf. (met als gevolg ook aanpassing verwijzing nodig in art. 68 = art. 40, al. 1, 7° decreet complexe projecten)

Art. 65 (wijziging art. 31 omgevingsvergunningsdecreet) :

- § 1: beroep tegen tracébeslissing GR zou zelfde weg volgen als vergunning, terwijl in toelichting p. 19 staat dat dit afzonderlijk besluit is met beroep naar RvSt

Nog enkele kleinere opmerkingen:

- Art. 2, 9° en 3, al. 2, 2° : “trage weg” wordt in decreet maar één keer gebruikt, is dat nodig? beter: “fijnmazig netwerk van wegen hoofdzakelijk bestemd voor niet-gemotoriseerd verkeer” en definitie weg
- Gemeentelijke mobiliteitscommissie: vervangen door “gemeentelijke begeleidingscommissie”, want dat wordt er mee bedoeld (toch zeker in art. 6)
- Art. 9: “en afwegingskader”: waarom expliciteren want zit toch in beleidskader? (zie art. 6, § 1, al. 1, laatste zin: “Het [beleidskader] omvat minstens ook een afwegingskader”)

- Volgende zin in art. 11. §2 hoort thuis in art 31, omgevingsvergunningsdecreet: “Deze mogelijkheid geldt voor zover het aanvraagdossier een ontwerp van rooilijnplan bevat dat voldoet aan de bij en krachtens dit decreet gestelde eisen op het vlak van de vorm en inhoud van gemeentelijke rooilijnplannen of een grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn bevat.”art. 11, § 2, al. 3: “of opgenomen gemeentelijk rooilijnplan” moet geschrapt worden want al. 2 laat dit net wel toe.
- Art. 17 en 20, § 4 : “schriftelijk of digitaal” : digitaal is ook schriftelijk
- Art. 20, § 2 : nummering begint bij 7°
- Art. 25, al. 1: hoort bij artikel 18 en 23
- Art. 25 geldt zowel voor wegen in eigendom gemeente (aangelande kan die kopen) als wegen in eigendom aangelande waarop erfdienstbaarheid verdwijnt en aangelande een vergoeding voor waardevermeerdering moet betalen. Wat als hij niet wil betalen (“mits zij zich verbinden tot de betaling...”) ? In het ene geval is het duidelijk: hij koopt niet en de gemeente kan aan een ander verkopen – maar wie zou dat strookje willen behalve de overbuur? Wat als er slechts een erfdienstbaarheid was en hij de vergoeding voor waardevermeerdering niet wil betalen?
- Art. 26: Waarom op verzoek van de gemeenteraad?
- Art. 77 is geen slotbepaling maar hoort thuis bij art. 4.3.8 VCRO (art. 63 van dit decreet)
- Wat betreft de eventuele BVR's:
 - o Een BVR bij art.16 §4 lijkt ons weinig zinvol
 - o Bij de andere BVR's zien we graag uitdrukkelijk opgenomen “na advies van de VVSG”
- Wat is de wisselwerking met het bosdecreet?