



OPTIMALISATIE VERGUNNINGEN EN REGELING GEMEENTEWEGEN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot wijziging van verschillende decreten naar aanleiding van het actieprogramma inzake rechtszekere en robuuste vergunningen en van optimalisaties van de regeling rond gemeentewegen	
Adviesvrager	Jo Brouns - Vlaams minister van Omgeving en Landbouw	
Ontvangst adviesvraag	23 juli 2026	
Goedkeuring raad	4 september 2026	
Contactpersoon	Nico Milo	nmilo@serv.be
	Tim Buyse	tbuyse@serv.be

De heer Jo BROUNS
Vlaams minister van Omgeving en Landbouw
Seven
Koning Albert-II laan 7
B-1210 Sint-Joost-ten-Node

Advies optimalisatie vergunningen en regeling gemeentewegen

Mijnheer de minister

U vroeg de MORA om advies over het voorontwerp van decreet tot wijziging van verschillende decreten naar aanleiding van het actieprogramma inzake rechtszekere en robuuste vergunningen en van optimalisaties van de regeling rond gemeentewegen.

De MORA erkent dat efficiëntere en robuustere procedures voor vergunningen en gemeentewegen nodig zijn, en ondersteunt daarom de onderliggende doelstellingen van het voorontwerp, namelijk duidelijkere regels, minder formaliteiten en een efficiëntere, meer geïntegreerde aanpak.

Met het voorontwerp worden die doelstellingen vandaag nog niet waargemaakt. De MORA ziet nog veel onduidelijkheden en hiaten die aanleiding kunnen geven tot nieuwe discussiepunten, waardoor het risico bestaat dat de voorgenomen doelstellingen niet worden gerealiseerd.

In zijn advies doet de MORA voorstellen om de onduidelijkheden aan te pakken, het vergunningsproces te versterken en de regeling rond gemeentewegen te optimaliseren.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouvoij
voorzitter

Inhoud

Inhoud	4
Krachtlijnen	5
Advies	7
1. Inleiding	7
2. Advies	9
2.1 Afschaffing administratief beroep in de zaak der wegen	9
2.2 Discretionaire bevoegdheid versus declaratieve bevoegdheid	11
2.3 Afschaffing van de rooilijnplanverplichting	12
2.4 Afschaffing van de meer- en minderwaardevergoeding	13
2.5 Bevoegdheidsbeperking van de gemeenteraad	14
2.6 Bovenlokale mobiliteitsbelangen waarborgen	17
2.7 Digitale ontsluiting	18
2.8 Artikelsgewijze technische aanbevelingen	18

Krachtlijnen

De MORA erkent dat efficiëntere en robuustere procedures voor vergunningen en gemeentewegen nodig zijn, en steunt de onderliggende doelstellingen van het voorontwerp: duidelijkere regels, minder formaliteiten en een meer geïntegreerde aanpak.

Tegelijk stelt de raad vast dat het voorontwerp die doelstellingen vandaag nog niet waarmaakt. Op te veel punten zijn de voorstellen onvolledig of onduidelijk en geven ze aanleiding tot nieuwe discussiepunten. Daardoor bestaat het risico dat de hervorming precies het omgekeerde effect heeft van wat ze beoogt: meer juridische procedures en een langere doorlooptijd van het proces. De MORA vraagt daarom om het voorontwerp op de hieronder vermelde punten bij te sturen vóór verdere behandeling.

Rechtsbescherming mag niet verzwakken

Met de afschaffing van het administratief beroep in de zaak der wegen verdwijnt de externe toetsing. Hierdoor verdwijnt een stuk rechtszekerheid voor wie een geschil over de zaak der wegen wil aankaarten.

In de geïntegreerde procedure kunnen betwistingen over de gemeenteraadsbeslissing inzake de wegenis voortaan rechtstreeks samen met de vergunning worden aangevochten bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVB). In de autonome procedure komt daar geen gelijkwaardig alternatief voor in de plaats en is er alleen het bestaande jurisdictioneel beroep bij de Raad van State. De MORA vraagt om het administratief beroep in de autonome procedure te behouden of te vervangen door een gelijkwaardig alternatief.

De raad vraagt ook dat de vergunnings- en beroepsprocedures zo worden bijgestuurd dat rechtszekerheid en toegankelijke rechtsbescherming gewaarborgd blijven, zonder daarbij op essentiële wijze te raken aan de bevoegdheid van de gemeenten over de zaak der wegen.

Gemeenten moeten hun eigen wegennet kunnen blijven sturen

De verschuiving van een discretionaire naar een declaratieve bevoegdheid van de gemeente bij dertigjarig publiek gebruik betekent dat een grondstrook automatisch tot het gemeentelijk wegennet gaat behoren zodra de feitelijke voorwaarden vervuld zijn, zonder dat de gemeenteraad dit nog kan afwegen tegen zijn eigen mobiliteitsbeleid of toetsen aan de samenhang van het wegennet. De MORA vraagt om die verschuiving te heroverwegen, of minstens te voorzien in een beperkte beleidsmatige toetsingsmogelijkheid voor de gemeenteraad op grond van mobiliteitsoverwegingen.

Die toetsing moet dienen om waardevolle mobiliteitsverbindingen te beschermen en wordt best beperkt tot een gemotiveerde vaststelling dat de concrete verbinding functioneel geen onderdeel uitmaakt van het gewenste wegnnet.

Het voorontwerp voorziet via uitzonderingsbepalingen diverse aanpassingen die de bevoegdheid van de gemeenten over al dan niet tijdelijke wijzigingen aan het gemeentelijk wegnnet inperken. De MORA vindt dat de nieuwe uitzonderingen op de bevoegdheid van de gemeenteraad niet mogen leiden tot een uitholling van de lokale wegenisbevoegdheid. De MORA vraagt om bij elk van de uitzonderingen minstens advies of overleg met de gemeente te vereisen.

De MORA vraagt ook om de afschaffing van de meer- en minderwaardevergoeding te heroverwegen. De afschaffing wordt gemotiveerd vanuit de redenering dat een decretale vergoedingsplicht enkel zinvol is waar het decreet zelf een last oplegt. Volgens de raad wordt die redenering weerlegd door recente rechtspraak van de Raad van State die oordeelde dat de berekening van de meerwaarde geen loutere formaliteit is, maar dat die de inhoud van een gemeentewegenbeslissing rechtstreeks kan raken.

Bovenlokale mobiliteitsbelangen moeten expliciet geborgd worden

De geïntegreerde procedure kan nuttig zijn voor complexere projecten met een uitgesproken bovenlokaal mobiliteitsbelang, waarbij meerdere overheden en infrastructuurbeheerders zoals havens en luchthavens betrokken zijn. Maar door de beperking van de bevoegdheid van de gemeenteraad tot de aspecten ligging, verkeersveiligheid, materiële opbouw en opname in het openbaar domein, dreigen bredere mobiliteitsafwegingen nergens meer expliciet te gebeuren. De MORA vraagt te verduidelijken bij welke procedurestap en door welke instantie die afwegingen wél gemaakt worden. De raad vraagt dat daarbij voldoende rekening wordt gehouden met de bestaande en toekomstige functie van strategische infrastructuur en met de noodzakelijke ontsluiting van haven- en industriegebieden.

Vereenvoudiging mag niet leiden tot informatieverlies

De afschaffing van de rooilijnplanverplichting creëert een hybride situatie: in de autonome procedure blijven rooilijnen bestaan, in de geïntegreerde procedure en bij vaststelling op basis van dertigjarig gebruik niet. Dat maakt de regelgeving complexer in plaats van eenvoudiger, wat vooral ook bij trage wegen problematisch is. De MORA vraagt om het rooilijnplan in de geïntegreerde vergunningsprocedure te behouden wanneer een bestaande weggrens wordt gewijzigd, en om bij de vaststelling via dertigjarig gebruik te voorzien in een grafisch instrument met vergelijkbare procedurele waarborgen als het rooilijnplan.

In dezelfde lijn kan de raad zich niet vinden in het facultatief maken van de digitale geografische ontsluiting van het wegenregister. De MORA vraagt om die verplichting te behouden en werk te maken van een digitaal geografisch platform dat voor alle burgers consulteerbaar is.

Advies

1. Inleiding

Met het voorontwerp van decreet beoogt de Vlaamse Regering rechtszekere en robuuste vergunningen alsook efficiëntere procedures en regelingen voor gemeentewegen.

Achtergrond

De Vlaamse Regering stelde eind 2024 een Gemengde Commissie aan met als opdracht voorstellen uit te werken voor een meer rechtszeker en efficiënter vergunningsproces. Het eindrapport van de commissie bevat 45 adviezen en 140 aanbevelingen. Deze zijn op 19 december 2025 beleidsmatig en juridisch doorvertaald in het Actieprogramma.

Voorliggend voorontwerp van decreet bevat substantiële wijzigingen ten gevolge van het Actieprogramma.

Het gaat hierbij onder meer om wijzigingen binnen de geïntegreerde vergunningsprocedure (afschaffing van de verplichte toevoeging van een rooilijnplan, afbakening van de bevoegdheden van de gemeenteraad t.o.v. de vergunningverlenende overheid, de geïntegreerde procedure ook mogelijk maken als de rooilijn eerder werd vastgelegd in een BPA of RUP) en het bevoegd maken van de Raad voor Vergunningsbetwistingen voor dossiers waar een omgevingsvergunningsaanvraag ook een beslissing omtrent de zaak der wegen vereist.

Naast deze aspecten m.b.t. de zaak der wegen worden ook buiten het kader van een geïntegreerde vergunningsprocedure wijzigingen doorgevoerd aan het Gemeentewegendecreet (GWD): de geïntegreerde procedure met de omgevingsvergunning wordt niet langer als uitzonderingsprocedure beschouwd maar op dezelfde hoogte geplaatst als de autonome procedure, en er wordt afgestapt van de begrippen 'aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg'.

De voorliggende wijzigingen van decreten zijn eigenlijk de tweede fase in het proces van het actieplan rond het vergunningenbeleid. De eerste fase (aanpassing modulaire omgevingsvergunning) ligt momenteel ter advies bij de Raad van State. De MORA gaf hierover advies op 26 juni 2026¹. De dossiers zijn sterk aan elkaar gelinkt.

Een belangrijk aandachtspunt is dat het voorontwerp van de eerste fase (modulaire omgevingsvergunning) tot op heden dus nog geen beslist beleid is. Als daaraan nog aanpassingen zouden

¹ MORA (2026) Advies Modulaire omgevingsvergunningprocedure. <https://www.serv.be/node/17632>

gebeuren (bv. na het advies van de Raad van State), kan dit ook een grote impact hebben op bepaalde elementen van het voorliggende voorontwerp, gelet op de sterke band tussen beide dossiers.

Inhoud van het advies

Voorliggend advies concentreert zich in de eerste plaats op de elementen uit het voorontwerp die betrekking hebben op het thema mobiliteit. Deze situeren zich hoofdzakelijk (maar niet uitsluitend) in de hervorming van het Gemeentewegendecreet.

Het advies zoomt nader in op zeven thema's:

- de afschaffing van het administratief beroep in de zaak der wegen (2.1)
- discretionaire versus declaratieve bevoegdheid van de gemeente (2.2)
- de afschaffing van de rooilijnplanverplichting (2.3)
- de afschaffing van de meer- minderwaardevergoeding (2.4)
- de bevoegdheidsbeperking van de gemeenteraad (2.5)
- bovenlokale mobiliteitsbelangen waarborgen (2.6)
- digitale ontsluiting (2.7)

Daarnaast bevat het advies nog een aantal afzonderlijke artikelsgewijze, juridisch-technische aanbevelingen en voorstellen (2.8).

2. Advies

De MORA erkent dat efficiëntere en robuustere procedures in het kader van vergunningen en de regeling rond gemeentewegen nodig zijn. Binnen dat kader **erkent de raad ook de onderliggende doelstelling van het voorontwerp van decreet**, namelijk duidelijkere regels, minder formaliteiten en een efficiëntere, geïntegreerde aanpak van het vergunningsproces.

Met de voorgestelde wijzigingen geeft het voorontwerp van decreet hiertoe een aanzet. Het voorontwerp bevat diverse bouwstenen voor een optimalisatie van de procedures en regelingen.

Maar tegelijk **ziet de MORA nog veel onduidelikheden en lacunes** in de voorstellen waarbij tal van elementen niet sluitend of te onduidelijk zijn geformuleerd. Daardoor ziet de MORA nog diverse potentiële discussiepunten, die op hun beurt aanleiding kunnen geven tot meer juridische procedures en een vertraging van het beleidsproces.

De MORA gaat in zijn advies nader in op zeven thema's die wijzigingen bevatten ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij doet de raad concrete suggesties voor de aanpassing van het decreet.

2.1 Afschaffing administratief beroep in de zaak der wegen

Art. 24 van het Gemeentewegendecreet voorziet een georganiseerd administratief beroep tegen gemeenteraadsbeslissingen over de wijziging van het gemeentelijk wegennet. Met art. 81 van het voorontwerp van decreet wordt het administratief beroep afgeschaft.

Voor de geïntegreerde procedure (wanneer de beslissing over de gemeenteweg meegenomen wordt in een omgevingsvergunningsaanvraag) wordt voorzien dat betwistingen over de gemeenteraadsbeslissing inzake de wegenis voortaan rechtstreeks samen met de vergunning kunnen worden aangevochten bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb).

Tegen een gemeenteraadsbeslissing tot wijziging van het gemeentelijk wegennet die tot stand kwam via de autonome procedure kan jurisdictioneel beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

In zijn advies over het voorontwerp van decreet tot wijziging van verschillende decreten naar aanleiding van de invoering van de modulaire omgevingsvergunningsprocedure gaf de MORA aan dat door het wegvallen van het administratief beroep, en dus de externe toetsing, een stuk rechtszekerheid verdwijnt voor wie een geschil over de zaak der wegen wil aankaarten, en dat dit leidt tot een grotere afhankelijkheid van dure juridische bijstand².

² ibid.

Ook cijfermatig gaat het niet om een verwaarloosbare formaliteit: het jaarlijkse aantal administratieve beroepen tegen gemeenteraadsbeslissingen over gemeentewegen schommelde de voorbije jaren tussen ongeveer 40 en 100, waarvan een substantieel deel effectief gegrond werd verklaard.

Voor de zelfstandige procedure, waar geen enkel alternatief wordt voorzien, vraagt de MORA om het administratief beroep te behouden, of om er een gelijkwaardig alternatief te voorzien. Voor de geïntegreerde procedure erkent de raad dat de rechtstreekse bevoegdheid van de Raad voor Vergunningsbetwistingen voor complexere dossiers een snellere en meer gespecialiseerde behandeling kan bieden.

De MORA herneemt niettemin de vraag uit zijn advies van 26 juni om **de voorziene procedure zodanig bij te sturen** dat rechtszekerheid en toegankelijke rechtsbescherming gewaarborgd blijven, zonder daarmee op essentiële wijze te raken aan de bevoegdheid van de gemeenten over de 'zaak der wegen'.

Daarnaast vraagt de MORA **aandacht voor volgende praktische knelpunten** in de voorgestelde procedure:

- Het is niet duidelijk of een herbevestiging door de gemeenteraad van haar wegnisbesluit na een vernietiging door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, ertoe kan leiden dat de vergunningverlenende overheid alsnog een inhoudelijke beoordeling van de vergunningsaanvraag zelf maakt. Dit nog los van het feit dat een heroverwegingsverzoek omtrent het wegnisbesluit tijdens de administratieve beroepsfase in het vergunningsluik weinig effect dreigt te hebben, aangezien de gemeenteraad geen prikkel heeft om haar eigen besluit te wijzigen.
- Het voorontwerp verplicht de vergunningverlenende overheid niet om, bij een weigering wegens een ontbrekend positief wegnisbesluit, meteen ook de overige weigeringsmotieven voor de vergunningsaanvraag uiteen te zetten. Zonder die verplichting dreigt na een eventuele vernietiging van het wegnisbesluit een tweede beroep bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen over motieven die al bij de eerste beoordeling gekend waren.
- Het voorontwerp voorziet niet dat de Raad voor Vergunningsbetwistingen bij de beoordeling van de gemeenteraadsbeslissing over de zaak der wegen gemeentewegenspecifieke toetsingsgronden zou moeten hanteren.

Met de opheffing van art. 31/1, §5 OVD verdwijnen in dat decreet de gemeentewegenspecifieke toetsingsgronden. Doch dit wordt ondervangen in het decreet over de modulaire omgevingsvergunning met het art. 91/3. Aangezien echter dit laatste decreet nog niet is goedgekeurd, wijst de MORA op het mogelijk risico dat het nog wordt aangepast, en dat daarbij het betreffende artikel 91/3 in theorie nog kan sneuvelen.

De MORA vindt dat de gemeentewegenspecifieke toetsingsgronden moeten worden behouden. De raad vraagt in die zin een grondige afstemming en koppeling van voorliggend decreet met het decreet over de modulaire omgevingsvergunning.

Tenslotte wijst de raad erop dat met de afschaffing van het administratief beroep en de invoering van de verplichte heroverweging m.b.t de zaak der wegen, de corrigerende bevoegdheid volledig naar de gemeenteraad verschuift en de gemeenten er een belangrijke extra opdracht bijkrijgen, die ook zorgt voor extra juridische druk. Adequate juridische expertise zal daarom nodig zijn. Volgens de raad kan dit aanzienlijke financiële consequenties hebben voor de gemeenten, niet in het minst voor de kleinere gemeenten die niet over de nodige juridische capaciteit beschikken.

2.2 Discretionaire bevoegdheid versus declaratieve bevoegdheid

Art. 13, §1 van het Gemeentewegendecreet stelt dat grondstroken waarvan met enig middel van recht bewezen wordt dat ze gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek werden gebruikt, kunnen in aanmerking komen als gemeenteweg. De bevoegdheid van de gemeente is met andere woorden op vandaag discretionair. Ook bepaalt het decreet (in art. 13, §5) dat als de gemeente met betrekking tot een grondstrook al dertig jaar bezitshandelingen heeft gesteld waaruit de wil van de gemeente om eigenaar te worden van de wegbedding duidelijk tot uiting komt, de gemeenteraad ertoe gerechtigd is om de grondstrook zonder financiële vergoeding op te nemen in het openbaar domein.

De MORA stelt vast dat met art. 88 van het voorontwerp van decreet, de discretionaire bevoegdheid van de gemeente verschuift naar een zogenaamde declaratieve bevoegdheid.

Meer bepaald wordt in het Gemeentewegendecreet een art. 29/1 ingevoegd. Dat artikel bepaalt dat de gemeenteraad die op eigen initiatief of op grond van een verzoekschrift vaststelt dat een grondstrook, aan te duiden op een grafisch plan, gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek gebruikt werd, het bestaan van een gemeenteweg vaststelt nadat een openbaar onderzoek gehouden is. Deze vaststelling door de gemeenteraad van een dertigjarig gebruik door het publiek heeft van rechtswege de vestiging van een publiek recht van doorgang tot gevolg.

Deze verschuiving van een discretionaire naar een declaratieve bevoegdheid betekent dat een grondstrook automatisch tot het gemeentelijke wegennet gaat behoren zodra aan de feitelijke voorwaarden is voldaan, zonder dat de gemeenteraad dit nog kan afwegen tegen zijn eigen mobiliteitsbeleid of de samenhang van het wegennet.

De MORA heeft hierbij volgende bekommernissen:

- Met de nieuwe declaratieve bevoegdheid tot vaststelling, verliest de gemeente de mogelijkheid om de opname van een grondstrook in het gemeentelijke wegennet te toetsen aan diverse overwegingen binnen een gemeentelijk mobiliteitsbeleid (bijvoorbeeld of de betrokken weg al dan niet past in de gewenste netwerkstructuur, of hij al dan niet wenselijk is vanuit verkeersveiligheid of leefbaarheid, of hij al dan niet aansluit bij het fietsroutenetwerk of het lokaal mobiliteitsplan enz.).
- De voorziene declaratieve bevoegdheid maakt zo'n afweging juridisch onmogelijk. Zodra het feitelijke gebruik vaststaat, moet de gemeenteraad vaststellen, ongeacht of dat vanuit

mobiliteitsoogpunt de gewenste uitkomst is. De gemeentebesturen verliezen hierdoor de facto de bevoegdheid om mee sturing te geven aan hun eigen wegennet.

- Daarnaast kan de verschuiving van discretionaire naar declaratieve bevoegdheid ook gevolgen hebben voor publieke mobiliteitsinfrastructuur. Publieke infrastructuurbeheerders lopen het risico om na dertig jaar publiek gebruik een deel van hun domein aan een gemeente te verliezen, ook op plaatsen waar zij zelf publieke infrastructuur zoals een fiets-snelweg mee mogelijk maakten. Dit druist volgens de MORA in tegen de doelstelling om meer rechtszekerheid te creëren.

De MORA vraagt daarom om de verschuiving van de discretionaire bevoegdheid naar de declaratieve bevoegdheid te heroverwegen, of minstens om te voorzien in een beperkte beleidsmatige toetsingsmogelijkheid voor de gemeenteraad op grond van mobiliteitsoverwegingen (bijvoorbeeld de inpasbaarheid in het gemeentelijk of regionaal mobiliteitsplan of de verkeersveiligheid).

Deze toetsing moet ook de bedoeling hebben om waardevolle mobiliteitsverbindingen te beschermen. Ze wordt best beperkt tot een gemotiveerde vaststelling dat de concrete verbinding functioneel geen onderdeel uitmaakt van het gewenste wegennet, waarbij de bewijslast bij de gemeente ligt.

De MORA vraagt daarnaast om in de memorie van toelichting te verduidelijken hoe de declaratieve bevoegdheid van de gemeenteraad zich verhoudt tot eerdere kritiek dat de vaststelling van verjaring een taak van de burgerlijke rechter is, en niet van de gemeenteraad.

2.3 Afschaffing van de rooilijnplanverplichting

Met art. 16 tot 19 van het Gemeentewegendecreet worden de gemeenten verplicht om rooilijnplannen op te stellen voor gemeentewegen. De basisinhoud van de rooilijnplannen en de rooilijnprocedure worden daarbij decretaal omschreven.

Het voorontwerp heft de art. 16 tot 19 van het Gemeentewegendecreet op. Het rooilijnplan wordt daarmee afgeschaft in de geïntegreerde vergunningsprocedure. Het wordt feitelijk vervangen door het bouwplan of verkavelingsplan. Het rooilijnplan wordt ook afgeschaft bij het creëren van een gemeenteweg via de vaststelling van het dertigjarig publiek gebruik. Binnen de autonome vergunningsprocedure blijft het rooilijnplan wel bestaan.

De MORA is van oordeel dat de afschaffing van de rooilijnplanverplichting in de geïntegreerde vergunningsprocedure aanleiding kan geven tot onduidelijkheden en rechtsonzekerheid:

- Er wordt een hybride situatie gecreëerd, waarbij enerzijds in de autonome procedure rooilijnen bestaan en nog steeds opgemaakt zullen worden, terwijl in de geïntegreerde procedure en bij het vestigen van gemeentewegen op basis van het dertigjarig publiek gebruik geen rooilijnen meer worden opgemaakt. Dit maakt de wetgeving complexer.

- Het is niet duidelijk wat de status wordt van rooilijnen die al zijn opgesteld in de geïntegreerde procedure. Zullen ze behouden blijven of zal hier ook het bouw- of verkavelingsplan gelden?
- Specifieke richtlijnen van de rooilijnprocedure vallen weg, waardoor meer ruimte ontstaat voor discussies.
- In het verlengde van de afschaffing van de rooilijnplanverplichting ontstaat ook onduidelijkheid over de juridische status van feitelijke voetwegen die niet in een rooilijnplan zijn vastgelegd.
- Rooilijnplannen zijn onder meer ook bij trage wegen relevant, zowel voor gebruikers als landbouwers. Aangezien trage wegen vaak niet verhard zijn kunnen wijzigingen aan de feitelijke weggrens zich makkelijk voordoen. De vraag is hoe de feitelijke grens nog zichtbaar zal zijn, als er geen rooilijnplan meer is. Het voorontwerp is hierover niet duidelijk.
- Een specifiek knelpunt situeert zich bij de vaststelling van een gemeenteweg via dertigjarig publiek gebruik (nieuw art. 29/1 GWD). Daar wordt geen rooilijnplan meer opgemaakt, en evenmin een ander volwaardig grafisch instrument met vergelijkbare procedurele waarborgen (openbaar onderzoek, decretaal vastgelegde inhoud). Dit is een groter gemis dan bij de geïntegreerde procedure, waar het bouw- of verkavelingsplan minstens een vervangend document biedt.
- Ook wanneer in de geïntegreerde procedure een wijziging wordt aangebracht aan een bestaande rooilijn of grens van de weg, dreigt de afwezigheid van een rooilijnplan een probleem te vormen. De MORA vraagt om de verplichting tot toevoeging van een rooilijnplan in dat geval te behouden, en dit om twee redenen: procedureel wordt zo onmiddellijk duidelijk dat het dossier voor de gemeenteraad moet komen, en nadien is duidelijk dat op basis van de individuele vergunning een nieuwe rooilijn geldt.

De MORA vraagt ook om voor de vaststelling van een gemeenteweg via dertigjarig gebruik te voorzien in een grafisch instrument met vergelijkbare procedurele waarborgen als het rooilijnplan.

Voor onverharde trage wegen op landbouwgrond specifiek vraagt de raad om de mogelijkheid te onderzoeken van een tijdelijke, seizoensgebonden wegligging, afgestemd op teeltrotaties, mits dit op vrijwillige basis gebeurt, met betrokkenheid van de eigenaars en gebruikers, en zonder dat dit een bijkomende erfdienstbaarheid doet ontstaan.

2.4 Afschaffing van de meer- en minderwaardevergoeding

Art. 28 van het Gemeentewegendecreet voorziet een decretale plicht tot meer- en minderwaardevergoeding bij de wijziging of opheffing van een gemeenteweg. Het voorontwerp schrapt deze vergoedingsplicht. De memorie van toelichting motiveert dit vanuit de redenering dat een decretale vergoedingsplicht enkel zinvol is waar het decreet zelf een last oplegt; in de meeste gevallen verwerft de gemeente grond via overeenkomst of onteigening, met een eigen bestaand vergoedingsregime.

De MORA stelt vast dat deze redenering weerlegd wordt door recente rechtspraak. De Raad van State oordeelde in zijn arrest van 9 februari 2024 (nr. 258.751) dat de berekening van de meerwaarde geen loutere formaliteit is, maar de inhoud van een gemeentewegenbeslissing rechtstreeks kan raken. Zonder vergoedingsplicht verdwijnt bovendien een rem op lichtzinnige ophefingsbeslissingen, en verliezen lokale besturen een mogelijke inkomstenbron. **De MORA vraagt om de afschaffing van de meer- en minderwaardevergoeding te heroverwegen in het licht van dit arrest.**

De MORA wijst daarnaast op een mogelijke interne tegenstrijdigheid. De memorie van toelichting rechtvaardigt de schrapping van art. 28 GWD met het argument dat het decreet zelf geen erf-dienstbaarheden van openbaar nut oplegt. Het nieuwe art. 26, tweede lid, GWD laat evenwel toe dat een gemeenteweg wordt gerealiseerd 'door middel van de vestiging van een persoonlijk of zakelijk recht' als de gemeenteraad een verwerving niet noodzakelijk acht, wat net wel als een decretale grondslag voor zo'n zakelijk recht of erfdienstbaarheid gelezen kan worden.

De MORA vraagt om art. 26 GWD aan te vullen met een bepaling die verduidelijkt dat, als de gemeenteraad oordeelt dat een verwerving niet noodzakelijk is, de gemeenteweg ook gerealiseerd kan worden via een overeenkomst of de vestiging van een zakelijk recht, op respectievelijk conventionele of wettelijke grondslag. In het laatste geval moet duidelijk zijn dat de minwaarde vergoed wordt. Die vergoedingsregeling moet in de memorie van toelichting verduidelijkt worden.

2.5 Bevoegdheidsbeperking van de gemeenteraad

De MORA stelt vast dat de bevoegdheden van de gemeenteraad op een aantal punten zijn aangepast of geschrapt.

Art. 8 GWD

Art. 8 van het Gemeentewegendecreet bepaalt dat niemand een gemeenteweg kan aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad. Een gemeenteweg kan alleen via een administratieve beslissing van de gemeenteraad aangelegd, gewijzigd, verplaatst of opgeheven worden.

Art. 55 van het voorontwerp voorziet een vervanging van het bovengenoemde art. 8, waarbij uitzonderingen worden bepaald op de bevoegdheid van de gemeenteraad.

Concreet stelt het nieuwe art. 8 dat de gemeenteraad weliswaar bevoegd is om te beslissen over wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet, maar dat er geen gemeenteraadsbeslissing nodig is voor de volgende handelingen:

- een tijdelijke wijziging aan het gemeentelijke wegennet die nodig is voor de uitvoering van stedenbouwkundige handelingen;
- een wijziging aan het gemeentelijke wegennet die het gevolg is van werken aan de gewestweg door de gewestwegbeheerder;

- een wijziging aan het gemeentelijke wegennet die het gevolg is van inrichtingswerken door de spoorwegbeheerder, op eigendom van de spoorwegbeheerder en ten behoeve van de spoorweg.

De MORA benadrukt dat het onttrekken aan de bevoegdheid van de gemeenteraad van deze (tijdelijke) wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet, niet mag leiden tot een essentiële uitholling van de lokale wegenisbevoegdheid. Ook een tijdelijke wijziging aan het gemeentelijk wegennet (zoals bijvoorbeeld een langdurige omleiding van een fietsroute tijdens werken) kan immers een aanzienlijke mobiliteitsimpact hebben en vereist daarom ook betrokkenheid van het lokale bestuur.

De MORA ziet binnen deze context volgende knelpunten en onduidelijkheden:

- De raad stelt zich vragen over de goede opvolging van een vlotte doorgang voor de actieve weggebruiker indien de gemeente niet meer betrokken wordt.
- Voor de uitzondering die het gevolg is van inrichtingswerken door de spoorwegbeheerder verwijst het voorontwerp uitdrukkelijk naar fietssnelwegen. Zonder enige vorm van gemeentelijke betrokkenheid ziet de raad een risico dat de veiligheid en de vlotte doorgang van actieve weggebruikers tijdens en na de werken onvoldoende gewaarborgd, bewaakt en gehandhaafd blijven.
- Het is voor de raad niet duidelijk hoe het wegvallen van de gemeenteraadsbeslissing over wijzigingen die het gevolg zijn van werken aan een gewestweg door de gewestwegbeheerder, in de praktijk zal worden ingevuld.

Zo geven noch het voorontwerp noch de memorie van toelichting uitsluitel op de vraag over wat er gebeurt of moet gebeuren wanneer een kruispunt van gewestweg en gemeenteweg door de gewestwegbeheerder wordt gesupprimeerd en de gemeenteweg daardoor moet verschuiven.

De memorie van toelichting geeft als voorbeeld "de inrichting van afslagstroken, hoekafschuiningen of de herinrichting van de concrete aansluiting van de gemeenteweg op de gewestweg", maar verduidelijkt niet of een verschuiving van het volledige tracé (bijvoorbeeld na de opheffing van een kruispunt) hieronder valt.

De MORA vindt het daarom **belangrijk dat een gemeente op één of andere manier nauw betrokken blijft bij de betreffende wijzigingen aan het gemeentelijke wegennet**. Concreet vraagt de raad om aan de drie uitzonderingen, waarvoor volgens het nieuwe art 8 GWD geen gemeenteraadsbeslissing meer nodig is, toe te voegen dat **advies van of minstens overleg met de gemeente vereist** is. Daarnaast wijst de MORA erop dat nog steeds een tracébeslissing/wegenisbesluit nodig is indien de gewestweg- of spoorwegbeheerder een wijziging aan de bedding van een gemeenteweg teweegbrengt.

Ook vraagt de raad dat de afwijking voor werken door de spoorwegbeheerder verduidelijkt dat deze niet geldt als het gaat om een afschaffing van een spoorwegovergang op een gemeenteweg.

De raad vraagt daarnaast ook om voor tijdelijke wijzigingen een decretale maximumtermijn op te nemen, en om te verduidelijken hoe aangrenzende percelen beschermd blijven bij een verschuiving van een gemeenteweg ten gevolge van ingrepen aan een gewestweg.

Art. 4 GWD

Art. 4 van het Gemeentewegendecreet bepaalt dat bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegnnet minimaal wordt rekening gehouden met de volgende principes:

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegnnet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
- 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
- 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
- 4° wijzigingen aan het wegnnet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrens-overschrijdend perspectief;
- 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegnnet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Art. 52 van het voorontwerp schrapt twee principes uit art. 4 van het Gemeentewegendecreet, namelijk de behoeftenafweging (5°) en de ontsluiting van aangrenzende percelen (3°). De MORA kan zich vinden in de schrapping van de behoeftenafweging omdat dit element voldoende vervat is in de algemene belangenafweging die de gemeenteraad sowieso moet maken.

De MORA gaat niet akkoord met de schrapping van de ontsluiting van aangrenzende percelen als principe. De al dan niet ontsluiting van een perceel is in essentie immers een bereikbaarheidsvraagstuk. Door dit als principe te schrappen, verliest de gemeenteraad een decretaal verankerd instrument om een wijziging te weigeren die een perceel van het wegnnet zou afsnijden. **De Raad vraagt daarom om art. 4, 3° van het Gemeentewegendecreet als principe te behouden of minstens uitdrukkelijk te vermelden als onderdeel van de belangenafweging vanuit het bereikbaarheidsbelang.**

Art. 19/1 GWD (nieuw)

Een andere beperking van de bevoegdheid van de gemeenteraad wordt ingevoerd met art. 67 van het voorontwerp. Dit artikel voert een nieuw artikel 19/1 in het Gemeentewegendecreet in dat de bevoegdheid van de gemeenteraad in de geïntegreerde procedure regelt, en daarmee de huidige regeling van art. 12, §2 GWD vervangt.

De MORA stelt vast dat die bevoegdheid wordt beperkt tot vier concrete aspecten (ligging, verkeersveiligheid, materiële opbouw, opname in het openbaar domein) en dat uitdrukkelijk wordt uitgesloten dat de gemeenteraad zich uitspreekt over de verenigbaarheid met

bestemmingsplannen of over het ruimere project. Zo zal de gemeenteraad de verkeersveiligheid van de weg zélf moeten beoordelen zonder zich uit te spreken over het ruimere verkeersveiligheidsaspect en mobiliteitsaspect van de vergunningsaanvraag in zijn geheel.

De MORA vreest dat deze beperking bredere, bovenlokale mobiliteitsafwegingen kan bemoeilijken en vraagt dat deze afwegingen ook elders in het proces geborgd blijven (zie ook 2.6).

De MORA signaleert daarnaast bijkomende aandachtspunten bij art. 19/1 GWD.

- Ten eerste verdwijnt de voorwaarde uit het huidige art. 12, §2, GWD dat een wijziging “past in het kader van de realisatie van de bestemming van de gronden. In de geïntegreerde procedure kan de gemeenteraad daardoor een wegenwijziging goedkeuren die de vergunningverlenende overheid vervolgens onverenigbaar acht met de bestemming, terwijl dit vangnet in de autonome procedure niet is (en was) voorzien.

De memorie van toelichting verwijst zelf naar een niet nader omschreven bepaling in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening die dit zou moeten opvangen bij een BPA of RUP, echter zonder deze te identificeren. De MORA vraagt om deze bepaling te concretiseren, en om de link met de bestemming ook te behouden buiten de context van een BPA of RUP.

De MORA acht het belangrijk dat de beoordeling van de gemeenteweg voldoende wordt afgestemd op de bestaande ruimtelijke bestemming en de strategische ontwikkelingsperspectieven van het gebied. Onder meer voor haven- en industriegebieden en voor landbouw is dit een belangrijk aandachtspunt. De strategische functie van het gebied, de noodzakelijke ontsluitingsinfrastructuur of de samenhang met bestaande ruimtelijke visies moet voldoende kunnen meegenomen worden in de procedures.

- Ten tweede bepaalt de memorie van toelichting dat de gemeenteraad kan oordelen dat de ondergrond van een gemeenteweg privé-eigendom blijft met beheer door een derde, ondanks de kwalificatie als gemeenteweg. Het al dan niet opnemen van de ontworpen weg in het openbaar domein moet in verband gebracht worden met de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen, die het openbaar karakter van een weg, los van het eigendomsstatuut, bepalend acht voor de noodzaak van een gemeenteraadsbeslissing (RvVb 2 april 2026, nr. RvVb-2526-0632; RvVb 7 mei 2026, nr. RvVb-2526-0775), en met het gegeven dat een verbindingsweg per definitie een openbaar karakter heeft.

De MORA vraagt om te verduidelijken of de decreetgever bewust een onderscheid maakt tussen "openbaar domein" en "openbaar karakter", en hoe de decreetgever de beheersverantwoordelijkheid van de gemeente ziet wanneer het beheer aan een derde wordt toevertrouwd.

2.6 Bovenlokale mobiliteitsbelangen waarborgen

De MORA schat in dat de geïntegreerde procedure nuttig kan zijn voor projecten met een uitgesproken bovenlokaal mobiliteitsbelang alsook voor complexe mobiliteitsprojecten waarbij

meerdere overheden, vergunningen en infrastructuurbeheerders (zoals luchthavens en havens) betrokken zijn en waarbij wegeniswerken onderdeel zijn van een bredere omgevingsvergunning.

De raad vraagt wel:

- te verduidelijken wanneer en hoe de geïntegreerde procedure precies kan worden toegepast bij projecten met bovenlokale mobiliteitsbelangen.
- specifiek voor projecten met een uitgesproken bovenlokaal mobiliteitsbelang te verduidelijken bij welke procedurestap en door welke instantie deze afwegingen gebeuren, aangezien de gemeenteraad zich daar in de geïntegreerde procedure niet over uitspreekt.

Daarbij moet voldoende rekening kunnen worden gehouden met de bestaande en toekomstige functie van strategische infrastructuur en met de noodzakelijke ontsluiting van haven- en industriegebieden.

2.7 Digitale ontsluiting

De MORA stelt vast dat de digitale geografische ontsluiting van het gemeentelijk wegenregister in het voorontwerp van decreet facultatief wordt gemaakt (art. 89, 4°), terwijl dit in het Gemeentewegendecreet nog als een verplichting is opgenomen.

Art. 37, § 5. van het Gemeentewegendecreet stelt dat de Vlaamse Regering de nadere regels betreffende de digitale geografische ontsluiting van het gemeentelijk wegenregister bepaalt. Deze bepaling wordt nu vervangen door “De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de digitale geografische ontsluiting van het gemeentelijk wegenregister”.

De MORA kan zich niet vinden in deze versoepeling. Het wegenregister bevat immers onder meer de rooilijnplannen, alle gerechtelijke en administratieve beslissingen over gemeentewegen, vergunningsbeslissingen, alle gemeenteraadsbeslissingen en de grafische plannen van de omgevingsvergunningsaanvraag en beslissingen over de ligging van gemeentewegen. Zonder decretale ontsluitingsplicht dreigt deze informatie minder toegankelijk te worden voor burgers, bouwheeren, projectontwikkelaars en de lokale besturen zelf.

De MORA vraagt om de decretale verplichting tot digitale geografische ontsluiting te behouden en werk te maken van een digitaal geografisch platform. Op het platform moeten o.a. de rooilijnplannen centraal worden ontsloten en de lokale besturen de rooilijnplannen en -wijzigingen opladen. De consulteerbaarheid van het platform voor alle burgers draagt bij aan een grotere transparantie van het wegenbeleid en een efficiëntere overheid.

2.8 Artikelsgewijze technische aanbevelingen

De MORA vraagt om

- in **art. 8 van het GWD** de uitzondering voor de spoorwegbeheerder te herformuleren naar "die het gevolg is van werken aan het spoordomein door de spoorwegbeheerder" parallel aan de bestaande formulering voor de gewestwegbeheerder, en om te verduidelijken hoe aangrenzende percelen beschermd blijven bij een verschuiving van een gemeenteweg ten gevolge van ingrepen aan een gewestweg.
- in **art. 23/2, §2, 4° van het GWD** de woorden "die zich bevinden in het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan" te vervangen door "die zich bevinden in of aan het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan", zodat ook aanpalende of uitwegende eigenaars worden aangeschreven.
- aan **art. 26 van het GWD** toe te voegen dat de vestiging van een gemeenteweg op privaat domein ook kan gebeuren door een overeenkomst, naast de vestiging van een zakelijk recht, om rechtsonzekerheid over de geldige vestigingswijzen weg te nemen. Daarnaast vraagt de MORA om te verduidelijken of art. 26 GWD zelf een grondslag biedt om een zakelijk recht te vestigen. De raad betreurt in dat verband dat art. 15 GWD (overeenkomsten met eigenaars en gebruikers voor tijdelijke bestemming als gemeenteweg) wordt opgeheven in plaats van aangepast, temeer omdat dit net het instrument is dat inzetbaar zou zijn voor de in 2.3 gevraagde tijdelijke, seizoensgebonden regelingen.
- in **art. 105 van het OVD** de zinsnede "Beroepen tegen die beslissingen worden ingesteld samen met het beroep tegen de verbonden beslissing, vermeld in punt 1°" in een apart lid op te nemen voor de leesbaarheid, en te verduidelijken dat het gaat om de beslissingen die betrekking hebben op eenzelfde project;
- in **art. 105 van het OVD** de verwijzing naar "paragraaf 4" te corrigeren naar "paragraaf 3";
- bij **art. 4.3.8 van de VCRO**, in de vervangende §1 "Met behoud van de toepassing van andersluidende wettelijke, decretale of reglementaire bepalingen kan geen vergunning verleend worden voor het bouwen, verbouwen, herbouwen of uitbreiden van een constructie op, onder of boven een stuk grond dat door een niet-gerealiseerde rooilijn of een achteruitbouwstrook is getroffen.", duidelijk te definiëren wat een niet-gerealiseerde rooilijn is, en aan te geven dat deze regelgeving ook geldt voor feitelijke weggrenzen/niet-gerealiseerde rooilijnen.