

De Atlas der Buurtwegen: een vergeten (cartografisch) erfgoed

*Greta Deruyter**

*Marc Antrop***

Abstract

Vicinal roads are a historical grown and extended network of rural roads with a long history. During the last two centuries they were alternately neglected and protected. The highlight of protection is found in the law of 10 April 1841. This law, which is still active, resulted in one of the greatest cartographic enterprises of the new founded state Belgium. In two years, all these roads were surveyed and an atlas was made for each municipality. These contain maps of the vicinal roads and information concerning land use and ownership. Today there is a renewed interest for these small roads because of their potential to make an alternative network for slow and local transportation. The atlas's of vicinal roads are in many cases the only legal documents that contain the inventory of such roads. Despite the many problems regarding the use of the documents and a lot of confusion, they are still a unique instrument in the preservation of the heritage these small roads represent. This article describes the briefly history of the making of the atlas of the vicinal roads and tries to clarify the confusing definitions. Then the actual condition of conservation of the atlases is evaluated based on an inquiry in all municipalities and provinces of Flanders and Brussels Capital region.

KEYWORDS: vicinal roads, atlas, Flanders region, Brussels Capital region

SLEUTELWOORDEN: buurtwegen, atlas, Vlaanderen, Brussels gewest

** Hogeschool Gent, Vakgroep Bouwkunde en Landmeetkunde, Schoonmeersstraat 52, 9000 Gent, greet.deruyter@hogent.be*

*** Universiteit Gent, Vakgroep Geografie, Krijgslaan 281 S8, 9000 Gent, marc.antrop@rug.ac.be*

Inleiding

Kerk- en buurtwegen zijn een historisch gegroeid en een uitgebreid net van landelijke wegen. Na de Tweede Wereldoorlog daalde hun belang gestaag met de modernisering van het platteland en de toename van het gemotoriseerd verkeer. Dit had vooral nefaste gevolgen voor de voetwegen die wegens soms jarenlange verwaarlozing van onderhoud, gering gebruik en laks optreden van zowel de overheid als belanghebbende derden tegen onrechtmatige inpalmen door aangelanden, in snel tempo verloren gingen.

Vandaag er een groeiende aandacht voor leefmilieu en (verkeers-) veiligheid met daarbij horend alternatieve routes, en staan alternatieve vervoerswijzen en -wegen op de politieke agenda. Zo komt de problematiek rond buurt- en voetwegen ook op het beleidsniveau (lokaal en bovenlokaal) in de actualiteit.

Dit artikel beoogt meer duidelijkheid te scheppen in het kluwen van begripsverwarring en onduidelijke wetgeving die bestaat rond kleine wegen, zonder juridisch te technisch te worden. De gebruiksmogelijkheden van de Atlas der Buurtwegen, als een bijzondere erfenis uit ons verleden, worden onderzocht, in het bijzonder met betrekking tot de huidige problematiek rond trage wegen. Daarom wordt eerst een historisch overzicht gegeven van de evolutie rond kleine landelijke wegen en worden de verschillende soorten duidelijk afgebakend. Vervolgens worden de atlassen en hun inhoud uitvoerig besproken om tenslotte komen tot de hedendaagse realiteit met zijn eigen problematiek rond trage en kleine wegen. Aan de hand van voorbeelden wordt getoond hoe deze openbare documenten kunnen gelezen en geïnterpreteerd worden.

Historiek

Het bestaan van de buurtwegen gaat terug op het oude ongeschreven gewoonterecht. Het waren openbare wegen die het verkeer mogelijk maakten binnen een dorp, tussen verscheidene dorpen, of wegen die de dorpen verbonden met de steden of de grote wegen. Actueel worden de buurtwegen nog steeds beheerst door de wet van 10 april 1841¹ betreffende de buurtwegen en door de wijzigingen ervan met de wetten van 20 mei 1863, 10 maart 1866, 15 december 1928 en 9 augustus 1948 (Dumarey, 1989, p. 244).

1.1. Het wegenbeleid van de overheid (18de eeuw - begin 19de eeuw)

Wat volgt is gebaseerd op een publicatie van J.-M. Yante (1993, p.173-189), waarin hij zelf voor meer details verwijst naar diverse publicaties van L. Genicot (1938-1939, p.421-451, 1946, p. 495-559 en 1947, p. 477-505) verschenen onder de titel "Etudes sur la construction des routes en Belgique".

De belangstelling voor vervoerproblemen dateert reeds van vóór de onafhankelijkheid van België. De Oostenrijkse regering (1715 – 1794) liet het initiatief met betrekking tot wegen in zeer ruime mate over aan de provincies en gemeenten. De aanleg van de steenweg Brussel-Luxemburg, als eerste "nationale weg" vormde hierop een belangrijke uitzondering.

Daar op het einde van de 18^{de} eeuw het wegennet sterk verwaarloosd was, had de Franse overheid (1794 - 1815) alleen aandacht voor de aanleg, de herstelling en het gewoon onderhoud van de "grote wegen" in de 'Verenigde departementen'.

Tijdens het Hollandse bewind (1815 – 1830) verdeelde men de "grote wegen" in twee klassen, die respectievelijk ten laste van de Staat en de provincies kwamen. Anderzijds lag het Oostenrijks concessiesysteem, dat in 1819 opnieuw werd ingevoerd, aan de basis van het in gebruik nemen van ongeveer 30% van de steenwegen tussen 1815 en 1830.

De jonge Belgische staat nam ook de kleine wegen onder haar bevoegdheid. Voor de bestrating en begrinting van deze wegen werd echter nog ruimschoots een beroep gedaan op de provincies, gemeenten en zelfs op particulieren.

1.2. De wet van 10 april 1841

De kleine wegen bevonden zich in het midden van de negentiende eeuw in een erbarmelijke toestand. De wetgever ging er van uit dat dit vooral te wijten was aan de aangelanden die maar al te gemakkelijk hun perceel op de naburige wegenis uitbreidden. Zo leest men bijvoorbeeld in de parlementaire voorbereiding van de wet van 10 april 1841: *"Il convient en effet, aujourd'hui surtout que les populations augmentent, de conserver aux communes tous leurs moyens de communication, et de ne pas les exposer à les voir usurper par suite de négligence, ou d'une tolérance coupable de la part des administrations communales."* (Pasinomie, 1841, 153, kolom 2). Deze vaststelling woog zwaar door op het wetgevend ingrijpen van 1841. Op 9 februari 1838 diende Barthélemy-Théodore de Theux, minister van Binnenlandse en van Buitenlandse Zaken, een wetsontwerp over de buurtwegen in. (Yante, 1993, p.173-189). De definitieve goedkeuring volgde slechts op 26 maart 1841 en werd op 10 april van hetzelfde jaar afgekondigd.

Deze wet is een echt buurtwegencharter en ingedeeld in vijf hoofdstukken, namelijk "de erkenning en de afbakening van de buurtwegen" (hoofdstuk I), "het onderhoud en de verbetering van de buurtwegen" (hoofdstuk II), "de verbreding, het rechte trekken, het openstellen en de afschaffing van de buurtwegen" (hoofdstuk III), "de buurtwegpolitie" (hoofdstuk IV) dat handelt over de organisatie van het korps van buurtwegcommissarissen, en ten slotte "de provinciale reglementen" inzake buurtwegen (hoofdstuk V).

De wet verplicht de gemeenten te zorgen voor de goede berijdbaarheid van hun wegen, verschaft hun de middelen en treedt op tegen elke tekortkoming. Deze wet ligt eveneens aan de basis van een grootse cartografische onderneming, namelijk het opmaken van de atlassen van de buurtwegen. Deze atlassen vormen een originele bron die verder reikt dan het vastleggen van de geschiedenis van het buurtwegennet. In tegenstelling tot kadasterplannen die geen link leggen tussen perceel en aangrenzende weg, gebeurt dit hier wel. Daardoor biedt de atlas van de buurtwegen ook de mogelijkheid opzoekingen te doen naar de aard en het statuut van de aangrenzende percelen. Vooralsnog blijven studies die hiervan gebruik gemaakt hebben uitermate schaars en komen die soms uit verrassende hoek, vb. in genealogisch onderzoek².

Welke wegen zijn buurtwegen?

1.3. Een verwarrende terminologie

Wat onmiddellijk opvalt bij het doornemen van de verschillende projecten, acties en publicaties rond kleine wegen is het gebrek aan uniformiteit bij het definiëren van bepaalde begrippen. Deze spraakverwarring was reeds inherent aanwezig bij het ontstaan van de wet op de buurtwegen, waar de wetgever heeft nagelaten een definitie van de termen buurtweg ("*chemin*") en voetweg ("*sentier*") te geven, waardoor reeds bij het opmaken van de atlassen door een aantal van de bevoegde landmeters, in een poging meer informatie te bieden, een andere terminologie en indeling wordt gebruikt dan deze voorzien in de wetteksten. Het gebruik van een afwijkende indeling is vaak ook het gevolg van de provinciale verordeningen opgemaakt in sommige provincies.

Voorbeelden:

- Landmeter Van Eetvelde gebruikt de termen straat, baan, weg en wegel in o.a. de atlassen van Appels, Deinze, Herdersemen en Lebbeke.
- Landmeter Schockaert gebruikt de termen dreef, uitweg, rijbaan, voetweg, servitudeweg en voetbaan in de atlas van Sint-Gilles-Dendermonde.
- Landmeter Torrekens deelt de opgenomen wegen onder in grand chemin, chemin, chemin d'exploitation en sentier in de atlas van Elene.

Ook in recente publicaties zijn tal van voorbeelden te vinden, waarbij de gebruikte terminologie kan leiden tot verwarring. Zo lanceerde de vzw Vakantiegenoegen hun project "Kerk- en buurtwegels herwaarderen" (25 maart 1996) waarin naast de wegen ingeschreven in de atlassen der buurtwegen ook wegen en paden waarop een publieke erfdienstbaarheid van doorgang rust, onder de noemer buurtweg gebracht worden. In de brochure "Onze buurtwegen juridisch bekeken" (Draye, 1998, p.8) wordt de term buurtwegen gehanteerd, ook al handelt deze brochure niet uitsluitend over in de Atlas der Buurtwegen ingeschreven wegen, maar vb. ook over landelijke wegen waarop een publieke erfdienstbaarheid van doorgang rust.

In een enquête gehouden onder de Vlaamse gemeentebesturen, antwoordt 85% van de ondervraagde besturen negatief op de vraag "Wordt in uw gemeente een onderscheid gemaakt (vb. wat betreft rooilijnplannen) tussen gewone gemeentewegen en buurtwegen?" Bovendien wordt door de meeste gemeentebesturen een andere indeling van de wegen op hun grondgebied gehanteerd dan men zou verwachten afgaande op de wettelijke definities, waarschijnlijk deels ingegeven door de vijf jaarlijkse vraag van het NIS, waarbij voor de wegen van klein verkeer of gemeentewegen, enkel het onderscheid verhard - niet verhard van belang is.

Aangezien de wetgeving voor wat betreft de te volgen procedures voor wijziging, verlegging, afschaffing, erkenning en verjaring verschillend is voor wegen ingeschreven in de Atlas der

Buurtwegen en voor niet ingeschreven wegen, is het niet wenselijk de verschillende termen door elkaar te gebruiken en volgende definities zo strikt mogelijk aan te houden.

Buurtwegen zijn openbare wegen, al dan niet eigendom van de gemeente, ingeschreven in de Atlas der Buurtwegen ter uitvoering van de wet van 10 april 1841 of later erkend als buurtweg in het kader van diezelfde wet en als gevolg van die inschrijving een nummer dragend.

Voetpaden of voetwegen: zijn net zoals de buurtwegen ingeschreven in de Atlas der Buurtwegen, en dragen dus ook een nummer. Ze waren oorspronkelijk bestemd voor het gebruik door voetgangers en als dusdanig meestal smaller dan de buurtwegen zelf, hoewel hier tal van uitzonderingen op bestaan. Zo komen vb. in de atlas van Kieldrecht voetwegen van 6 en 9,5 m, in Lokeren van 3,5 m en in Eeklo van 4 m voor, terwijl in de atlassen van Eeklo, Massemen en Nieuwerkerken buurtwegen voorkomen van respectievelijk 1,2 m, 2 m en 2 m.

Lokale weg: algemene term, wordt o.a. gebruikt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het RSV komen de termen "buurtweg" en "gemeenteweg" bij de categorisering niet voor, maar afgaande op de samenvattende tabel zouden deze voornamelijk behoren tot de categorie van lokale wegen, waarin het toegang geven de belangrijkste functie is. Op de lokale wegen gaan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid.

Servitudeweg: openbare weg gelegen op particuliere grond. Kan een buurtweg zijn, maar de openbare erfdienstbaarheid kan ook vb. verkregen zijn door verjaring.

Kerkweg: in de atlas van de buurtwegen zijn twee aanduidingen van de buurtwegen terug te vinden, nl. "*chemin*" (weg) en "*sentier*" (voetweg); deze laatste worden in bepaalde provincies in de gebruikstaal nog veelal betiteld als "kerkwegen". (Dumarey, 1989, p. 245)

Gemeenteweg: om uit te maken of een weg een gemeenteweg is, gaat men het best per eliminatie te werk. Als de betreffende weg niet gecatalogiseerd staat als autosnelweg, rijksweg of provincieweg en hij komt ook niet voor in de legger van de buurtwegen (of een wijziging of aanvulling op die legger), dan is het een gemeenteweg. Van de gemeentewegen bestaan geen leggers, maar ze komen meestal wel voor op rooiplannen.

Jaag- of trekkpad: de grondstrook die de eigenaars langs bevaarbare rivieren moeten vrijlaten ten behoeve van de scheepvaart noemt men jaag- of trekkpad wanneer ze dient voor het trekken van schepen, en voetpad wanneer het alleen voor voetgangers toegankelijk is. De erfdienstbaarheid bestaat alleen voor bevaarbare rivieren, omdat de vaarten of kanalen door mensenhand gegraven werden en de onteigening de gronden moet omvatten die noodzakelijk zijn voor de voet- en jaagpaden. Hoewel de voet- en jaagpaden in beginsel niet bestemd waren voor het algemeen verkeer zijn er toch een groot aantal die het karakter van openbare weg of van een straat verkregen hebben. In die omstandigheden werd het beheer in veel gevallen overgedragen van de Staat (Ministerie van Openbare Werken) aan de gemeente of aan het Bestuur der rijkswegen (als het voet- of jaagpad opgenomen is in een rijksweg). Deze overdracht van beheer, houdt geen eigendomsoverdracht in (Wastiels, 1986, p. 137).

Polderweg: volgens art. 13 van de wet van 10 april 1841 worden de wegen in de polders onttrokken aan het stelsel van die wet. Die bepaling betekent dat ze moeten onderhouden worden op de kosten

van het polderbestuur en niet op die van de gemeente. Krachtens art. 102 van de polderwet van 3 juni 1957 is het mogelijk om wegen in het gebied van een polder te herklasseren in de gemeentewegen (Wastiels, 1986, p.131; Dumarey, 1989, p. 250-251).

Bosweg: dit is een weg gelegen in bossen die onder het Boswetboek vallen. Het zijn openbare wegen en dus toegankelijk voor iedereen mits rekening te houden met hun bestemming (voetpad, fietspad, ruiterspad). Daarnaast bestaan ook nog boswegen in particuliere bossen waarvan de toegang door de eigenaar kan worden geduld of verboden (Wastiels, 1986, p. 133)

Trage wegen: is een verzamelnaam voor de zogenaamde buurtwegen, kerkwegels, land- en voetwegen, jaagpaden, polderwegen. Dit zijn wegen en paden geschikt voor alternatieve vervoerswijzen, traag verkeer. Hierbij dient opgemerkt dat niet elke weg opgenomen in de Atlas der Buurtwegen tot deze categorie behoort en tevens niet elke trage weg opgenomen werd in deze atlassen of later eraan toegevoegd.

1.4. Definitie van buurtweg

Eigenaardig genoeg vindt men in de wet van 10 april 1841 geen omschrijving van het begrip buurtweg³. Het aanvankelijk ontwerp, dat in 1838 door de regering in de kamer van Volksvertegenwoordigers werd neergelegd, bevatte nochtans volgende definitie : *"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"*⁴, of vertaald : "Er is sprake van een buurtweg wanneer deze weg, ongeacht het vervoermiddel, wettelijk erkend wordt als noodzakelijk voor alle inwoners van een of meer gemeenten, of van een deel van een gemeente" Deze omschrijving is zo ruim is dat nagenoeg de ganse wegenis eronder kan vallen en werd uiteindelijk niet in de wet opgenomen. De wetgever achtte het definiëren van het begrip buurtweg overbodig, op basis van het merkwaardig argument dat eenieder weet wat een buurtweg is.

Uit de oorspronkelijke definitie kan men afleiden dat de wetgever enkel die wegen wou in aanmerking nemen voor erkenning die nuttig waren voor het geheel van de inwoners van een gemeente of een wijk, maar uiteindelijk heeft men de vaststelling van dat karakter volledig over gelaten aan het oordeel van de gemeenteraden onder goedkeuring van de deputaties van de provincieraden *"die de lokale behoeften, de ligging en de huidige staat van de wegen tot regel zullen nemen"* (Belgisch Staatsblad, 28 januari 1839) en die samen de "algemene rooi- en afpalingsplannen" opmaken en vaststellen⁵ (Wastiels, 1986, p. 113; 1961, p.111; Draye, 1998, pp. 54 ; Yante, 1993, p.173-189). Wat de wetgever op het oog had, waren alle wegen in landelijke gebieden (buiten bebouwde kommen) waarlangs in de regel niet gebouwd was en waarvan het algemeen gebruik door het publiek vast stond. De plannen wijzen echter uit dat zowel landelijke gebieden als wegen in kleine dorpskernen van gemeenten erin opgenomen zijn (Wastiels, 1986, p. 113).

Strikt genomen zijn buurtwegen dus die wegen die als buurtweg met een nummer voorkomen in de plannen opgemaakt tijdens de jaren 1843-1845, *en ook de bestaande wegen* die sedert 1843 overeenkomstig de wet van 1841 werden erkend door de bestendige deputatie en de nieuwe wegen die door de gemeenten werden aangelegd met een rooiplan in het kader van diezelfde wet. Een weg

aangelegd door een particulier of ontstaan ingevolge de doorgang van het publiek kan in landelijk gebied (waar de wet op de stadswegen van 1 februari 1844 niet van toepassing was) wel het karakter van openbare gemeenteweg verkrijgen, maar niet die van buurtweg, want daar is een administratieve rechtshandeling voor nodig overeenkomstig de wet van 1841. (Wastiels, 1961, p.111; 1986, p. 113-114). Een buurtweg zou dus ook als volgt kunnen omschreven worden, namelijk als een landelijke kleine weg die als buurtweg in de legger werd ingeschreven ingevolge een beslissing van de bevoegde overheid, die op deze wijze het algemeen nut van die weg bekrachtigt.

De hoofdbedoeling van de wet was het tracé en de weggrenzen vast te leggen zodat daarover geen twijfel of betwisting zou kunnen ontstaan. De belangen van het publiek en van de overheid zouden aldus veilig gesteld zijn (Wastiels, 1986, p. 114; Dumarey, 1989, p. 244). Een tweede doel van de wet was te voorzien in de financiële bijdragen voor het verbeteren, instandhouden en onderhouden van de wegbedekkingen (Wastiels, 1986, p. 114). Dankzij deze wet en ten koste van belangrijke budgettaire inspanningen stijgt het net van met keien of steenslag bedekte buurtwegen van 3.040 kilometer in 1840 tot 6.376 kilometer tien jaar later (Genicot, 1948, p. 55).

1.5. Relatie met andere categorisering van wegen

Dat de Atlas der Buurtwegen een unieke functie heeft als inventaris van kleine wegen, blijkt uit de volgende beknopte vergelijking met de voorgestelde categorieën van wegen op andere kaarten en bestanden.

Topografische kaarten: de meeste buurtwegen en voetwegen komen hierop voor. Ook wat betreft morfologie van de weg en de directe omgeving zijn hier heel wat gegevens beschikbaar. Deze kaarten beperken zich echter tot het waarneembare. Wegen (vooral voetwegen) die administratief nog bestaan maar wegens onrechtmatige inpalmen (vb. omploegen van een voetweg) niet langer zichtbaar zijn op het veld, worden niet weergegeven. Anderzijds zullen weggedeelten die administratief werden afgeschaft en eventueel teruggegeven werden aan aangelanden, maar nog steeds zichtbaar op het terrein, ook voorkomen op de kaarten, hoewel op dergelijke gedeelten geen publieke erfdienstbaarheid van doorgang meer rust. Voor wegen die wel voorkomen op deze kaarten is er geen relatie tussen de werkelijk gebruikte breedte en de wettelijke breedte. In de tabel 1 worden enkel de meest voorkomende mogelijkheden weergegeven.

StreetNet: is een digitaal skeletbestand met de assen van de wegen. Het gaat uit van wegnummers en straatnamen en adressen. Als gevolg daarvan komen de meeste buurtwegen er in voor en dit samen met een aantal morfologische karakteristieken in functie van het verkeer. Voetwegen waarlangs geen adressen voorkomen, worden in de regel niet opgenomen. Ook nieuwe voetwegen speciaal aangelegd in bijvoorbeeld verkavelingen komen er in principe niet in voor.

Figuur 1 geeft een inpassing van een aantal buurt- en voetwegen uit de Atlas der Buurtwegen op een recente topografische kaart, evenals de gegevens die in StreetNet voorkomen voor het beschouwde gebied.

Figuur 1: Vergelijking van buurt- en voetwegen met topografische kaart en Streetnet (NGI top. 1/10.000 nr. toelating; data uit Streetnet OC-GIS-Vlaanderen).

Het **Grootschalig Referentiebestand** (GRB) voor Vlaanderen heeft een eigen classificatie van wegen. Volgens het conceptueel ontwerp van het GRB (versie 3.2 24 mei 2000) worden volgende omschrijvingen gegeven.

“Een straat is een openbare weg waarlangs bebouwde percelen voorkomen. Een officiële straat staat geregistreerd in het Rijksregister. Buurt- en voetwegen kunnen, ondanks het gemeentelijk beheer en de publieke doorgang, omwille van hun private eigendom nooit officiële straat zijn” (Conceptueel Ontwerp Grootschalig Referentiebestand, 2000, p.26). Opgemerkt dient te worden dat niet alle buurtwegen private eigendom zijn. Op p.26 lezen we verder: “Een weg is een verkeersader die door de bevoegde instanties als dusdanig wordt erkend. Alle wegen worden tot een enkel netwerk samengevoegd. (...) impliceert dat het GRB wegnnet gewestwegen, provinciewegen en gemeentewegen bevat, maar ook de buurt- en voetwegen.” Verder ook op p.42 “...dienst- of buurtwegen die op de hoofdverbinding uitkomen, induceren geen kruispuntzone.” En behoren dus niet tot het functionele netwerk.

Hoewel het OC-GIS-Vlaanderen het GRB voorstelt als de basis voor het creëren van wettelijke initiatieven zoals hervorming van de Atlas der Buurtwegen, kan ook dit project geen aanspraak maken op volledigheid wat betreft wegen en voetwegen opgenomen in de Atlas van de Buurtwegen. Ook wat het GRB betreft, geldt dat alles wat zichtbaar is wordt opgenomen, de rest niet.

Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** (RSV) hanteert een nieuwe indeling van de wegen naargelang de functie (verbinden, verzamelen, toegang geven) die deze vervullen of in de toekomst volgens het RSV zouden moeten vervullen. De benadering bij deze nieuwe categorisering gebeurt vooral vanuit de optiek van de auto-mobiliteit. De termen "buurtweg" en "gemeenteweg" komen bij de categorisering niet expliciet voor, doch afgaand op de samenvattende tabel (RSV, p477) zouden deze voornamelijk behoren tot de categorie van lokale wegen, waarin het toegang geven de belangrijkste functie is. "Op de lokale wegen gaan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid." (RSV, p. 494) Worden de trage wegen als deel van de verkeersinfrastructuur over het hoofd gezien in dit deel van het RSV, op andere plaatsen komen ze, zij het marginaal, toch aan bod. Zo wordt onder meer bij de bespreking van de gewenste ruimtelijke structuur in stedelijke gebieden (RSV p. 329 e.v.) in het kader van de stedelijke mobiliteit gepleit voor het verminderen van de automobilité door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen en het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur. (RSV p. 370 e.v.) Tegelijkertijd wil men, op selectieve wijze, delen van kleinstedelijke, regionaal-stedelijke en grootstedelijke gebieden autoarm maken door o.a. het stimuleren van de zachte vormen van verkeer (fiets, te voet). Bij de bespreking van de gewenste ruimtelijke structuur in het buitengebied (RSV p. 377 e.v.) komen de trage wegen iets nadrukkelijker aan bod, zij het nog altijd zeer beperkt. Zo wordt bij het beschrijven van de ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied o.a. gepleit voor recreatief medegebruik en netwerkvorming. Over dit laatste zegt het

RSV : "...Paden en routes worden met elkaar verbonden (ook internationaal) en uitgerust als een samenhangend toeristisch-recreatief product (...). Het publieke karakter en de toegankelijkheid van deze paden en routes moeten maximaal gegarandeerd blijven." (p. 414) en verder "Fiets- en voetgangersroutes worden aangeduid en geselecteerd in de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen; zij zijn niet structuurbepalend op Vlaams niveau." (RSV, p. 494).

Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP): de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen lijken de aangewezen plaats voor een actualisering van de inventarisatie van buurt- en voetwegen. Momenteel wordt in die zin een wetsvoorstel voorbereid door J. Bex i.v.m. de bescherming van trage wegen als uitbreiding op de wet van de buurtwegen van 10 april 1841. In gemeentelijke RUP's wordt echter een ruime bevoegdheid gegeven aan de gemeentebesturen, die dan net zoals in 1841, zullen beslissen welke wegen al dan niet opgenomen worden. Er is geen voorziening ingebouwd betreffende regularisering van bestaande onwettige toestanden, zodat men het risico loopt een aantal voetwegen definitief te laten verdwijnen. Men zal er tevens dienen op toe te zien dat er voldoende en dwingende vormvoorschriften bestaan voor de opgenomen data om een uniform uitzicht van de gegevens te bekomen.

Tabel 1: Relatie tussen de Atlas der Buurtwegen en enkele andere categorisering

Opmaken van de plannen (legger)

1.6. Opzet

Opdat de maatregelen ter bescherming en verbetering van het buurtwegennet doeltreffend zouden zijn, waren er authentieke en voldoende gedetailleerde documenten noodzakelijk. De procedure voor het opmaken en vaststellen van de algemene rooi- en afpalingsplannen van de buurtwegen wordt geregeld door de art. 1 tot 9 van de wet van 10 april 1841 (Yante, 1993). De wetgever verplichtte elke gemeente binnen twee jaar in het bezit te zijn van de "algemene rooi- en afbakeningsplannen van de buurtwegen" (art. 1). Deze plannen moeten de grenzen van de openbare eigendommen vermelden om ze te kunnen beschermen (afbakeningsplannen) en, met het oog op een goede politiewerking, de scheidinglijn tussen de openbare wegen en de aangrenzende eigendommen opnieuw invoeren of wijzigen (rooiplannen).

Krachtens oude ordonnances, of ingevolge de reglementen van de Staten die werden uitgevaardigd ter uitvoering van artikel 146 van de Fundamentele Wet voor het Koninkrijk der Nederlanden (1815) bestonden er dan in de meeste provincies plannen of beschrijvende tabellen van de gemeentewegen. De wet van 1841 bepaalt dan ook duidelijk dat deze tabellen, als het geval zich voordoet, binnen twee jaar moeten worden aangevuld en aangepast (Yante., 1993, p.173-189).

Om praktische redenen (niet uniforme schalen, legendes, inhoud) werd uiteindelijk door de regering beslist om nieuwe plans te laten opmaken voor het hele land. Ook de mogelijkheid om gebruik te maken van de kadastrale plans werd niet weerhouden, met als voornaamste reden dat deze plans die met een ander doel voor ogen werden opgemaakt, niet dezelfde garanties boden als een bijzonder plan opgemaakt met de volgens de wet vereiste formaliteiten (Belgisch Staatsblad, 28 januari 1839).

1.7. Henri Heuschling leidt de werkzaamheden

Wegens het belang van dit initiatief werd de leiding niet overgelaten aan de gemeenten, omdat die doorgaans niet het geschikte personeel hadden om een dergelijke taak uit te voeren. Anderzijds moest aan de werkzaamheden een algemene visie ten grondslag liggen en de kosten van deze werken moesten zoveel mogelijk beperkt worden. Voor het opmaken van de algemene rooi- en afbakeningsplans van de buurtwegen werd met het Koninklijk Besluit van 21 april 1841 bij het ministerie van Binnenlandse Zaken een bijzonder en tijdelijk bureau opgericht, waarvan de leiding als buitengewone en tijdelijke opdracht aan een ambtenaar van het Rijk werd toevertrouwd (Belgisch Staatsblad, 21-22 mei 1841). Op 15 juni van hetzelfde jaar sloot Jean-Baptiste Nothomb, minister van Binnenlandse Zaken, een overeenkomst met Henri Heuschling, inspecteur van het Kadaster voor Brabant, die belast werd met de keuze, de leiding en het toezicht van de beëdigde landmeters die de grenzen van de buurtwegen moesten constateren (Belgisch Staatsblad, 23 juni 1841). Deze overeenkomst gaf een uitvoerig overzicht van de documenten die deel moesten uitmaken van de atlassen van de buurtwegen, bepaalde de uitvoeringstermijnen en regelde de praktische en financiële aspecten van het werk (Yante, J.-M., 1993, p. 173-189). Hoewel de wet een termijn van twee jaar voorschreef om de plans op te maken of ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van de wet, mocht het tweede exemplaar later worden gerealiseerd, zonder daarom een termijn van drie jaar te overschrijden.

1.8. De rol van Philippe Vandermaelen

In tegenstelling tot wat diverse auteurs beweren, wordt dus Henri Heuschling en niet Philippe Vandermaelen door de staat belast met het opmaken van de atlassen van de buurtwegen⁶. Vandermaelen nam echter wel deel aan de onderneming. In 1842 publiceerde hij "Recueil des dispositions relatives à la formation des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux avec modèles de plans et tableaux" (Yante, , 1993, p.173-189). Vermoedelijk drukte hij ook de platen waarop de met de hand getekende plans moesten worden aangebracht (met legende), alsook de voor elke gemeente aan te vullen tabellen.

Waar de atlassen zelf zijn verwezenlijkt, kan moeilijk achterhaald worden: deze taak werd overgelaten aan het centraal bureau. Mogelijks heeft Heuschling een beroep gedaan op het personeel van het "Etablissement géographique". Vandermaelen en Heuschling zouden ook hebben samengewerkt om via autografie⁷ de algemene plans van de gemeenten op 1:10.000 te vermenigvuldigen. Deze plans vormen een van de bestanddelen van de atlassen. Dat verklaart wellicht waarom de atlassen zelf

verkeerdelijk aan Vandermaelen worden toegeschreven. In tegenstelling tot de originele plans dragen deze door autografie verwezenlijkte platen (Figuur 2) bovenaan links de naam van het bestuurlijk arrondissement en rechts die van de gemeente. Het weinig nauwkeurig tracé, vooral aan de splitsingen van wegen, vergissingen in de opschriften en vooral het ontbreken van een rooster waarin naar de detailtekeningen wordt verwezen, zorgen ervoor dat de producten van het procédé der autografie gemakkelijk kunnen worden herkend.

Figuur 2: Details van plan van de gemeente Maldegem verwezenlijkt via autografie

Samenstelling en structuur van de atlas van de buurtwegen

Na een procedure van openbaar onderzoek werden de plans definitief vastgelegd door de Bestendige Deputatie. Volgens de overeenkomst tussen overheid en Henri Heuschling werden de plans en de bijbehorende Staten samengebracht in één atlas per gemeente. Elke atlas omvat vijf reeksen van stukken, op imperiaal papier "*grand aigle*" (halve bladzijde tekenpapier van 0,74 bij 1,05 m)⁸.

1.9. Een algemeen plan, doorgaans op schaal 1/10.000 (Figuur 3).

Dit plan stelt het grondgebied van de gemeente met alle buurtwegen voor. De schaal is zo gekozen dat het volledige grondgebied van de meeste gemeenten op één blad kan voorgesteld worden.

Twee evenwijdige zwarte lijnen geven de wegen aan, twee evenwijdige zwarte stippellijnen de paden en de met een erfdienstbaarheid bezwaarde wegen. De nummers van de wegen verwijzen naar de algemene tabel van de buurtwegen. De detailtekeningen worden afgebakend in rode inkt. De daarin voorkomende cijfers verwijzen naar de verschillende detailbladen (Figuur 4) (Wastiels, 1986, p. 114).

Figuur 3: Algemeen plan van de gemeente Maldegem

Figuur 4: Legende bij algemeen plan

1.10. De detailtekeningen, meestal op schaal 1:2.500 (Figuur 5).

Het aantal detailplannen varieert in functie van de oppervlakte van de gemeente.

De rode cijfers die op de wegen zijn geplaatst, geven de breedte in meter en decimeter weer. Zwarte cijfers in de aan de wegen grenzende percelen verwijzen naar de tabel van de eigenaars. Eén enkele zwarte stippellijn geeft de grens aan van de terug te geven of in het wegennet op te nemen gronden.

Volle lijnen in rode inkt verwijzen naar de plannen tot verbreding, rechte trekken of openstelling van nieuwe wegen (Figuur 5, Figuur 6) (Wastiels, 1986, p. 115). Een dubbele stippellijn duidt op een voetweg of weg bezwaard met een erfdienstbaarheid die gelegen is op een private eigendom. Als tussen die twee stippellijnen de scheidingslijn van twee percelen (volle zwarte lijn) gelegen is, dan geeft dit aan dat de voetweg of weg met erfdienstbaarheid voor de helft gelegen is op elk van die percelen. Een enkele stippellijn evenwijdig getrokken aan een perceelgrens (volle lijn) geeft aan dat de voetweg of servitutedeweg gelegen is op de rand van het betreffende perceel.

Figuur 5: Afbeelding van detailplan van de gemeente Maldegem

Figuur 6: Legende bij detailplan

1.11. Algemene tabel van de buurtwegen (Figuur 7)

De wegen, die gerangschikt zijn volgens hun volgnummer op de plans, worden aangegeven door hun richting en hun eventuele bijzondere benaming. De tabel verwijst naar de detailbladen waarop de wegen voorkomen, en bevat de nummers van de percelen van de detailtekeningen waar deze wegen beginnen en eindigen. De tabel vermeldt eveneens de breedte van de diverse delen (conform de wetten, reglementen en andere geldende bepalingen), de totale lengte (in meters) en de totale oppervlakte van de wegen (tot op de centiare na). Er zijn kolommen waarin andere gegevens kunnen worden vermeld, zoals de totale oppervlakte van de door de aanwonende eigenaars terug te geven gronden, van de gronden die nog moeten worden ingenomen of die afkomstig zijn van niet meer gebruikte of afgeschafte wegen. Er wordt gepreciseerd wie het ondervlak moet onderhouden. De tabel verschaft ook gegevens over de kleine kunstwerken: benaming, ligging (detailtekening en nummer van het perceel), soort constructie, staat en onderhoudsplicht.

Figuur 7: Afbeelding van een gedeelte van de algemene tabel van de gemeente Maldegem

1.12. Staat van de teruggegeven en ingenomen gronden (Figuur 8).

Behalve de gegevens over de betrokken weg (nummer, verwijzing naar de detailtekening, richting en benaming van de weg, gehucht waar de percelen gelegen zijn en nummer van deze percelen op de detailtekening), bevat deze staat de namen, voornamen, hoedanigheid en woning van de eigenaars die de gronden moeten teruggeven of laten innemen, en van de eigenaars waarvan de percelen grenzen aan de braakgronden, alsook de aard van de betrokken eigendommen en de oppervlakte (tot op de centiare) van de teruggegeven of ingenomen gronden en van niet meer gebruikte of afgeschafte wegen.

Figuur 8: Afbeelding van een gedeelte van de tabel met de staat van terug te geven, in te nemen en buiten gebruik gestelde gronden van de gemeente Maldegem

1.13. Tabel van de eigenaars van de percelen die aan de wegen grenzen (Figuur 9).

Voor deze percelen, die op de detailtekening in numerieke volgorde gerangschikt zijn, vindt men volgende gegevens, die aan de kadastrale documenten zijn ontleend: gehucht waar de percelen gelegen zijn, sectie, nummer, naam, voornaam, hoedanigheid en woonplaats van de eigenaars, aard van bebouwing, nummer van de aanvullende aanwijzende tabel. De atlassen bevatten dus geen

gegevens in verband met de percelen die niet aan de buurtwegen grenzen, zoals ingesloten gronden of gronden langs rijks- of provinciale wegen (Yante, 1993, p.173-189).

Figuur 9: Afbeelding van een gedeelte van de tabel van de eigenaars van de gemeente Maldegem

Inhoud van de atlassen

Op het ogenblik van het tot stand komen van de atlas van de buurtwegen, was dit een zeer nauwkeurige inventaris van het toenmalig openbaar net van kleine landelijke wegen. De atlas van de buurtwegen zorgde voor rechtszekerheid met betrekking tot deze wegen.

Sedertdien zijn heel wat wijzigingen gebeurd (verlegging, afschaffing, verbreding en erkenning) aan de buurtwegen. Deze werden niet aangebracht in de atlassen, maar op afzonderlijke documenten. Samen met de atlassen vormen deze wijzigingsdocumenten nog steeds de wettelijke basis voor beslissingen betreffende openbare erfdienstbaarheden en eigendomsrechten voor ingeschreven buurt- en voetwegen.

De betrouwbaarheid van deze documenten is er de laatste jaren echter sterk op achteruit gegaan. Eén van de belangrijkste oorzaken is de onduidelijke wetgeving en het ontbreken van richtlijnen betreffende de bijhouding van wijzigingsdocumenten, waardoor de bruikbaarheid van het klasseringssysteem afhankelijk is van het initiatief en het inzicht van de opeenvolgende generaties beambten. Na de fusie van de gemeenten werd de situatie zo mogelijk nog chaotischer. Daarbij komt nog het feit dat reeds kort na de totstandkoming van de wet van 10 april 1841 naast de wegen opgenomen in de atlas nog andere landelijke wegen ontstonden. Vaak wordt voor deze wegen de term “landweg” gebruikt. Een landweg is dus een landelijke weg die niet opgenomen werd in de atlas van de buurtwegen. Betrouwbaar cijfermateriaal betreffende de kwantiteit van deze wegen is niet voorhanden.

Als gevolg van dit alles is momenteel slechts een vijfde van de gemeentebesturen in staat een inventaris te geven van de totale lengte van buurt- en voetwegen aanwezig op het grondgebied. Een inventarisatie in combinatie met integratie in een GIS dringt zich op. De enquête wijst uit dat dit slechts voor 5% van de gemeenten reeds gebeurd is. Er zijn vele argumenten voor een initiatief van de hogere overheid op dit vlak.

Het probleem van de bijhouding en bewaring van de atlas van de buurtwegen

1.14. De wettelijke bepalingen

Alinea 3 van artikel 10 van de wet van 10 april 1841 bepaalt dat een duplicaat van de tabellen door de Bestendige Deputatie goedgekeurd ter griffie van het provinciaal bestuur zal neergelegd worden.

Krachtens een ministeriële beslissing van 28 mei 1859 heeft het op het gemeentesecretariaat bewaarde plan, het enige dat aan de wettelijke vormvoorwaarden was onderworpen, rechtskracht in geval van afwijking met de ter griffie neergelegde afdruk (Dumarey, 1989, p. 246; Sauveur, 1866, p.33; Yante, 1993, p.173-189).

De Atlas der Buurtwegen zoals die gemaakt is in de jaren 1843 tot 1845 ter uitvoering mag dus niet beschouwd worden als een statisch gegeven. De wet voorziet immers in een aantal mogelijkheden om wijzigingen aan te brengen aan deze atlas en beschrijft nauwkeurig de te volgen procedures. Hier verder op in gaan, zou ons te ver leiden. Het volstaat hier aan te geven dat de verschillende wijzigingen die men kan onderscheiden zijn: aanleg en rechtekken van nieuwe wegen, erkenning van bestaande wegen, afschaffing van bestaande wegen, verlegging van bestaande wegen en verbreding van bestaande wegen.

Verscheidene ministeriële rondschrijvens hebben betrekking op de bescherming van de atlassen. Het rondschrijven van 26 mei 1860⁹ regelt de raadpleging van de atlassen en vertrouwt het uitreiken van afdrukken of uittreksels toe aan ambtenaren die door de gemeente- of provinciebesturen speciaal daartoe gemachtigd zijn. De wet schrijft niet voor of men de later aangebrachte wijzigingen in de bestaande toestand al dan niet in de atlas van de buurtwegen moet opnemen. Ze bepaalt enkel dat de bevoegde overheid de plans slechts mag wijzigen conform aan de in de artikelen 5 tot 8 bepaalde vormvoorschriften. Op 1 februari 1849 stuurde de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken een rondschrijven naar de gouverneurs waarin bepaald wordt dat *“wijzigingen gelijktijdig mogen worden aangebracht wanneer de noodzaak van een algemene herziening van de atlassen erkend wordt”*¹⁰.

Heel wat wijzigingsdocumenten zijn nauwelijks gearchiveerd en verkeren thans in slechte staat van bewaring, wat het raadplegen ervan moeilijk en riskant maakt (Figuur 10).

Figuur 10: Voorbeelden van wijzigingsdocumenten

1.15. De realiteit: een enquête betreffende de toestand van de Atlas der Buurtwegen

Gelet op de praktische moeilijkheden die deze algemene herziening had kunnen opleveren, werden slechts zeer uitzonderlijk systematische herzieningen doorgevoerd. Meer dan anderhalve eeuw nadat de atlassen van de buurtwegen werden verwezenlijkt, gaat de bewaring van deze atlassen, die vanuit juridisch oogpunt verplicht en vanuit historisch perspectief gewenst is, niet zonder problemen gepaard. Door het grote formaat van de boeken zijn deze nogal moeilijk te hanteren, waardoor ze makkelijk beschadigd raken. Onoordeelkundige restauraties hebben vaak de schade vergroot. De overbrengingen na de oprichting van de huidige entiteiten hebben de toestand niet altijd vereenvoudigd.

Uit een enquête gevoerd onder de gemeentebesturen van het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijkt dat slechts ongeveer een derde van de oorspronkelijke atlassen nog in goede staat is. De toestand van de wijzigingsdocumenten, die veelal recenter zijn dan de oorspronkelijke atlassen,

wordt beter ervaren. Verontrustend is hier echter dat ongeveer 40% van de gemeenten aangeeft deze documenten niet of niet altijd te gebruiken, wat de juridische waarde van beslissingen genomen op basis van de Atlas der Buurtwegen zeer twijfelachtig maakt (Figuur 11).

Bij de resultaten van de enquête betreffende de fysische toestand van de documenten, dient opgemerkt dat de meeste besturen over meerdere boekdelen beschikken (één per oorspronkelijke deelgemeente) en dat deze niet noodzakelijk in dezelfde mate te lijden hadden onder het gebruik.

Figuur 11: Fysische toestand van de gemeentelijke exemplaren van de Atlas der Buurtwegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Tabel 2: Fysische toestand van de gemeentelijke exemplaren van de Atlas der Buurtwegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Tabel 3: Fysische toestand van de gemeentelijke exemplaren van wijzigingsdocumenten bij de Atlas der Buurtwegen in het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wat de voor de provinciale griffies bestemde atlassen betreft, lijkt de toestand erg uiteenlopend. In een bepaalde provincie waar de technische buurtwegendiensten voornamelijk het gemeentelijk exemplaar gebruiken, is de reeks goed bewaard gebleven. In een andere provincie hanteren de ambtenaren vrijwel dagelijks de verzameling van de griffie die hierdoor ernstig beschadigd raakt.

Om de atlassen te vrijwaren voor het nageslacht, dienen dringend een aantal stappen te worden gezet. Enerzijds moet gedacht worden aan deskundige restauratie en bewaring in aangepaste archief ruimten, anderzijds kan de manipulatie beperkt worden door de informatie over te brengen op andere dragers. De enquête wijst uit dat 70% van de gemeentebesturen daarmee nog niet begonnen is en dat 66% ook geen toekomstplannen heeft in die richting. Opvallend is ook dat, zelfs al is de inhoud van de documenten bewaard op een andere drager, men bij het raadplegen toch grotendeels de originele documenten blijft gebruiken.

Rechtsgevolgen van de plannen

Het opstellen van de plannen van de atlas houdt geen automatische eigendomsoverdracht in, maar kan wel de basis vormen voor een onteigeningsprocedure¹¹ wanneer de nieuwe wettelijke breedte groter is dan de werkelijke breedte. Hoewel de plannen zelf het eigendomsrecht niet overdragen, dienen zij toch als titel voor de tien- en twintigjarige verjaring volgens artikel 2265 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de verjaring te goeder trouw en uit kracht van een wettige titel, ten voordele van de gemeente. Zowel voor de buurtwegen als voor de gemeentewegen heeft het weinig belang te weten of de gemeente het eigendomsrecht verkregen heeft over de bedding of niet (Dumarey, 1989,

p. 245). Wel belangrijk is het bestaan van een openbare doorgang en dit zowel voor de gemeente als voor de aangelanden. Die erfdienstbaarheid van doorgang (hier geldt eveneens de verkorte verjaringstermijn van 10 of 20 jaar) op een (buurt)-weg volstaat voor de uitoefening van alle rechten voortvloeiend uit het bestaan van de weg.

Of een buurtweg nu al dan niet eigendom is van de gemeente, in beide gevallen mag de weg publiekelijk gebruikt worden en is de gemeente wettelijk gehouden tot het onderhoud van de weg en kan ze er alle daden van beheer op uitoefenen. De algemene rooi- en afpalingsplannen zijn authentieke akten en hebben als zodanig rechtsgevolgen wat de grenzen van de weg betreft (Wastiels, 1986, p. 116). Het Hof van Cassatie heeft meermaals beslist dat het recht van doorgang kan uitgeoefend worden over de volle wettelijke breedte opgegeven in de plannen, zelfs al wordt de volledige breedte niet effectief gebruikt door het verkeer¹².

Belang van de Atlas der Buurtwegen in de toekomst

1.16. Historisch - wetenschappelijk

Historisch zijn de atlassen der buurtwegen eerst en vooral belangrijk op cartografisch gebied omdat ze deel uitmaken van een van de grootste cartografische ondernemingen van de 19^{de} eeuw van België. De boeken bedekken bovendien het volledige grondgebied. De atlassen vormen dan ook een rijke bron van informatie voor verschillende onderzoeksdisciplines. Enkele voorbeelden van hun informatiewaarde zijn de volgende.

In de tabellen wordt de link gelegd naar het kadaster en worden ook de oude straatnamen vermeld. Dit opent perspectieven voor onderzoek in bvb. toponymie, historische geografie en genealogie. De wijze waarop de mutaties worden bijgehouden, is vanuit juridisch oogpunt een slechte zaak, maar is tegelijk net die eigenschap die een extra dimensie inhoudt voor onderzoek. Enkel de toestand bij het opmaken van de atlassen is een momentopname, vanaf dan kan de evolutie van het buurtwegennet chronologisch gereconstrueerd worden. Zo wordt het mogelijk om de toestand voor om het even welk moment na 1843 te reconstrueren en het resultaat te relateren aan lokale geschiedenis en gebeurtenissen van socio-economische aard.

1.17. Juridisch - Ruimtelijke Ordening

De aanduiding van een weg in de atlas van de buurtwegen legt zijn openbaar karakter, zijn ligging en zijn breedte vast. Zodoende is de atlas een belangrijk basisdocument voor de gemeenten wat betreft het onderhoud en beheer van wegen, het beslechten van geschillen betreffende het openbaar of privaat karakter van bepaalde wegen, het bepalen van de onteigeningsstrook bij eventuele aanpassing- of verbredingwerken. Buurt- en voetwegen zijn een belangrijke bestaande infrastructuur die dikwijls vergeten wordt, maar grote potenties heeft. Enkele voor de hand liggende voorbeelden:

- De kleine buurtwegen en voetwegen kunnen als "trage wegen" (Maes, 2000) die mogelijkheden bieden voor alternatieve vervoerswijzen en kunnen ingeschakeld worden met een verzamelfunctie voor gecombineerd vervoer, zoals bedoeld in het RSV.
- Recreatieve functie: wandel-, fiets- en ruiterroutes.
- Landschappelijke waarde: zowel wetenschappelijk (oude historische tracés), cultuurhistorisch (kerkwegels) landschapsecologisch (waardevolle kleine landschapselementen zoals holle wegen, rietkragen,...), esthetische en beleavingskwaliteiten (doorgang van stiltegebieden)
- Een gedeelte van de buurtwegen is cultuurhistorisch waardevol met monumentwaarde, al dan niet geklasseerd. Als kleine landschapselementen (KLE's) vallen delen onder de bescherming van het decreet Natuurbehoud.

Zeker nu beleidsmatig het gebruik van alternatieve vervoerswijzen en routes gestimuleerd wordt, krijgt de Atlas der Buurtwegen als enige gebiedsdekkende inventaris van kleine wegen, een vernieuwde waarde. Belangrijk in dit verband is dat men, wat de buurtwegen en voetwegen betreft, nog steeds beschikt over een bestaand en dicht netwerk (Tabel 4, Figuur 12) (Antrop, 1997). Diverse initiatieven voor hun herwaardering, gebruik en behoud werden reeds genomen (Draye, 1998; Maes, 2000).

Figuur 12: Dichtheid van buurtwegen in de Provincie Oost-Vlaanderen

Tabel 4: Vergelijkende inventaris van de wegen op het grondgebied van de provincie Oost-Vlaanderen

1.18. Heeft de Atlas der Buurtwegen nog toekomst in een GIS-tijdperk?

De initiatieven die tot nu toe genomen zijn om de informatie uit de Atlas der Buurtwegen te integreren in een GIS zijn vooralsnog beperkt. De enquête wijst uit dat dit in slechts 5% van de gemeentebesturen reeds gebeurde, en dat nog eens 7% plannen heeft in die richting. Nochtans geven een aantal gemeentebesturen aan dat een dergelijk initiatief niet alleen wenselijk maar ook noodzakelijk is. Daarbij wordt ook veel verwacht van de hogere overheden, met name de Provincie, hoofdzakelijk omdat op gemeentelijk vlak niet altijd de kennis en de middelen aanwezig zijn, en niet in het minst om de uitwisselbaarheid van de gegevens te bevorderen door een gestructureerde en eenvormige werkwijze. Bemoedigend is dat in het businessplan 2002-03 van GIS-Vlaanderen (www.gisvlaanderen.be/gis/downloads/Uitvoeringsplan2002-03.pdf) een nieuw project werd opgenomen met als doel het beschikbaar stellen van een referentiebestek aan provinciebesturen en gemeenten voor scanning en georeferencing van de Atlas van de Buurtwegen. De publicatie is reeds voorzien voor maart 2003.

Conclusies

Waar de oorspronkelijke atlassen van de buurtwegen dankzij hun volledigheid een grote rechtszekerheid boden, is dit nu niet meer het geval. De leggers en de bijbehorende wijzigingen zijn

wel nog een grote bron van informatie, maar niettegenstaande zij de enige wettelijke basis vormen voor het beschermd statuut van buurtweg, kunnen zij op dit moment geen aanspraak meer maken op de volledigheid van weleer, waardoor het bestaan van de atlas als juridisch document ter discussie komt te staan. Wil men de Atlas van de Buurtwegen, hetzij onder zijn huidige vorm, hetzij onder een nieuwe (gedigitaliseerde) vorm, behouden als wettelijke basis voor het beschermd statuut van buurtwegen, dan moet zijn inhoud afgestemd worden op de werkelijke toestand, of omgekeerd, of beide.

Zelfs al gaat de juridische waarde van de atlas achteruit, zijn wetenschappelijke waarde blijft bestaan. De gegevens die erin te vinden zijn betreffende de evolutie van het net van buurtwegen zijn een waardevolle aanvulling bij de "momentopnamen" die ons via andere (archief-)kaarten ter beschikking staan. Vaak is de Atlas van de Buurtwegen het enige cartografisch document waarop de buurtwegen voorkomen. Als men deze atlas laat verloren gaan, verdwijnt tegelijk ook die informatie wat uiteindelijk onvermijdelijk zal leiden tot het verdwijnen van de wegen zelf.

Wil men deze unieke bron van informatie niet laten verloren gaan, dan zal men dringend actie moeten nemen, gezien de slechte fysische toestand van veel van de leggers en vooral de toestand van de documenten opgemaakt bij wijzigingen aangebracht aan het buurtwegennet. Dit kan eventueel gebeuren onder de vorm van restauratie en/of opslag op een andere drager (microfilm, gescande beelden ...). Sommige Provinciebesturen hebben dit reeds gedaan (vb. West-Vlaanderen), bij andere zal dit in de nabije toekomst gebeuren (vb. Oost-Vlaanderen), doch enkel voor de atlassen en niet voor de wijzigingsdocumenten. Ook op gemeentelijk niveau bestaan dergelijke initiatieven, deze zijn eerder de uitzondering dan de regel.

Bibliografie

Antrop, M. (1997), Buurtwegen voor de toekomst. Haalbaarheidsstudie ten behoeve van een sensibiliseringscampagne, Koning Boudewijnstichting, Brussel.

Delebecque, A. (1841), Commentaire législatif de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, p 8.

Draye, A.-M. (1998), Onze buurtwegen juridisch bekeken – Een brochure voor gemeentebesturen en gebruikers, Koning Boudewijnstichting, Brussel, 54 p.

Dumarey, A. (1998), Wegen, Tijdschrift De Gemeente, Story-Scientia, 89/4-5, pp. 244 - 251.

Genicot, L. (1938-1939), Etudes sur la construction des routes en Belgique, Bulletin de l'Institut de recherches économiques, Leuven, 1938-1939/deel X, pp.421-451, vervolg in Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales, 1946/deel XII, pp. 495-559, en 1947/deel XIII, pp. 477-505

Genicot, L. (1948), Histoire des routes belges depuis 1704, Collection nationale, 8ste reeks nr. 89, Brussel

Maes, P. (2000), Langs trage wegen, Lannoo, Tielt, 204 p.

Mast, A., Vander Stichele, A., Wetboek Publiek Recht met bijzondere wetten en besluiten, Story-Scientia

Sauveur, J. (1866), Commentaire législatif, administratif et judiciaire de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux modifiée par les lois du 18 juin 1842 et du 20 mai 1863, suivi du texte des règlements provinciaux en vigueur, Brussel, 155 p.

Vuye, H. (1994), Fundamentele regels omtrent buurtwegen - Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994, AR 9551, Recente Arresten van het Hof van Cassatie 1994, pp. 93 - 99

Wastiels, F. (1961), Welke wegen behoren tot de buurtwegen?, Tijdschrift De Gemeente, Story-Scientia, 1961, pp.111-114.

Wastiels, F. (1986), Handboek Wegenrecht, Die Keure, Brugge, 137 p.

Yante, J.-M. (1993), La loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale et l'établissement des Atlas des chemins, Archief en Bibliotheekwezen in België, 1993/deel LXIV, pp.173-189

Yante, J.-M. (1995), De atlasen van de buurtwegen (ca. 1841-1845). Een miskend cartografisch patrimonium, Tijdschrift van het Gemeentekrediet (1995/3), pp.43-73.

Publicaties van overheidswege

Belgisch Staatsblad, 28 januari 1839

Belgisch Staatsblad, 21-22 mei 1841

Belgisch Staatsblad, 23 juni 1841

Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur, 1 ste reeks, deel VI, jaargangen 1842-43, pp. 351-352).

Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur, 1 ste reeks, deel V, jaargangen 1841-42, pp.403-405.

Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur, 2 de reeks, deel III, jaargang 1849, pp. 57-58 .

Bulletin administratif du Ministère de l'Intérieur, 2 de reeks, deel XIV, 1860, pp. 261)

Conceptueel Ontwerp Grootchalig Referentie Bestand, versie 3.2, OC/Gis Vlaanderen, 24 mei 2000

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - Integrale versie, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1997

Rechtspraak:

Pasinomie 1841, 153, kolom 2

Arrest van de Raad van State: Huberland, nr. 3517, 26 juni 1954

Arresten van het hof van Cassatie: Cass., 20 mei 1872, Pas., 1872, I, 341 ; Cass., 14 mei 1891, Pas., 1891, I, 151 ; Cass., 10 maart 1892, Pas., 1892, I, 125 ; Cass. , 7 november 1907, Pas., 1908, I, 27

Internet:

<http://web.gisvlaanderen.be/gis/downloads/Uitvoeringsplan2002-03.pdf>

http://web.gisvlaanderen.be/gis/downloads/Grbp_convs32.pdf

<http://www.spaenhiers.be> (archeologisch-historische kring Koekelare)

<http://members.lycos.nl/hkneerpelt/nieuws4.htm> (heemkunde)

<http://www.hagok.be/mijndorp.htm> (genealogie)

<http://members.lycos.nl/businarias/editie.htm> (heemkunde en genealogie)

<http://www.vcv.be/> (heemkunde)

<http://users.skynet.be/sky60754/genealbe/> (genealogie)

Eindnoten

¹ Er bestaat geen officiële Nederlandse tekst van de wet van 10 april 1841. Een moderne ambtelijke versie is opgenomen in Mast, A., en Vander Stichele, A., *Wetboek Publiek Recht*

² Enkele voorbeelden van websites: <http://www.spaenhiers.be> (archeologisch-historisch); <http://members.lycos.nl/hkneerpelt/nieuws4.htm> (heemkunde); <http://www.hagok.be/mijndorp.htm> (genealogie); <http://members.lycos.nl/businarias/editie.htm> (heemkunde en genealogie); <http://www.vcv.be/> (heemkunde)

³ Op het verslag van de middenafdeling valt te lezen: "...*Chacun se fait une idee assez exacte de ce qu'est un chemin vicinal pour n'avoir pas besoin d'une définition pour l'apprendre*" (Delebecque, 1841, p.8)

⁴ In de memorie van toelichting van het ontwerp dat de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen is geworden, schreef de Minister van Binnen- en Buitenlandse Zaken De Theux (Belgisch Staatsblad van 17 februari 1838): "*Un chemin est vicinal à deux conditions : s'il est nécessaire à une généralité d'habitants; si l'autorité compétente l'a reconnu comme tel*". (Wastiels, 1961, p. 112)

⁵ Vuye, H., Fundamentele regels omtrent buurtwegen. Het arrest van het Hof van Cassatie van 13 januari 1994, AR 9551, gemeente Plombières - Leclercq, Recente Arresten van het Hof van Cassatie 1994, p. 93 - 99 ;

⁶ voor de argumentatie zie Jean Marie Yante "La loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale et l'établissement des Atlas des chemins", Archief- en Bibliotheekwezen in België, deel LXIV, 1993, p. 173-189

⁷ Autografie: procédé in de lithografie waarbij een geheel van tekens en lijnen, die vooraf op een vel papier (het overbrengpapier) werden aangebracht, met behulp van een vette inktsoort (tusche) op de lithografische steen of offsetplaat werden overgebracht (P. LAROUSSE. *Grote Nederlandse Larousse Encyclopedie*, deel 3, Hasselt- 's-Gravenhage, 1972, p. 354 en internet).

⁸ "La loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale et l'établissement des Atlas des chemins", in Archief- en Bibliotheekwezen in België, deel LXIV, 1993, p. 173-189).

⁹ Bulletin administratif du Ministère de l'Interieur, 2de reeks, deel XIV, 1860, p. 261

¹⁰ (Bulletin administratif du Ministère de l'Interieur, 2de reeks, deel III, 1849, p. 57-58 . Zie ook de rondschrjvens van dezelfde minister dd. 16 februari 1848 (deel II, 1848, p.53), 7 februari en 23 april 1849 (deel III, 1849, p. 62-64 en 193) betreffende de documenten die moeten worden opgemaakt bij wijzigingen aan de buurtwegen; Dumarey, A., 1989, p. 246; Archief en Bibliotheekwezen in België, deel LXIV, 1993, p.173-189, "La loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale et l'établissement des Atlas des chemins" door Jean-Marie Yante)

¹¹ art. 10 en art. 11 van de Wet van 10 april 1841.

¹² Hof van Cassatie: Cass., 14 mei 1891, Pas., 1891, I, 151 ; Cass., 10 maart 1892, Pas., 1892, I, 125 ; Cass. , 7 november 1907, Pas., 1908, I, 27.