

DE VLAAMSE MINISTER VAN Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de  
vrije stroken langs autosnelwegen  
- Principiële goedkeuring

### 1. INHOUDELIJK

#### Algemeen

De huidige regeling van het Koninklijk Besluit van 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen laat niet toe om afwijkingen toe te staan in de eerste tien meter van de bouwvrije stroken.

Het huidige artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 1958 bepaalt namelijk het volgende:

*“Het is verboden in die stroken te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen. Dat verbod geldt niet voor instandhoudings- en onderhoudswerken.*

*Het is verboden in die stroken onwettig opgerichte bouwwerken te handhaven.*

*Voorbij de tiende meter, gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg, kan de wegbeheerder echter afwijkingen van het in het eerste lid gestelde verbod toestaan. Als de wegbeheerder over een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsaanvraag een gunstig advies uitbrengt, wordt dat beschouwd als een toegestane afwijking.”*

De wegbeheerder kan op dit ogenblik dus enkel vanaf de tiende meter afwijkingen van het principiële bouwverbod toestaan en niet in de eerste tien meter.

De wijzigingen aan artikel 2, die verder worden besproken in de artikelsgewijze bespreking, zijn aangegrepen om de overige bepalingen van het Koninklijk Besluit van 1958 te moderniseren en aan te passen waar nodig.

#### Artikelsgewijze bespreking:

##### Artikel 1:

Artikel 1 blijft behouden. De vrije stroken hebben een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg.

Het domein van de autosnelweg bevat:

- 1) de rijbanen;
- 2) de stationeerstroken. Hiermee worden de pechstroken en de vluchthavens bedoeld;
- 3) heel het domein aan beide zijden van de weg, dat met het oog op de behoeften en voor de dienst van de autosnelweg is ingericht. Hiermee worden bijvoorbeeld de taluds, de afwateringsgrachten, de lussen van op- en afrittencomplexen, vangrails, geluidsschermen (behalve de schermen door particulieren geplaatst op hun eigen perceel) en andere wegvoorzieningen bedoeld, alsook de eventuele nevenbedrijven (MvT, *Ged. St. Kamer*, 1988, nr. 516/1).

De vrije strook van 30 meter begint vanaf de grens van het domein van de autosnelweg en wordt gemeten loodrecht op de as van de weg. De grens van het domein van de autosnelweg is niet automatisch de grens van het openbaar domein.

## **Artikel 2:**

De verbodsbepalingen uit het Koninklijk Besluit van 1958 worden in artikel 2 gebundeld.

Het blijft verboden om in de bouwvrije stroken te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen. Dit verbod geldt niet voor instandhoudings- en onderhoudswerken.

De VCRO hanteert het begrip "constructie". Een constructie is een gebouw, een bouwwerk, een vaste inrichting, een verharding, een publiciteitsinrichting of uithangbord, al dan niet bestaande uit duurzame materialen, in de grond ingebouwd, aan de grond bevestigd of op de grond steunend omwille van de stabiliteit, en bestemd om ter plaatse te blijven staan of liggen, ook al kan het goed uit elkaar genomen worden, verplaatst worden, of is het goed volledig ondergronds.

Het verbod in de bouwvrije stroken moet, naar analogie met de VCRO, begrepen worden als een verbod tot:

- a) het optrekken of plaatsen van een constructie,
- b) het functioneel samenbrengen van materialen waardoor een constructie ontstaat,
- c) het herbouwen, verbouwen en uitbreiden van een constructie.

Deze constructies mogen bijgevolg niet gebouwd/opgericht/opgetrokken/geplaatst worden en ze mogen niet herbouwd, verbouwd of uitgebreid worden.

Herbouwen is méér dan 40% van de buitenmuren van een constructie afbreken, en binnen het bestaande bouwvolume van de geheel of gedeeltelijk afgebroken constructie een nieuwe constructie bouwen.

Verbouwen is minder dan 40% van de buitenmuren van een constructie afbreken, en binnen het bestaande bouwvolume van de geheel of gedeeltelijk afgebroken constructie een nieuwe constructie bouwen.

Uitbreiden is het bestaand bouwvolume te buiten gaan.

Instandhoudings- en onderhoudswerken zijn wel toegestaan. Onderhoudswerken zijn alle werken die het gebruik van een constructie voor de toekomst ongewijzigd veilig stellen door het bijwerken, herstellen of vervangen van geërodeerde of versleten materialen of onderdelen. Onder instandhoudingswerken worden de stabiliteitswerken die noodzakelijk zijn om de constructie veilig te stellen begrepen.

Verder is het verboden om in de vrije strook een afsluitingen van materialen die een gesloten wand vormen aan te brengen.

De wetgeving op de Ruimtelijke Ordening voorziet voor een aantal afsluitingen een vrijstelling van de verplichting om een omgevingsvergunning te bekomen. Het gaat onder meer om een gesloten afsluiting (bijvoorbeeld een muurtje) tot 1 meter hoog in de voortuin, een gesloten afsluiting binnen een straal van 30 meter van de woning in de zij- en achtertuin, open afsluitingen (van draad of draadgaas) tot 2 meter hoog of groene hagen.

Dit neemt evenwel niet weg dat men bij het plaatsen van deze afsluitingen moet voldoen aan de voorwaarden van dit besluit.

Andere afsluitingen worden in dit besluit niet verboden, zodat deze geen handelingen uitmaken die verboden zijn in de bouwvrije stroken.

In deze afsluitingen mogen geen uitgangen gemaakt worden die toegang verlenen tot de autosnelweg.

In de vrije strook van 30 meter is het eveneens verboden om afval, uitschot, schroot, materialen en materieel te storten, op te slaan of tentoon te stellen.

Het verbod in het Koninklijk Besluit van 1958 om in de eerste 10 meter gier- of beerputten te maken wordt veralgemeend voor de hele bouwvrije strook. In de 10<sup>e</sup> tot de 30<sup>e</sup> meter kunnen daarvan wel afwijkingen worden toegestaan. In tegenstelling tot het Koninklijk Besluit van 1958 moet de wegbeheerder deze constructies voorbij de 10<sup>e</sup> meter niet zomaar toestaan, wat logisch is vanuit het oogpunt van de bouwvrije stroken.

In de vrije strook van 30 meter mag tot slot geen enkele ophoging van meer dan één meter hoogte of een uitgraving van meer dan één meter diepte worden gemaakt .

### **Artikel 3:**

Artikel 3 van het besluit omvat een specifiek verbod in de eerste tien meter van de bouwvrije strook om hoogstammige bomen (dit zijn bomen die op een hoogte van één meter boven het maaiveld een stamomtrek hebben van één meter of meer of die daartoe kunnen uitgroeien) te planten langs de autosnelweg. Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen wordt dit verbod uitgebreid over de hele lengte van de autosnelweg. Dit verbod was vroeger enkel van toepassing op de eerste tien meter naast de aansluitingscomplexen.

Teneinde in een overgangperiode te voorzien voor bestaande hoogstammige bomen, bepaalt het besluit dat de bestaande hoogstammige bomen op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit besluit langs de autosnelwegen (met uitzondering van de aansluitingscomplexen, waar dit vroeger al verboden was) behouden kunnen blijven, ook indien zij nog geen stamomtrek van één meter of meer hebben op een hoogte van één meter boven het maaiveld). Zij zullen op geregelde tijdstippen gemonitord worden.

Het blijft verboden om aanplantingen van meer dan één meter hoog te planten in een strook van 10 meter langs de aansluitingscomplexen van de autosnelwegen, met het oog op de verkeersveiligheid, daar de zichtbaarheid bij het verlaten of oprijden van de autosnelweg optimaal dient te zijn.

Groene hagen worden beschouwd als afsluitingen.

#### Artikel 4:

Voorbij de tiende meter kan de wegbeheerder, zoals ook vroeger al mogelijk was, afwijkingen van het in artikel 2 gestelde verbod toestaan.

#### Artikel 5:

Nieuw is dat de minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer ook in de eerste tien meter -in bepaalde welomschreven situaties - afwijkingen op het principiële bouwverbod kan toestaan. Ook eventuele onwettige situaties uit het verleden kunnen worden geregulariseerd.

De regelgeving zoals vervat in het Koninklijk Besluit van 1958 resulteerde namelijk in situaties, waarin de Vlaamse Regering voor bepaalde projecten het Koninklijk Besluit van 1958, weliswaar na uitvoerige afwegingen betreffende de eventuele uitbreiding van de autosnelweg en de verkeersveiligheid, geval per geval buiten toepassing diende te verklaren:

- Besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 tot het niet-toepasselijk verklaren van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen op de aanleg van de hogesnelheidslijn langs de E19 tussen Antwerpen (Merksem) en de Nederlandse grens;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 tot het niet-toepasselijk verklaren van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen op het tramlijnproject Livan 1;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 29 september 2017 houdende tot het niet-toepasselijk verklaren van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen op de zone E17 en de zone R1 tussen Antwerpen-West en afrit Sint-Anna;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 12 januari 2018 tot het niet-toepasselijk verklaren van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen A12 en R0 op het project Brabantnet-sneltram A12 in Willebroek, Kapelle-op-den-Bos, Londerzeel, Meise, Wemmel en Grimbergen.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 20 april 2018 houdende tot het niet-toepasselijk verklaren van het KB van 4/6/1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelweg E40/A3 op het grondgebied van de gemeenten Zaventem en Kraainem;
- Besluit van de Vlaamse Regering 20 april 2018 houdende tot het niet-toepasselijk verklaren van het KB van 4/6/1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelweg A12 op het grondgebied van de gemeenten Meise en Grimbergen;
- Besluit van de Vlaamse Regering 20 april 2018 houdende tot het niet-toepasselijk verklaren van het KB van 4/6/1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen A201 en R0 op het grondgebied van de gemeenten Zaventem en Diegem.

Dit zorgde telkens voor nieuwe ad hoc te nemen besluiten.

De vorige situatie leidde tot paradoxale situaties, waarbij op het autosnelwegendomein meer rechten konden worden toegestaan (op basis van artikel 4 van de wet van 1956) dan in de eerste tien meter naast het autosnelwegendomein. Het ging dan bijvoorbeeld om het plaatsen van een pijler van een kunstwerk.

De wegbeheerder kon namelijk enkel een afwijking toestaan in de bouwvrije stroken vanaf de tiende meter en niet in de eerste tien meter.

Om die reden wordt dan ook voorgesteld om aan de minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer voor bepaalde situaties en naar analogie met de zone van 10 tot 30 meter de mogelijkheid te bieden om afwijkingen toe te staan op het principiële bouwverbod in de eerste tien meter vanaf de grens van het domein van de autosnelweg.

Een afwijking in de eerste tien meter moet, meer nog dan een afwijking in de tien tot dertig meter, de uitzondering blijven en kan slechts onder strikte voorwaarden en mits voorafgaande toestemming van de minister worden toegestaan, voor welomschreven situaties: voor de aanleg van ondergrondse nutsleidingen, voor zover daarop geen aftakkingen gebeuren, voor de aanleg van verkeers- en vervoersinfrastructuur en de aanhorigheden daarvan en voor GSM-pylonen.

Het gaat dan bij nutsleidingen bijvoorbeeld om ondergrondse elektrische leidingen van meer dan 150 kV, die als kenmerk hebben dat zij een lange levensduur hebben en waarbij weinig onderhoud noodzakelijk is. Nutsleidingen, zelfs ondergrondse, waarop aftakkingen dienen te gebeuren, kunnen niet in de eerste tien meterzone worden geplaatst, aangezien hier vaker werkzaamheden moeten plaatsvinden.

Voor de verkeers- en vervoersinfrastructuur gaat het om fietspaden, ventwegen, tram – of spoorinfrastructuur, maar ook om pijlers van bruggen, om tunnels, ...

Met gsm-pylonen, of –antennes worden onder meer verticale structuren waaraan de signaalapparatuur vastgehecht wordt, maar ook lichte buispylonen waarop een verlichtingselement is aangebracht die tevens de functie heeft van een drager van signaalapparatuur zoals als lichte buispylonen waarbij niet noodzakelijk een verlichtingselement is aangebracht, maar die in hoofdzaak de functie heeft van drager van signaalapparatuur bedoeld.

Het is echter niet de bedoeling om deze constructies automatisch in de eerste tien meter vanaf de grens van het domein van de autosnelweg te voorzien, integendeel.

De bedoeling is nog steeds dat de bouwvrije zones van 30 meter zoveel als mogelijk gevrijwaard blijven voor toekomstige uitbreidingen van de autosnelweg en dat deze ook naar verkeersveiligheid toe een belangrijke buffer blijven vormen.

Indien er vervolgens toch projecten voorzien worden in de bouwvrije stroken, moet vervolgens eerst bekeken worden of zij niet gerealiseerd kunnen worden in de 10 – 30 meter zone.

Slechts uiterst ondergeschikt kan men kijken of deze in de eerste tien meter gerealiseerd kunnen worden.

Om die reden legt het besluit bijkomend op dat de gevraagde afwijkingen in de eerste tien meter een doelstelling van algemeen belang moeten dienen (het kan dus niet gaan om een louter particulier initiatief), dat zij het huidige beheer of de toekomstige ontwikkeling van de autosnelwegen niet mogen belemmeren.

Het plaatsen van toegestane constructies in de eerste tien meter van de bouwvrije zone moet naar redelijkheid de ultieme oplossing zijn.

Zelfs indien aan de voorwaarden van dit artikel werd voldaan, behoudt de minister nog steeds zijn appreciatiebevoegdheid: hij is niet verplicht om in te gaan op een vraag tot afwijking. De mogelijkheid om een afwijking toe te staan is facultatief.

## **Artikel 6:**

Het besluit voorziet bijkomend dat bij het toestaan van de afwijking voorwaarden kunnen worden opgelegd. Deze voorwaarden zouden er in kunnen bestaan dat de aanvrager extra veiligheidsvoorzieningen moet treffen (bijvoorbeeld het plaatsen van een extra bermconstructie naast de autosnelweg, het voorzien van een bijkomend hek, ...), maar kunnen ook betrekking hebben op het eventueel precaire karakter van de op te trekken constructies en dus de afwijking tijdelijk maken.

Zo zou men eveneens een afwijking kunnen toestaan om voorbij de tiende meter nieuwe materialen te leggen. Een mogelijke voorwaarde is dat de begunstigde van de afwijking de nieuwe materialen door een scherm van beplantingen aan het zicht van de autosnelweg moet onttrekken.

Voor het plaatsen van een haag geldt sowieso als voorwaarde dat deze niet meer dan een meter breed mag zijn en minstens 50 centimeter achter de grens van de autosnelweg moet worden geplaatst. Vanzelfsprekend mogen hierin geen uitgangen worden gemaakt die toegang verlenen tot de autosnelweg.

## **Artikel 7:**

Als de wegbeheerder over een aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden een gunstig advies uitbrengt, wordt dat beschouwd als een toegestane afwijking. Het betreft een louter terminologische aanpassing van de reeds bestaande regelgeving.

Echter, als de wegbeheerder persoonlijke of zakelijke rechten toestaat op zijn domein, , wordt dat eveneens beschouwd als een toegestane afwijking. Dit gaat om een administratieve vereenvoudiging, waarbij de wegbeheerder niet langer zowel een afwijking dient toe te staan aan de aanvrager als hij daarnaast al zakelijke of persoonlijke rechten op zijn domein heeft toegestaan.

Indien het gaat om percelen in eigendom van een derde, speelt deze bepaling natuurlijk geen rol. In dat geval dient de aanvrager nog steeds enerzijds een overeenkomst te sluiten met deze derde tot het gebruik van zijn percelen en anderzijds afzonderlijk een afwijking te bekomen van de wegbeheerder om zijn constructie te kunnen voorzien in de bouwvrije stroken.

## **Artikel 8:**

Er wordt een nieuw artikel ingeschreven, dat een regularisatiemogelijkheid toestaat voor desgevallend onwettig opgerichte constructies of onwettige situaties. Om de rechtszekerheid te bevorderen, wordt deze mogelijkheid beperkt in de tijd, tot een periode van een jaar na de inwerkingtreding van dit besluit.

Het is namelijk niet uitgesloten dat bepaalde gedoogde situaties onder de uitzonderingen van dit besluit kunnen vallen en dat de wegbeheerder daarvoor een afwijking zou willen toestaan.

Het handhaven van een onwettige situatie is en blijft verboden.

De aanvraag wordt ingediend bij de wegbeheerder. Indien het gaat om een regularisatie in de eerste tien meter, maakt de wegbeheerder dit over aan de minister.

## **Artikel 9:**

De bovenstaande wijzigingen noodzaken een bijkomende delegatie aan het hoofd van het

Agentschap, onder meer om te oordelen over de regularisatiemogelijkheid.

#### **Artikel 10:**

Het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen moet worden opgeheven voor wat betreft het Vlaamse Gewest.

#### **Artikel 11:**

De uitvoering van dit besluit gebeurt door de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer.

## **2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

Er is geen impact op de begroting van het Vlaamse Gewest.

Het advies van de Inspectie van Financiën (kenmerk TMO/TDK/18/0665) werd verleend op 8 november 2018.

De Inspectie van Financiën verwijst naar de "potentiële" impact van de maatregelen inzake hoogstammige bomen en de uitbreiding van het verbod zoals in artikel 3 voorzien.

#### **Repliek:**

Het bestaande verbod om langs de aansluitingscomplexen van de autosnelweg over een diepte van tien meter gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg hoogstammige bomen te planten werd uitgebreid tot de volledige autosnelweg.

Echter, net omdat dit verbod werd uitgebreid, werd in artikel 3 eveneens toegevoegd dat bestaande hoogstammige bomen langs de autosnelwegen, met uitzondering van deze langs de aansluitingscomplexen (hetgeen dus al verboden was in het KB van 1958), behouden kunnen blijven.

Deze nota verduidelijkt dat *"dit verbod wordt uitgebreid over de hele lengte van de autosnelweg. Dit verbod was vroeger enkel van toepassing op de eerste tien meter naast de aansluitingscomplexen. Teneinde in een overgangperiode te voorzien voor bestaande hoogstammige bomen, bepaalt het besluit dat de bestaande hoogstammige bomen langs de autosnelwegen (met uitzondering van de aansluitingscomplexen, waar dit vroeger al verboden was) behouden kunnen blijven. Zij zullen op geregelde tijdstippen gemonitord worden."* Dit laatste bijvoorbeeld in het licht van de verkeersveiligheid.

De potentiële impact is dan ook beperkt, in die zin dat het enkel verboden wordt om in de bouwvrije stroken langs de autosnelweg nieuwe hoogstammige bomen te planten. Andere beplantingen zijn natuurlijk wel mogelijk en artikel 3 geeft geen vrijgeleide om zomaar alle bestaande hoogstammige bomen in de eerste tien meter van de bouwvrije strook langs de autosnelweg zelf te kappen.

## **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

Het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen.

#### **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

#### **5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

Het bijgaande ontwerp van uitvoeringsbesluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2018/475 van 26 oktober 2018.

Het gaat verder om regelgeving zonder of met weinig inhoudelijke effecten, waarbij enkel de mogelijkheid wordt geboden om in de eerste tien meter van de bouwvrije zone de regelgeving buiten toepassing te verklaren en dit slechts na diepgaand onderzoek, waarbij het belang van de bouwvrije stroken naar veiligheid en mogelijk toekomstige uitbreidingen van het autosnelwegdomein werden afgewogen.

Dit besluit brengt verder geen bijkomende lasten of gedragsverplichtingen voor de burgers of rechtspersonen als eigenaar met zich mee. Het betreft een overname van de bepalingen van het KB van 1958 en werkt de wetgeving op de autosnelwegen verder uit in functie van de toepassing in de praktijk, en dit zowel op formeel (procedureel) als op materieel (inhoudelijk) vlak. Er is dus geen RIA vereist.

Met het besluit is er geen stijging of daling van de administratieve lasten.

#### **6. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° 1. haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer: te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS



Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën