

Aanwezig: Yannick De Coster, Voorzitter
Danny Vangoidtsenhoven, Burgemeester
Kamil Muyldermans, Philippe Vervoort, Luc Robijns, Hanne Van Laer, Schepenen
Katia della Faille de Leverghem, Gerda Vandenplas, Noël De Clerck, Herman Depré, Nicole
Vanweddingen, Nele De Martelaere, Dominik Verhaegen, Jef Verbist, Luc Decoster, Jeroen
Verheyden, Karin Devyver, Stany Lenseclaes, Frederic Van Eyck, Greta Veeckmans, Sofie Pletinckx,
Raadsleden
Caroline Peters, Algemeen directeur
Verontschuldigd:
Afwezig:

**Voorlopige vaststelling van het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg
TRW 60 HUL**

Voorgeschiedenis

In 2015 werd de gemeente Huldenberg gedagvaard door Dhr. Van Damme voor het historisch gevoerde beleid inzake trage wegen. Dit geschil resulteerde in een dadingsovereenkomst tussen de gemeente en Dhr. Van Damme (GR 18 juni 2015) waarbij de gemeente zich engageerde om 7 trage wegen per jaar aan te pakken.

Vervolgens werd een plan van aanpak voor de trage wegen opgesteld - een beleidsvisie, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 september 2016 - en beoogt voor het hele grondgebied van de gemeente een planmatige en onderbouwde langetermijnvisie voor deze materie. Via uitvoering van deze beleidsvisie kan antwoord geboden worden op het engagement dat aangegaan werd via de hoger vernoemde dadingsovereenkomst.

Het uitvoeren van dit plan van aanpak voor de trage wegen schept echter ook heel wat mogelijkheden voor het realiseren van beleidsdoelstellingen rond mobiliteit, veiligheid, recreatie, sport, erfgoed en klimaat.

Feiten en context

Voor voet- of trage weg n°60 Huldenberg werd in de beleidsvisie voorgesteld om deze voetweg te herstellen, met in acht name van de gewijzigde terreinsituatie. De voetverbinding werd hersteld, maar die is niet meer volledig correct met het tracé dat in de Atlas der Buurtwegen staat aangegeven. Het is nodig dat zowel de juridische als de feitelijke toestand van de trage weg met elkaar in overeenstemming worden gebracht waardoor een wijziging van de rooilijn aangewezen is.

Voor het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging van de gemeentewegen werd landmeters(bureau) TopoMeasure aangesteld. Volgens de decretale richtlijnen werd voor het apart schattingsverslag door de gemeente landmeter VP Erkens aangesteld. Deze informatie werd tot één regularisatiedossier voor de gemeenteweg 60 HUL samengesteld.

Juridische gronden

Het gemeentedecreet, meer bepaald artikel 43 dat de bevoegdheden van de gemeenteraad vast legt.

Gemeenteplein 1, 3040 Huldenberg | www.huldenberg.be | 02 688 30 40

Het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur.

Wet op de Buurtwegen van 10 april 1841, gewijzigd bij de wet van 20 mei 1863 en 9 augustus 1948.

Deze wet is afgeschaft, maar de Atlassen der Buurtwegen werden als juridische basis behouden via artikel 85 van het decreet gemeentewegen.

Het decreet Gemeentewegen van 3 mei 2019, van kracht sinds 1 september 2019. De procedure voor de wijziging van gemeentewegen worden beschreven in Afdeling 2 'procedurele bepalingen over gemeentelijke rooilijnplannen' – artikels 16 tot 19.

Het toetsingskader of de algemene doelstellingen ter beoordeling van het voornemen om gemeentewegen te wijzigen is opgenomen in artikels 3 en 4 van het decreet gemeentewegen van 3 mei 2019.

Advies / Openbaar onderzoek

Artikel 17 §2 van het decreet gemeentewegen legt een openbaar onderzoek van 30 dagen en bekendmaking op, nadat het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging van een gemeenteweg voorlopig werd vastgesteld door de gemeenteraad.

De Deputatie en het departement bezorgen het gemeentebestuur overeenkomstig artikel 17§4 van het decreet gemeentewegen advies over het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging van een gemeenteweg nadat het voorlopig werd vastgesteld door de gemeenteraad.

Argumentatie

Voor de realisatie van het plan van aanpak van de trage wegen (GR 29 september 2016) en het nakomen van de verplichtingen vanuit de dading (GR 18 juni 2015) is het wenselijk dat voor een aantal gemeentewegen het herwaarderen wordt uitgevoerd in een context waarbij de terreinkenmerken in de voorbije decennia zijn gewijzigd. Het herstellen van het origineel tracé is m.a.w. niet altijd wenselijk of niet uitvoerbaar en een betere, gedragen tracé is mogelijk. Dit geldt zeker voor TRW 60 HUL.

Met de eigenaars en gebruikers van de getroffen percelen - de aangelanden – werd een tracé uitgestippeld om voetweg n°60 (in theorie is er nog een stukje van n°62 bij betrokken, zie verder) als voetverbinding tussen Smeysberg en Neesveld te herstellen. Het voorgestelde tracé voldoet ruimschoots aan de verbindingswaarde, terwijl het een logische samenhang met de betrokken (landbouw)percelen respecteert.

Reeds op de Ferrariskaarten van 1777 duikt het tracé van voetweg n°60 op en is het aangegeven op de historische kaarten die daarop volgen. De nieuwere bouwzone het Neesveld was er toen vanzelfsprekend nog niet.

In 1951 werd een gedeelte van voetweg n°60 afgeschaft. De oude afsplitsing rechtstreeks naar het IJsepad – niet direct van belang voor de behandelde verbinding tussen Smeysberg en Neesveld - werd dan afgeschaft. Het besluit is van belang om te bepalen dat omstreeks 1951 de voetweg nog relevant was.

Op de luchtfoto's vanaf 1971 is de zone van voetweg n°60 in landbouwgebruik. Hoewel een luchtfoto steeds maar een momentopname is, is het vermoeden dat de teloorgang van het tracé van voetweg n°60 in die periode is ingezet. Op de NGI kaart van 1982 is nog wel een aanzet van voetweg n°60 te zien, maar geen verbinding meer met het Neesveld. Ook op recentere luchtfoto's kan men het tracé van voetweg n°60 niet meer zien. Het besluit hierbij is dat voetweg n°60 een aantal decennia in onbruik is geraakt, en dat het derhalve billijk is om de herwaardering af te stemmen op de evolutie die het grondgebruik ondertussen gekend heeft.

Het voornemen om de verbinding tussen Smeysberg en Neesveld te heropenen werd al geuit in het plan van aanpak voor de trage wegen (GR 29 september 2016). Er werd een toetsingskader gehanteerd met volgende onderdelen:

- Het creëren van een goed en logisch netwerk van trage wegen. Er wordt over gewaakt dat er veel mogelijkheden zijn om lussen te maken en verschillende trajecten te volgen;

- Veilig van- en naar de school, (sport)vereniging, RVT, culturele activiteit of buurtwinkel (zodat de auto een keertje aan de kant kan blijven staan);
- Een netwerk van trage wegen in een groter geheel van de Druivenstreek, het Dijleland en de Groene Gordel zowel functioneel als recreatief;
- Voetwegen die al heel wat jaren fysiek verdwenen zijn, ongelukkig liggen en ook geen meerwaarde bieden, worden beter ook officieel afgeschaft volgens de juiste procedure zodat er duidelijkheid en juridische zekerheid voor iedere betrokkene, op lange termijn ontstaat;
- Waar mogelijk, worden logische alternatieven voorgesteld of bestaan ze. Dit om percelen beter in te delen, de voetwegen minder te laten hinderen of zelfs om te vermijden dat trage wegen teveel hellingen, modderige stukken of gevaarlijke doorgangen zouden hebben. Er is begrip voor historische gegroeide, legale omstandigheden;
- Het is een gebiedsdekkende visie voor de hele gemeente, en niet enkel over knelpunten, zodat dit een eerlijke en doordachte aanpak is;
- Het ontsluiten van cultuurhistorisch en ecologisch erfgoed via trage wegen;
- Een participatietraject zodat dit plan van aanpak een gedragen visie vertolkt.

Het toepassen van dit toetsingskader resulteerde voor TRW 60 HUL in de opname in het plan van aanpak als te herwaarderen. Een visie die bevestigd wordt door zowel terreinbezoek, de geschetste historisch-maatschappelijke evolutie en het participatietraject voor dit Plan van Aanpak.

In ieder geval vervult de voetweg een functie in de beleidsdoelstelling voor mobiliteit, recreatie, veiligheid en klimaat. Deze trage weg heeft met andere woorden een potentieel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen te vrijwaren of te verbeteren. De voetweg sluit aan de overkant van de Smeysberg aan op voetwegen 63 en 64 respectievelijk richting Klein Waverstraat en Molenweg. Neesveld sluit via Stroobantsstraat weer aan op tal van (voet)wegen op deze valleiflank. De voetweg n°62 tussen Neesveld en Geroyt is beschreven in de Atlas de Buurtwegen en is ook een aansluiting met toekomstig potentieel in dit geheel. Voetweg n°60 is dus een heel interessante connectie in het netwerk van trage wegen en voetverbindingen. Je vermijdt er een aantal straten en een behoorlijke omweg mee.

De principes en doelstellingen die dienaangaande in het decreet gemeentewegen worden opgeworpen (artikel 3 en 4), zijn dus gerespecteerd omdat in de praktijk – cf. dat de voetweg een aantal decennia verdwenen was - een hernieuwde verbinding tussen Smeysberg en Neesveld ontstaat.

De herwaardering en wijziging sluit aan op een netwerk van trage wegen in een groter geheel van de Druivenstreek, het Dijleland en de Groene Gordel. Gezien de voorgestelde wijziging in de praktijk een uitbreiding betreft, wordt de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen gevrijwaard en zelfs verbeterd. De voorgestelde wijziging voldoet aan een huidige en toekomstige nood aan zachte mobiliteit op recreatief en functioneel vlak (artikel 3 van het decreet Gemeentewegen).

Het afzonderlijke schattingsverslag over de meer- en minderwaarde verbonden aan deze wijziging en regularisatie, opgesteld door Landmeter R. Erkens, vermeldt dat er geen vermogensaanwas of latente meerwaarde is. Dit wordt ondersteund door artikel 28 van het decreet gemeentewegen, dat stelt dat wijzigingen van de rooilijn op percelen van éézelfde eigenaar, de meer- en minderwaarde geacht worden zich te neutraliseren. Dit gegeven ondersteunt het voorstel tot wijziging van de rooilijn.

Bij nauwkeurige analyse van de Atlas der Buurtwegen bestaat de verbinding Smeysberg- Neesveld uit voetweg 60 en een klein gedeelte voetweg 62. In de praktijk is het met de voorgestelde wijziging de bedoeling dat de verbinding Smeysberg – Neesveld over de hele lengte nummer 60 krijgt, terwijl het gedeelte n°62 bij de verbinding Neesveld – Geroyt hoort. Het is veel duidelijker om deze twee tracés ook zo eenduidig te beschrijven in de overeenstemmende rooilijnplannen. Hier gaat het dus over TRW 60 HUL.

Het is dus billijk de voorgestelde wijziging en herwaardering van de rooilijn van voetweg 60 HUL te bestendigen en de juridische toestand af te stemmen op de reële toestand.

Financiële gevolgen

Er is geen vermogensaanwas of latente meerwaarde geschat. De financiële impact van dit dossier blijft beperkt tot loutere dossierkosten voor de opmaak van het planmateriaal en het schattingsverslag.

Besluit

Publieke stemming: Met 18 stemmen voor (Yannick De Coster, Danny Vangoitsenhoven, Kamil Muyltermans, Philippe Vervoort, Luc Robijns, Hanne Van Laer, Katia della Faille de Leverghem, Gerda Vandenplas, Noël De Clerck, Herman Depré, Nicole Vanweddingen, Jef Verbist, Luc Decoster, Jeroen Verheyden, Karin Devyver, Stany Lenseclaes, Greta Veeckmans, Sofie Pletinckx), 3 stemmen tegen (Nele De Martelaere, Dominik Verhaegen, Frederic Van Eyck)

Artikel 1:

De gemeenteraad stelt het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg TRW 60 HUL voorlopig vast.

De gemeenteraad stelt de bijhorende schattingsverslagen ter bepaling van de meer- en minderwaardebelasting voor de opheffing van gemeenteweg TRW 60 HUL vast.

Artikel 2:

De bekendmakingsregels zoals vermeld in artikel 18 van het decreet gemeentewegen worden strikt opgevolgd.

Namens de gemeenteraad

Caroline Peters
Algemeen directeur

Yannick De Coster
Voorzitter

Voor eensluidend uittreksel

Algemeen directeur

Voorzitter

De handtekeningen staan op de laatste bladzijde van dit document.

Handtekening(en)