

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

Voorlopige vaststelling van het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg TRW 37 NEE

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 wat voetweg 37 NEE aangaat werd in het plan van aanpak vastgelegd dat het een onderdeel is van een grotere visie in het hele gebied ten noorden van gemeenteweg 37 HUL (gekend als de verbinding tussen Ganspoel en de Kleine Hollestraat, verder ook 3 LOO). Een startpunt in deze visie is dat een aantal cruciale punten verbonden moeten worden, zonder uitspraken over de ligging of uitvoering van de verschillende betrokken trage wegen. Het is dus nodig om dit dossier in een geheel van volgende trage wegen te beoordelen: 40HUL, 41HUL, 19LOO, 37NEE, en ook 33HUL, 35HUL en 36 HUL.

Voor het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg 37 NEE werd landmetersbureau Topomeasure aangesteld. Volgens de decretale richtlijnen werd voor het apart schattingsverslag door de gemeente landmeter VP Erkens aangesteld. Deze informatie werd tot één wijzigingsdossier voor de gemeenteweg 37 NEE samengesteld.

Juridische gronden

Het decreet lokaal bestuur, meer bepaald artikel 43 dat de bevoegdheden van het college vast legt;

Wet op de Buurtwegen van 10 april 1841, gewijzigd bij de wet van 20 mei 1863 en 9 augustus 1948, met inbegrip van de gemeentelijke atlassen der buurtwegen. Deze wet is afgeschaft, maar de Atlassen der Buurtwegen werden behouden via artikel 85 van het decreet gemeentewegen. Het decreet Gemeentewegen van 3 mei 2019, van kracht sinds 1 september 2019.

Het decreet Gemeentewegen van 3 mei 2019, meerbepaald Artikel 28:

§ 1. De aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg geeft aanleiding tot een waardevermindering of waardevermeerdering van de gronden waarop de gemeenteweg gesitueerd is.

De vergoeding voor waardevermindering is verschuldigd door de gemeente aan de eigenaar van de grond in kwestie. De vergoeding voor waardevermeerdering is verschuldigd door de eigenaar van de betrokken grond en komt ten goede aan de gemeente.

Het eerste en het tweede lid gelden met behoud van de toepassing van artikel 13, § 5.

§ 2. De waardevermindering of de waardevermeerdering wordt vastgesteld door een landmeter-expert, aangesteld door de gemeente. Bij betwisting door de eigenaar wordt de waardevermindering of de waardevermeerdering vastgesteld door een college dat bestaat uit de landmeter-expert die de gemeente heeft aangesteld en een landmeter-expert die de eigenaar aanstelt.

Bij de berekening van de waardevermindering of de waardevermeerdering wordt onder meer rekening gehouden met het verschil in venale waarde, de gelijke behandeling van burgers voor de openbare lasten opgelegd in het kader van het algemeen belang, de bestaande openbare en private erfdienstbaarheden, en de vigerende overheidsbesluiten over het grondgebruik.

De waardevermeerdering wordt geacht nihil te zijn als de gemeenteweg in de feiten verdwenen is, omdat infrastructuur door of in opdracht van de overheid zijn aangelegd of omdat de gemeenteweg werd bebouwd krachtens een rechtsgeldige, niet-vervallen vergunning die werd verleend vóór 1 september 2019.

Waardeverminderingen en waardevermeerderingen ingevolge wijzigingen of verplaatsingen van een gemeenteweg op een goed van dezelfde eigenaar door de toepassing van dit decreet worden geacht elkaar te neutraliseren.

§ 3. De gemeenteraad kan de principes en bepalingen van paragraaf 2 verder verfijnen en aanvullen in een algemeen reglement of richtkader, waarbij het recht op tegenspraak wordt gewaarborgd.

§ 4. Dit artikel doet geen afbreuk aan de mogelijkheid voor vergunningverlenende overheden tot het opleggen van de last tot gratis overdracht van in een vergunningsaanvraag vermelde openbare wegen en aanhorigheden en van de gronden waarop die worden of zullen worden aangelegd, vermeld in artikel 75, derde lid, van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

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

Het plan van aanpak voor de trage wegen zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 29 september 2016 hield rekening met scenario's waarbij creatieve oplossingen moeten gezocht worden om de gewenste toestand te bereiken. Dit proces gaat gepaard met een zoektocht naar haalbare, praktische en gedragen uitvoering op het terrein. Het hele dossier rond trage wegen is

immers het rechtzetten en regulariseren van 170 jaar maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van trage wegenbeleid.

Het plan van aanpak voor de trage wegen hanteerde een toetsingskader 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 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.

Voor wat voetweg 37 NEE aangaat werd in het plan van aanpak vastgelegd dat het een onderdeel is van een grotere visie in het hele gebied ten noorden van gemeenteweg 37 HUL (gekend als de verbinding tussen Ganspoel en de Kleine Hollestraat, verder ook 3 LOO). Een startpunt in deze visie is dat een aantal cruciale punten verbonden moeten worden, zonder uitspraken over de ligging of uitvoering van de verschillende betrokken trage wegen. Zie bvb dossier 41 HUL, waarvan de uitvoering deze visie weerspiegelt. Het is dus nodig om dit dossier in een geheel van volgende trage wegen te beoordelen: 40HUL, 41HUL, 19LOO, 37NEE, en ook 33HUL, 35HUL en 36 HUL.

Een bijkomend gegeven is dat via allerlei historische wijzigingen er ook een verbinding ontstond tussen gemeentewegen 3 LOO en 26 NEE, respectievelijk gekend als Kleine Hollestraat en Ganzemansstraat. Deze verbinding is echter niet opgenomen in de Atlas der Buurtwegen, maar vormt wel één van de cruciale verbindingen in het grotere geheel zoals eerder beschreven.

Een logisch scenario is dus om voetwegen 19 LOO en 37 NEE als wijziging te consolideren op het tracé dat ontstond tussen Kleine Hollestraat en Ganzemansstraat. Hiermee wordt de bestaande recreatieve (noord)oostelijke ontsluiting van het visiegebied bevestigd en juridisch verankerd, terwijl de andere beoogde ontsluitingen gerealiseerd kunnen worden via de dossiers 33HUL, 35HUL en 36HUL. Op die manier vormen de recreatieve verbindingen en een landbouwweg één geheel, wat momenteel in de praktijk al het geval is. Of anders gesteld: de historische noordelijke aansluiting van TRW 19 LOO en 37 NEE naar Hoeve Tersaert is logischer en beter te realiseren met 36HUL (zelfs met vertakking hierop met TRW 35 HUL). Dat terwijl er juridisch gezien een oostelijke ontsluiting ontbreekt.

Voor de duidelijkheid: 19LOO en 37NEE vormen één verbinding tussen Kleine Hollestraat en Ganzemansstraat. De dossiers zijn echter verdeeld door de indeling van de kaartbladen van de Atlas der Buurtwegen en dus de verdeling in deelgemeenten. Er zijn daarom juridisch-technisch twee aparte dossiers nodig.

Het historisch overzicht toont aan dat voetweg 37 NEE voor het eerst wordt vermeld op de beroemde Ferrariskaart van 1777. Ook op de Atlas der Buurtwegen van 1845, de Vandermaelen-kaarten van 1846-1954 en de daaropvolgende Popp-kaart over de periode tot 1879, staat de verbinding ingetekend. Dit tracé is een eerder noordelijke route die aansluit op Hoeve Tersaert. Op de historische tijdlijn is het dan een grote sprong naar de eerste luchtfoto's van 1971. Op deze

luchtfoto is het tracé van 37 NEE niet meer te zien, maar is wel de verbinding tussen Kleine Hollestraat en Ganzemansstraat verschenen.

De opeenvolgende luchtfoto's tussen 1971 en heden bevestigen de doorsteek tussen gemeenteweg 3 LOO en 26 NEE. TRW 19 LOO en 37 NEE zijn dan niet meer zichtbaar op het terrein.

Er is voor voetweg TRW 37 NEE geen wijzigings-, opheffings-, of verjaringsdossier gekend, waarmee volgens de huidige interpretatie van het decreet gemeentewegen het juridisch statuut van deze gemeenteweg als bestaand wordt beoordeeld. Er zijn geen juridische procedures gevoerd of gekend om dit statuut te wijzigen of te betwisten.

Een onderdeel van de dadingsovereenkomst met Dhr. Van Damme is 'orde op zaken stellen' m.b.t. het trage wegenbeleid. Het juridisch consolideren van een aantal historische wijzigingen past hier zeker in. Het wijzigingen van TRW 19LOO en 37 NEE zodat de verbinding tussen Kleine Hollestraat en Ganzemanstraat wordt verankerd is dus als een historische correctie te aanzien. Hoewel op het terrein geen wijziging merkbaar is, is deze correctie toch een belangrijk onderdeel van de dadingsovereenkomst. Bijkomend wordt een bestaande trage wegenverbinding die past binnen de visie voor dit gebied juridisch geconsolideerd. Dat wil ook zeggen dat het voorliggende wijzigingsdossier exact de bestaande, opgemeten ligging beschrijft.

De structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentelijk wegennet wordt door de wijziging van TRW 37 NEE geconsolideerd. Het is een onderdeel in de huidige en toekomstige nood aan zachte mobiliteit op recreatief vlak (artikel 3 van het decreet Gemeentewegen). TRW 37 NEE is een onderdeel in de luswaarde van het recreatief netwerk.

Het afzonderlijke schattingsverslag over de meer- en minderwaarde verbonden aan deze regularisatie, opgesteld door Landmeter R. Erkens, vermeldt dat er geen vermogensaanwas of latente meerwaarde is. Samengevat is de redenering dat de voorgestelde wijziging valt onder de compensatieregel voor waardevermindering of waardevermeerdering. Artikel 28 van het decreet gemeentewegen wordt hiermee correct toegepast (zie 'Juridische Gronden').

Een individueel dossier voor de wijziging van gemeenteweg TRW 37 NEE conform het decreet gemeentewegen werd opgesteld door landmetersbureau Topomeasure . Dit dossier geeft op correct wijze uitvoering aan het plan van aanpak van 2016.

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: Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

Artikel 1:

De gemeenteraad stelt het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg TRW 37NEE voorlopig vast.

De gemeenteraad stelt de bijhorende schattingsverslagen ter bepaling van de meer- en minderwaardebelasting voor de wijziging van gemeenteweg TRW 37 NEE vast.

Artikel 2:

De bekendmakingsregels zoals vermeld in artikel 17 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.