

Aanwezig: Jef Verbist, Voorzitter

Danny Vangoidtsenhoven, Burgemeester

Kamil Muyldermans, Rani Van Sever, Philippe Vervoort, Karin Devyver, Herman Depré, Schepenen
Katia della Faille de Leverghem, Gerda Vandenplas, Nicole Vanweddungen, Greta Veeckmans, Sofie
Pletinckx, Ewoud Van der Auwera, Johan Deconinck, Julie Vandenbossche, Ellen Camp, Inge

Ronsmans, Valérie Tanghe, Raadsleden

Caroline Peters, Algemeen directeur

Verontschuldigd: Dominik Verhaegen, Jeroen Verheyden, Sophie Tack, Raadsleden

Afwezig:

Goedkeuring van het grafisch plan voor de opheffing trage weg TRW 52 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 het ontwerp van het grafisch plan tot opheffing van TRW 52 NEE werd landmetersbureau Artois aangesteld. Volgens de decretale richtlijnen werd voor het apart schattingsverslag door de gemeente landmeter VP Erkens aangesteld. Deze informatie werd tot één wijzigings-, verplaatsings- en opheffingsdossier voor de gemeenteweg TRW 52 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, meer bepaald 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.

Argumentatie

Het plan van aanpak voor de trage wegen zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 29 september 2016 vermeldt TRW 52 NEE als een op te heffen tracé.

Dit 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.

Bij afweging van al deze criteria werd voor TRW 52 NEE geoordeeld dat opheffen van dit tracé verantwoord is. Dit oordeel is evenwel te evalueren in combinatie met dossier TRW 53 NEE, die in

datzelfde plan van aanpak als te herwaardenen werd opgenomen. Het is de gezamenlijke beoordeling 'opheffen van 52NEE' en 'herwaardenen van 53NEE' die hier verder als leidraad naar voor geschoven wordt.

In de zomer van 2025 werd het tracé TRW 53 NEE immers volledig geherwaardeerd. Deze voetweg is momenteel toegankelijk en werd opgenomen in de HeerlijkHeuvelachtig wandelroute van 40km.

TRW 53 NEE vormt een voetverbinding tussen Wolfshaegen en Nijvelsebaan.

Aangezien TRW 52 NEE eveneens een verbinding beoogde tussen Wolsfhaegen en GroteKeistraat-Nijvelsebaan, is het opportuun om beide trage wegen gezamenlijk te beoordelen (TRW 53 en 52 NEE vormden een soort kruis over elkaar).

In het historisch overzicht is trage weg TRW 52 NEE niet te zien op de beroemde Ferrariskaart van 1777 en dat is opmerkelijk. De weg duikt voor het eerst op in de Atlas der buurtwegen van 1845. Het tracé wordt overgenomen op achtereenvolgens de Vandermaelen kaarten van de periode 1846-1854 en de Popp kaarten periode 1842-1879.

Zoals gekend maakt de cartografie dan een enorme sprong naar de eerste luchtfoto's van 1971. Het lijkt erop dat vanaf 1971 TRW 52 NEE er niet meer is. Dat wordt bevestigd door een NGI-kaart met revisiejaar 1982, waarop TRW 52 NEE ook niet meer is ingetekend. Zowel luchtfoto's als NGI kaarten zijn geen juridisch afdoende toets, maar ze zijn wel een goed hulpmiddel om het louter fysiek bestaan van voetwegen in een historische perspectief te beoordelen.

Hoe dan ook, alle beschikbare historische informatie doet vermoeden dat anno 2025 de voetweg 52 NEE al lang in onbruik is geraakt en verdwenen is.

Afweging van deze historische, praktische en maatschappelijke elementen maakt dat TRW 52 NEE HUL geen publieke, recreatieve of functioneel nut meer heeft om het herstel te verantwoorden.

De verbinding tussen Nijvelsebaan bovenaan en de Wolfshaegen als recreatieve verbinding is via TRW 53 NEE opgenomen.

De structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen wordt door de opheffing van TRW 52 NEE niet gewijzigd aangezien de voetweg vandaag ook niet zichtbaar, bruikbaar of toegankelijk is. Er kan geen huidige en toekomstige nood aan zachte mobiliteit op recreatief vlak (artikel 3 van het decreet Gemeentewegen), noch een rol in de luswaarde van het recreatief netwerk aan voetweg TRW 52 NEE worden toegedicht.

De rol die TRW 52 als recreatieve verbinding al gehad zou kunnen hebben, wordt volledig ingevuld door de herwaardering van TRW 53 NEE. Deze laatste maakt eveneens de verbinding tussen Wolfshaegen en Nijvelsebaan.

Het afzonderlijke schattingsverslag over de meer- en minderwaarde verbonden aan deze regularisatie, opgesteld door Landmeter R. Erkens van 23 juni 2025 vermeldt dat er voor de betrokken percelen geen vermogensaanwas of latente meerwaarde toe te kennen is in geval van opheffing van TRW 52 NEE. Dit schattingsverslag maakt – inclusief de gevolgde argumentatie – integraal deel uit van dit besluit.

Interessant detail in dit schattingsverslag zijn de vele foto's van het vermeende tracé, waarbij op geen van deze recente beelden de voetweg waarneembaar is. Het is een bijkomend bewijs dat TRW 52 NEE op dit moment in realiteit geheel onbestaande is.

Artikel 28 van het decreet gemeentewegen wordt met de opmaak van dit schattingsverslag correct toegepast (zie 'Juridische Gronden').

Samengevat biedt TRW 52 NEE geen meerwaarde voor het uitbreiden het recreatief netwerk van trage wegen aangezien TRW 53 deze rol opneemt. Zowel 52 als 53 leveren geen bijdrage aan het functioneel netwerk van voetwegen of de ontsluiting van infrastructuur.

Dat wil zeggen dat het tracé van TRW 52 NEE beter ook juridisch technisch kan opgeheven worden.

Dit laatste als evident gevolg van een langdurige historisch maatschappelijke evolutie, waarbij het fysiek bestaan van deze trage weg al lang heeft opgehouden.

Een individueel dossier voor de opheffing van gemeenteweg TRW 52 NEE conform het decreet gemeentewegen werd hiervoor opgesteld door landmetersbureau Artois. Dit dossier geeft op correct wijze uitvoering aan het plan van aanpak van 2016.

Dit dossier wordt overeenkomstig artikel 21 van het decreet gemeentewegen onderworpen aan een openbaar onderzoek en advies vanwege de provincie en het departement.

Financiële gevolgen

Budgetten voor dergelijke projecten zijn voorzien in Actie 89 B3/0680/61600010 'erelonen en vergoedingen voor expertises'

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 opheffing van gemeentewegen TRW 52 NEE voorlopig vast.

De gemeenteraad stelt de bijhorende schattingsverslagen ter bepaling van de meer- en minderwaardebelasting voor de opheffing van gemeentewegen TRW 52 NEE voorlopig vast.

Artikel 2:

De bekendmakingsregels zoals vermeld in artikel 21 van het decreet gemeentewegen worden strikt opgevolgd.

Namens de gemeenteraad

Caroline Peters
Algemeen directeur

Jef Verbist
Voorzitter

Voor eensluidend uittreksel

Algemeen directeur

Voorzitter

De handtekeningen staan op de laatste bladzijde van dit document.