

Aanwezig: Jef Verbist, Voorzitter
Danny Vangoidtsenhoven, Burgemeester
Kamil Muyldermans, Rani Van Sever, Philippe Vervoort, Herman Depré, Schepenen
Katia della Faille de Leverghem, Gerda Vandenplas, Nicole Vanweddungen, Dominik Verhaegen,
Jeroen Verheyden, Greta Veeckmans, Sofie Pletinckx, Ewoud Van der Auwera, Julie Vandenbossche,
Ellen Camp, Inge Ronsmans, Sophie Tack, Valérie Tanghe, Raadsleden
Caroline Peters, Algemeen directeur
Verontschuldigd: Johan Deconinck, Raadslid
Afwezig: Karin Devyver, Schepen

Definitieve goedkeuring van het grafisch plan voor de wijziging, opheffing en/of herwaardering van trage wegen 68 en 69 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.

In overeenstemming met het decreet gemeentewegen stelde de gemeenteraad het grafisch plan voor de wijziging, opheffing en/of herwaardering van voetwegen 68 en 69 te Huldenberg (verder met code TRW 68 HUL en TRW 69 HUL, TRW staat voor TRageWeg) voorlopig vast op 25 september 2025.

Feiten en context

Voor het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging, opheffing en/of herwaardering van trage wegen 68 en 69 HUL werd landmetersbureau Grondig360 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 gemeentewegen 68 en 69 HUL samengesteld.

Het dossier werd door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld op 25 september 2025. Een openbaar onderzoek werd georganiseerd tussen 24 oktober 2025 en 24 november 2025 (besluit CBS 16 oktober 2025).

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.

Advies / Openbaar onderzoek

Artikels 17 §2 en 21 §2 van het decreet gemeentewegen legt een openbaar onderzoek van 30 dagen en bekendmaking op, nadat het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging, opheffing en/of herwaardering van een gemeenteweg voorlopig werd vastgesteld door de gemeenteraad.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd tussen 24 oktober 2025 en 24 november 2025 (besluit CBS 16 oktober 2025). Er werden 2 bezwaarschriften ingediend:

BEZWAARSCHRIFT 1, aangetekende brief van 19 november 2025 met als referte 'Openbaar onderzoek trage wegen 68 en 69', 1blz.

BEZWAARSCHRIFT 2, brief van 23 november 2025 met als referte 'Wijziging van Gemeentewegen 68 en 69, 1 blz. + 1 blz bijlage.

De Deputatie en het Departement bezorgden het gemeentebestuur geen advies, zodat conform artikels 17§4 en 21§4 van het decreet gemeentewegen mag voorbij gegaan worden aan de adviesvereiste.

Argumentatie

Het plan van aanpak voor de trage wegen zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 29 september 2016 vermeldt TRW 68 HUL en TRW 69 HUL als tracés die bij voorkeur heropend worden, hoewel een alternatieve ligging opportuun is en onderzocht kan worden.

Dit plan van aanpak voor de trage wegen hanteert 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.

Met in acht name van al deze criteria werd voor TRW'en 68 en 69 HUL geoordeeld dat herwaarderen – desgevallend op een alternatieve ligging - verantwoord is. De verbindingen die deze voetwegen vormen voor recreanten zijn immers een alternatief voor Stroobantsstraat en Wolfshaegen. Beide straten zijn voor de gemeente belangrijke verkeersaders, waardoor een recreatief alternatief zeker het onderzoek waard is.

Daarom werden er constructieve gesprekken gevoerd met Veolia, de uitbater van de voormalige stortplaats tussen Stroobantsstraat, Wolfshaegen en Holsheide. De TRW'en 68 en 69 HUL liepen immers ooit over deze percelen, maar zijn door de stortactiviteiten een hele tijd verdwenen geweest. Het juridisch tracé van beide wegen werd echter – omdat geen opheffings- of wijzingsdossier gekend is – bewaard zoals de Atlas der Buurtwegen aangeeft.

Het zijn ook de voormalige stortactiviteiten, de aanzienlijke reliëfwijzigingen en de aanwezige installaties voor de nazorg van het stort, die ervoor zorgen dat een alternatieve ligging van 68 en 69 HUL vereist is. Het louter herstellen van de oude tracés uit de Atlas der Buurtwegen is geen optie. Ook de twee betrokken landbouwers voor dit alternatief scenario, werden bij de voorstellen tot wijziging betrokken, zodat een gedragen hertekening van TRW 68 en 69 werd bekomen.

Er werd dus een nieuwe ligging voor TRW 68 en TRW 69 HUL uitgetekend over de voormalige stortplaats. Hierbij werd rekening gehouden met het ontstane landschap en reliëf, de perceelindeling en niet in het minst de veiligheid van de recreant.

Zo werd aan de noordwestelijke zijde grotendeels de afsluiting (binnenkant) gevolgd, terwijl verder naar het oosten een oude werfweg wordt gevolgd. Als noordoostelijke-zuidwestelijke verbinding werd een nieuwe bosweg gecreëerd. Hierdoor ontstaat een nieuw netwerk met de spreekwoordelijke punten A, B en C en verbindingen, waarmee je gemakkelijk het terrein van de voormalige stortplaats als recreant kunt doorkruisen.

In het historisch overzicht zijn trage weg 68 HUL en 69 HUL voor het eerste concreet te zien op de Atlas der buurtwegen van 1845. Beide wegen zijn daar in gebruik in combinatie met een particuliere/private verbinding tussen Wolfshaegen en Stroobantsstraat voor een thans niet meer bestaande hoeve.

Zoals gekend maakt de cartografie dan een enorme sprong naar de eerste luchtfoto's van 1971. Op deze luchtfoto's zijn eerst een zandgroeve te zien en navolgend de stortplaats tot aan de afdekking

en afwerking decennia later. De voetwegen waren die tijd niet meer zichtbaar op de beschikbare luchtfoto's, hoewel nog 'doodlopende stukken en brokken' ingetekend zijn op een NGI-kaart met revisiejaar 1982. 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.

Alle beschikbare historische informatie doet vermoeden dat anno 2025 de voetwegen 68 en 69 HUL al lang in onbruik zijn geraakt, zij het dat ze mogelijks nog een werfweg of andere toepassing hadden op de voormalige zandgroeve en stortplaats.

Hoe dan ook: afweging van de historische, praktische en maatschappelijke elementen – zie ook 'toetsingskader', eerder – maakt dat TRW'en 68 en 69 een publieke, recreatieve of functioneel nut kan toegeschreven worden, en herstel via wijziging te verantwoorden is.

De structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen wordt door de hertekening en herwaardering van TRW'en 68 en 69 aanzienlijk uitgebreid en verbeterd. Deze trage wegen voldoen dus aan een huidige en toekomstige nood aan zachte mobiliteit op recreatief vlak (artikel 3 van het decreet Gemeentewegen). Ze spelen een rol in de lus- en verbindingswaarde van het recreatief netwerk.

Uit voorgaande is ook duidelijk op te maken hoe beide dossiers – TRW 68 HUL en 69 HUL – met elkaar verweven zijn. De doortocht over de voormalige stortplaats houdt pas steek als men beide dossiers tezamen beoordeelt, als een oplossing om de drie 'insteekpunten' – eerder spreekwoordelijk A, B en C genoemd – op een zinnige, haalbare en verantwoorde manier, met elkaar te verbinden. Het is met andere woorden een goede handelswijze om deze hoogst verweven dossiers gezamenlijk te benaderen in één grafische plan, zodat ook de hele visie en uitvoering als een geheel kan beschouwd worden. Het omgekeerde – waarbij de dossiers uniek en apart behandeld zouden worden – zou immers als ongewenst gevolg kunnen hebben dat de individuele dossiers een ander traject volgen, en de uitkomst ervan de samenhang tussen de dossiers verliest.

De schattingsverslagen 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 wijziging van TRW 68 en TRW 69 HUL. Deze schattingsverslagen maken – inclusief de gevolgde argumentatie – integraal deel uit van dit besluit. Artikel 28 van het decreet gemeentewegen wordt met de opmaak van dit schattingsverslag correct toegepast (zie 'Juridische Gronden').

De wijziging en herwaardering van TRW 68 HUL en 69 HUL werd op het terrein al grotendeels gerealiseerd. Dat wil zeggen dat de trage wegen definitief open gesteld kunnen worden volgend op dit dossier.

Een individueel dossier voor de wijziging van gemeentewegen TRW 68 en 69 HUL werd conform het decreet gemeentewegen opgesteld door landmetersbureau Grondig. Dit dossier geeft op correct wijze uitvoering aan het plan van aanpak van 2016 en het decreet gemeentewegen.

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

Tijdens de loop van het openbaar onderzoek – dat gehouden werd tussen 24 oktober 2025 en 24 november 2025 (besluit CBS 16 oktober 2025) werden 2 bezwaarschriften ingediend:

BEZWAARSCHRIFT 1, aangetekende brief van 19 november 2025 met als referte 'Openbaar onderzoek trage wegen 68 en 69', 1 blz.

BEZWAARSCHRIFT 2, brief van 23 november 2025 met als referte 'Wijziging van Gemeentewegen 68 en 69', 1 blz. + 1 blz bijlage/plannetje.

beoordeling bezwaarschriften

Bezwaarschrift 1 refereert naar een ontsluiting in zuidwestelijke richting naar de Holstheide. Zo, dat voetweg 69 hierop zou aansluiten en een verbinding Neerijse (voetweg 71) – Terlaenen (buurtweg 25) zou ontstaan. Om dit in de praktijk te brengen wordt voorgesteld om TRW 68 HUL niet op te

heffen maar te herwaarderen door zijn traject zuidwestelijk af te buigen in functie van een mooie en veilige aansluiting op buurtweg 25 (richting Terlaenen).

Hoewel dit idee reeds geopperd werd in het eerder gemelde participatietraject, heeft de voorgestelde zuidwestelijke ontsluiting naar Holsheide geen juridische basis. Voetweg 68 gaf historisch gezien nooit uit op de Holstheide of buurtweg 25 en het is onduidelijk hoe dergelijke verbinding dan gerealiseerd zou moeten worden in het kader van herwaardering van TRW 68 en 69 HUL.

Het voorstel om TRW 68 HUL in te zetten als ontsluiting van voetweg n°71 HUL naar de Holstheide gaat ook voorbij aan het feit dat dergelijke verbinding op een andere manier juridisch bestaat, namelijk als een verlengde van het bestaande deel van voetweg n°71 die parallel aan de Wolfshaegen loopt, tot aan de Holstheide, iets zuidelijker dan voorgesteld. In voorgestelde scenario - met in acht name van de wens om Neerijse en Terlaenen via trage wegen met elkaar te verbinden - is het dus logischer om in te zetten op de volledige herwaardering van TRW 71 HUL tot aan de Holstheide, eerder dan de bestaande maar gewijzigde TRW 68 HUL hiervoor in te zetten. In dit perspectief biedt ontsluiting via TRW 71 HUL eveneens de verbinding naar Terlaenen aan - doorheen Rodebos- en Laanvallei, Onderbosstraat enz.

Hoewel waardevol als idee, is het voorstel geopperd in bezwaarschrift 1 niet realiseerbaar via het voorliggende dossier TRW 68 en 69 HUL. Het zou betekenen dat volledig nieuwe percelen bij het dossier betrokken worden en het geen herwaardering of wijziging zou zijn, maar de realisatie van een nieuwe wegverbinding. Het zou bijkomend betekenen dat de ontsluiting van TRW 68 en 69 HUL richting Stroobantsstraat teloor zou gaan. Deze verbinding wordt immers gerealiseerd door TRW 68 en 69 in een nieuw scenario te combineren (en vervolgens te hernoemen naar 69 HUL).

Bezwaarschrift 2 stelt voor om TRW 69 HUL te laten eindigen bij de bunker - en zodoende geen verbinding te herwaarderen naar de Stroobantsstraat - én TRW 68 HUL zoals in bezwaarschrift 1 af te buigen in zuidwestelijke richting naar de Holstheide. Het doel hiervan is - zo wordt gesteld - het 'zoeken naar beleving en het versterken van de cultuurhistorische en landschapsecologische waarden'.

In het voorliggende dossier wordt de verbinding naar de Stroobantsstraat - die historisch bestond als voetweg 68 HUL - opgenomen in de loop van 69 HUL zodat die verbinding wordt geherwaardeerd. Dat op zich is een versterking van de beleavings- en cultuurhistorische waarde van het voorheen teloor gegane wandeltracé. Wandelwegen worden bovendien gekenmerkt door onderhoudsarme bermen en bieden als 'groene linten' zeker landschapsecologische meerwaarde. Het realiseren, wijzigen en herwaarderen draagt dus bij tot het verhogen van de cultuurhistorische en landschapsecologische waarde.

Het voorstel om TRW 68 HUL in zuidwestelijke richting af te buigen - zoals geopperd in bezwaarschrift 2 - is niet realiseerbaar via het voorliggende dossier TRW 68 en 69 HUL. Het zou immers betekenen dat volledig nieuwe percelen bij het dossier betrokken worden en het geen herwaardering of wijziging zou zijn, maar de realisatie van een nieuwe wegverbinding. Het voorstel zou bijkomende betekenen dat de ontsluiting van TRW 68 en 69 HUL richting Stroobantsstraat teloor zou gaan.

Het is niet duidelijk hoe het in het bezwaarschrift voorgestelde scenario om TRW 68 HUL af te buigen in zuidwestelijke richting op een andere of betere manier kan bijdragen aan het 'zoeken naar beleving en het versterken van de cultuurhistorische en landschapsecologische waarden' dan door dicht te blijven bij de historische tracés. De Atlas der buurtwegen is op zichzelf een cultuurhistorisch naslagwerk en vormt een prima basis voor herwaarderingsprojecten van trage wegen. Een verbinding tussen TRW 68 HUL en Holstheide heeft nooit bestaan, tenzij via de hogervermelde verlenging van TRW 71 HUL.

einde beoordeling bezwaarschriften

Alle elementen in overweging genomen - aangevuld met het openbaar onderzoek, de bezwaarschriften en de adviesvraag - wijst erop dat de hogervermelde redenering en argumentatie

voor wat betreft de voorlopige vaststelling van 25 september 2025 stand houdt. Het dossier kan bijgevolg ook definitief vastgesteld worden.

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: Met 14 stemmen voor (Jef Verbist, Danny Vangoidtsenhoven, Kamil Muyldermans, Rani Van Sever, Philippe Vervoort, Herman Depré, Katia della Faille de Leverghem, Gerda Vandenplas, Nicole Vanweddungen, Jeroen Verheyden, Greta Veeckmans, Sofie Pletinckx, Ellen Camp, Inge Ronsmans), 2 stemmen tegen (Sophie Tack, Valérie Tanghe), 3 onthoudingen (Dominik Verhaegen, Ewoud Van der Auwera, Julie Vandenbossche)

Artikel 1:

De gemeenteraad stelt het grafisch plan tot opheffing, wijziging en/of herwaardering van gemeentewegen TRW 68 HUL en 69 HUL definitief vast.

De gemeenteraad stelt de bijhorende schattingsverslagen ter bepaling van de meer- en minderwaardebelasting voor de opheffing, wijziging en/of herwaardering van gemeentewegen TRW 68 HUL en 69 HUL definitief vast.

Artikel 2:

De bekendmakingsregels zoals vermeld in artikels 17 en 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.