

Zitting van 26 september 2024

Aanwezig: Jef Verbist, Voorzitter
Danny Vangoidtsenhoven, Burgemeester
Kamil Muyldermans, Philippe Vervoort, Luc Robijns, Greta Veeckmans, Schepenen
Katia della Faille de Leverghem, Gerda Vandenplas, Noël De Clerck, Herman Depré, Yannick De Coster, Jeroen Verheyden, Karin Devyver, Stany Lenseclaes, Sofie Pletinckx, Frederik Francois, Ewoud Van der Auwera, Johan Deconinck, Yves L'Orfevre, Raadsleden
Caroline Peters, Algemeen directeur
Verontschuldigd: Dominik Verhaegen, Hanne Van Laer, Raadsleden
Afwezig:

**TRW 'Tersaertveld': Definitieve goedkeuring van het grafisch plan voor de
wijziging, opheffing en/of herwaardering van trage wegen 33, 35, 36NEE, 24
LOO en 42 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 van voetweg 19 LOO voorlopig vast op 20 juni 2024.

Feiten en context

Voor de trage wegen op het plateau 'Tersaertveld' werden al heel wat acties ondernomen om het plan van aanpak voor de trage wegen uit te voeren:

- Wijziging en herwaardering van TRW 41 HUL
- Juridisch consolideren van TRW 19LOO en 37 NEE
- CBS besluit TRW 'Tersaert' HUL: evaluatie alternatief tracé (ter) - CBS 30 november 2023, onderdeel van een lang onderhandelingstraject

Voor de goede orde hierbij de benamingen die doorheen het dossier worden gebruikt:

- TRW Tersaertveld: het voorliggende dossier dat de trage wegen TRW 33 NEE (ten zuidwesten van de Ganzemansstraat); 35 NEE; 36 NEE; 24 LOO; 42 HUL behelst;
- TRW Tersaert: alle wegen in de grotere omgeving, nodig voor de correcte beoordeling: Gemeenteweg 37 HUL (gekend als de verbinding tussen Ganspoel en de Kleine Hollestraat,

verder 'tweesporenbeton'), Ganzemansstraat en trage wegen 40HUL, 41HUL, 19LOO, 37NEE, en ook 33HUL, 35HUL en 36 HUL. Ook Raffelberg – Tervuren en Bosweg – Duisburg tellen hiervoor mee.

- Tersaertveld: (landbouw)plateau gelegen tussen de Limburg Stirumlaan, Ganspoel, tweesporenbeton Ganspoel-Hollestraat, Ganzemansstraat en Raffelberg.

Voor het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging van gemeentewegen TRW Tersaertveld werd landmetersbureau Quadrant 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 TRW Tersaertveld, samengesteld.

Het dossier werd door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld op 20 juni 2024. Een openbaar onderzoek werd georganiseerd tussen 9 augustus 2024 en 9 september 2024 (besluit CBS 8 augustus 2024).

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

Ter voorbereiding en begeleiding van dit dossier werd een uitgebreid participatietraject doorlopen. 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.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd tussen 9 augustus 2024 en 9 september 2024 (besluit CBS 8 augustus 2024). Er werd één bezwaarschriften ingediend:

BEZWAARSCHRIFT 1, email van 6 september 2024 met referte 'PORTO1281': kort bericht + bijlage van 3 blz. '2024-09-06-Gem Huldenberg - Def - e-signature.pdf'

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 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 de TRW Tersaert werd in het plan van aanpak expliciet vermeld om het hele netwerk als een geheel te beschouwen. Er werden hierbij wel een aantal prioritair ter herwaarderen verbindingen aangeduid:

1. TRW 41 HUL als basis voor een verbinding tussen de Veeweidestraat-Duisburg en de tweesporenbeton
2. Doorsteek tweesporenbeton – Ganzemansstraat consolideren
3. Verbinding tussen tweesporenbeton en Hoeve Tersaert, met de deels bestaande TRW 36 als basis.

Zoals reeds vermeld zijn de acties (1) en (2) van hierboven reeds gerealiseerd via de overeenstemmende dossiers respectievelijk

- Definitieve vaststelling van het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg TRW 41 HUL – GR 2 maart 2023 en
- Definitieve vaststelling van het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg TRW 19 LOO – GR 2 maart 2023, samen met
- Definitieve vaststelling van het grafisch plan tot wijziging van gemeenteweg TRW 37 NEE – GR 2 maart 2023

Na tal van onderhandelingen werd voor TRW 36 een alternatief scenario uitgetekend, principieel goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen op 30 november 2023. De beoogde verbinding (3) tussen Hoeve Tersaert en de tweesporenbeton kan hiermee worden gerealiseerd. Het huidige voorgestelde tracé voor TRW 36 is de transcriptie en de juridische onderbouw van dit participatietraject.

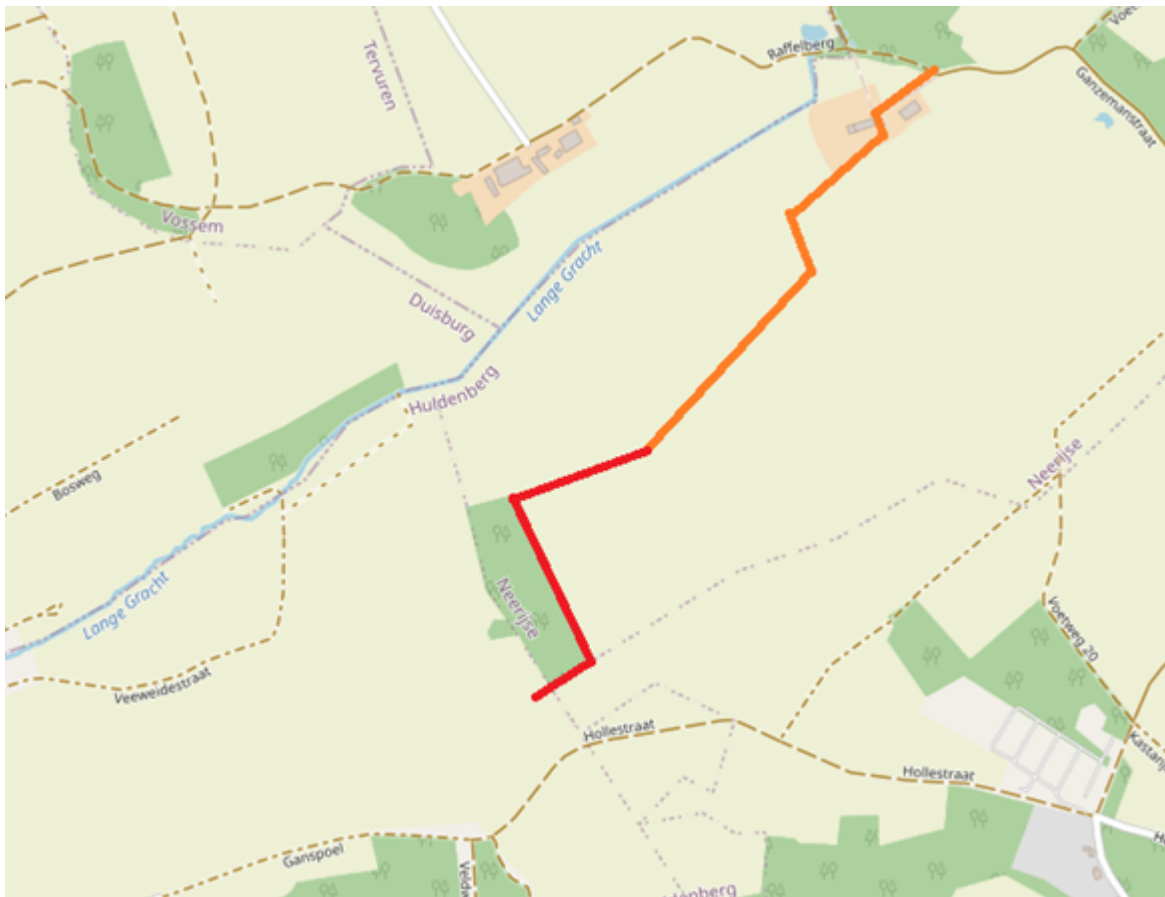
Belangrijk is dus om al deze trage wegen te zien als schakels in een groter netwerk van recreatieve verbindingen. Ter referentie hieronder een overzicht van het 'spinnenweb' aan originele verbindingen op de Atlas der Buurtwegen op dit plateau.



Uitgangspunten voor het grotere recreatief netwerk zijn als volgt:

- de wens om het wandelnetwerk te versterken
- de realiteit van het huidige eigendommen, uiteraard gewijzigd door de decennia heen
- het uitvoeren van de hogergenoemde dading m.b.t. het trage wegenbeleid
- het uitvoeren van het plan van aanpak voor de trage wegen
- de voetwegen doorkruisen ook landbouwpercelen, waarbij alternatieven die de moderne landbouw minimaal hinderen zeker te verkiezen zijn tegenover de historische tracés die landbouwpercelen dwarsen.

Middels participatie wordt voor de verbinding tussen de hoeve Tersaert en de tweesporenbeton Ganspoel/Kleine Hollestraat een scenario voorgesteld als volgt:



Hierbij is oranje een bestaand deel van TRW 36 NEE, thans in gebruik als trage weg. Rood is een wijziging van deze trage weg, zodat die uiteindelijk verbinding maakt met TRW 41 HUL. In combinatie met de bestaande wegen en de reeds gerealiseerde dossiers TRW 41 HUL, 19 LOO en 37 NEE, kom je tot één helder concept met 3 verbindingen over het plateau.



Dit scenario verzoent heel wat uitdagingen die dit dossier kenmerkt. Zo worden de doelstellingen met betrekking tot landbouw, recreatie, natuurontwikkeling, ... en private bezorgdheden verweven tot een gedragen ontwikkelingsvisie voor de trage wegen in het gebied. Kortom: de verschillende punten in het landschap worden zinnig en haalbaar met elkaar verbonden via een netwerk van trage wegen.

Dit voorstel impliceert een grondige hertekening van de verschillende tracés via een omvangrijk dossier met volgende elementen:

- Opheffen en verplaatsen van een gedeelte van TRW 33 NEE ten zuidwesten van de Ganzemansstraat
- Opheffen en verplaatsen van TRW 35 NEE
- Wijzigen van TRW 36 NEE, voor het gedeelte 'aansluitbeen' aan de tweesporenbeton Ganspoel/Kleine Hollestraat
- Wijzigen Voetweg 24 LOO
- Wijzigen Voetweg 42 HUL

De combinatie van deze verschillende juridisch technische ingrepen, of de vertaling ervan naar het wijzigen van de respectievelijke rooilijnen van de betrokken trage wegen, maakt het voorwerp uit van voorliggende grafische plannen.

Artikel 3 van het decreet houdende de gemeentewegen bepaalt immers het volgende:

"Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;

2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak."

Gelet op de argumentatie gegeven in de besluit is het duidelijk dat de gemeente voorziet in de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau. Ook herwaardeert en beschermt zij het fijnmazig netwerk van trage wegen zowel op recreatief als functioneel vlak.

Dit dossier – zoals aangegeven TRW-Tersaertveld genoemd - volgen de procedures van het decreet gemeentewegen waarbij al deze dossiers tot een overzichtelijk geheel gehandeld wordt.

Het is ook duidelijk dat voor wat betreft de trage wegen die in dit scenario worden opgeheven, 33NEE-deel en 35NEE dit enkel te verantwoorden is mits beoordeling van het groter geheel. Er wordt deze trage wegen - mits uitvoering van het hele scenario - geen rol meer toedicht die het recreatief netwerk wezenlijk kan versterken. Deze tracés hertekenen en of herwaarderen zou een bijkomende doorkruising van het landbouwareaal betekenen, met geen of een beperkte winst voor de netwerk mogelijkheden in het geheel van de trage wegen. Heel belangrijk is op te merken dat de omliggende 'gewone wegen', zijnde Ganzemansstraat en de tweesporenbeton en ook de weg op grondgebied Tervuren, door aanleg en gebruik ook wandelstraten zijn. Hoewel ze zijn verhard, is er zeer weinig verkeer en vullen deze wegen dus ook prima het recreatief netwerk aan.

Voor 24 LOO en 42 HUL geldt dat dit in wezen geen aparte trage wegen zijn, maar andere nummers dragen omdat de Atlas der buurtegen nog opdeling op basis van deelgemeenten voorzag. 24 LOO en 42 HUL zijn respectievelijk de aansluitingen van 36NEE en 41 HUL op de tweesporenbeton. Daarom worden deze twee kleine delen mee behandeld, zodat voor TRW 36 – de belangrijkste verbinding in dit dossier – een eenduidig tracé ontstaat, met een eenduidige code.

Hierbij is het belangrijk op te merken dat in de originele Atlas der buurtwegen zowel het tracé 41-42 HUL als het tracé 36NEE-24LOO een verbinding met de tweesporenbeton realiseren, zodat – theoretisch – tweemaal een landbouwperceel zou doorsneden worden, gekruist, op enkele tientallen

meters van elkaar. Het laten 'samensmelten' van TR 36 NEE en TRW 41 HUL zodat de doorsteek tot aan de tweesporenbeton maar één maal hoeft te gebeuren, is een belangrijk onderdeel van het uitgetekende nieuw scenario.

Hoewel opheffing, wijziging en verplaatsing als een aparte ingreep in het decreet gemeentewegen wordt beschouwd, is de procedure voor deze verschillende handelingen identiek in elk van de drie gevallen. Het is met andere woorden een goede handelswijze om deze hoogst verweven dossiers gezamenlijk te benaderen in één dossier, 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 individuele dossiers een ander traject volgen, en de uitkomst ervan geen samenhang tussen de dossiers genereert.

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

Er zijn voor de TRW Tersaertveld geen vonnis, middel van recht, besluit, bestuurshandeling of terreinkenmerk gekend die het verdwijnen of het verjaren van deze gemeentewegen kan staven of minstens ontegensprekelijk kan maken. Voor de behandeling van dossier TRW Tersaertveld is het gemeentebestuur er dus toe gehouden om de principes en het toetsingskader dat het decreet gemeentewegen toe te passen en in de praktijk te brengen.

De structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentelijk wegennet wordt door het dossier TRW Tersaertveld verbeterd. De herwaardering beantwoordt aan de huidige en toekomstige nood aan zachte mobiliteit op recreatief vlak (artikel 3 van het decreet Gemeentewegen). Specifiek de cruciale verbinding TRW 36 NEE vergroot de luswaarde van het recreatief netwerk.

Bij de beoordeling van de handelingen aan het gemeentelijk wegennet werd eveneens rekening gehouden met artikel 4 van het decreet houdende de gemeentewegen:

“Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.”

De 5 principes waarvan sprake in artikel 4 van het decreet houdende de gemeentewegen kunnen als volgt worden samengevat, en blijken duidelijk uit voorliggend besluit.

1. De handelingen staan ten dienste van het algemeen belang: Middels voorliggende aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet wenst de gemeente te voorzien in het creëren van een goed en logisch netwerk van trage wegen. Een van de drijfveren is het voorzien van trajecten welke veilig van- en naar de school, (sport)vereniging, RVT, culturele activiteit of buurtwinkel (zodat de auto een keertje aan de kant kan blijven staan) mogelijk maakt.

Eveneens wordt voorzien in een netwerk van trage wegen in een groter geheel van de druivenstreek, het Dijleland en de groene gordel zowel functioneel als recreatief.

Eveneens niet te vergeten is dat middels voorliggende handelingen het ontsluiten van

cultuurhistorisch en ecologisch erfgoed via trage wegen mogelijk wordt gemaakt.

2. Middels voorliggend besluit wordt duidelijk gemotiveerd waarom wordt voorzien in de wijziging van het gemeentelijk wegennet. Er wordt immers meer duidelijkheid gecreëerd voor zowel de gebruiker, aangelanden als eigenaar van de bedding.

3. De voorziene wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet hebben als doel om de verkeersveiligheid te verhogen voor zowel de zwakke weggebruikers als het gemotoriseerd verkeer. Door de mogelijkheid te geven aan zwakke weggebruikers om via trage wegen verbindingen te maken waarbij zij niet in conflict komen met gemotoriseerd verkeer via hoofdwegen wordt de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers vergroot. Dit zowel voor recreatieve verplaatsingen als functionele verplaatsingen (o.a. schoolgaande jeugd, woon-werk verkeer, verplaatsingen in functie van sportverenigingen, etc.).

Ook naar de bestaande ontsluitingen werd gekeken en werd rekening gehouden bij de hertekening van het wegennet. Voor alle percelen blijft ontsluiting mogelijk.

4. De wijzigingen hebben geen of slechts een beperkte impact op naburige gemeente. Indien er enige impact zou zijn dan zal dit een verbetering zijn voor de weggebruikers. Er wordt immers voorzien in de mogelijkheid voor het maken van trage verbindingen zodoende zwakke weggebruikers zich niet op de drukkere wegen dienen te begeven.

5. Actuele functie, toekomstige generatie en afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten.

Hierboven werd reeds uiteengezet dat de wijzigen aan het gemeentelijk wegennet tot doel hebben om de voorziene verbindingen uit de atlas der buurtwegen te behouden op een manier welke duidelijk is voor zowel de gebruiker, de aangelande als de eigenaar van de bedding van de weg. Door het voorliggend rooilijnplan wordt deze verbinding geconsolideerd voor de toekomstige generatie zonder afbreuk te doen aan het actuele functie van de wegen.

Het afzonderlijke schattingsverslagen over de meer- en minderwaarde verbonden aan dit dossier – gezien de specifieke eigenaarsgegevens (GDPR) opgesteld per individuele TRW - , 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 compensatie- en/of neutralisatieregeling voor waardevermindering of waardevermeerdering. Artikel 28 van het decreet gemeentewegen wordt hiermee correct toegepast (zie 'Juridische Gronden').

Een volledig dossier voor de wijziging, opheffing of verplaatsing van de gemeentewegen TRW Tersaertveld conform het decreet gemeentewegen werd opgesteld door landmetersbureau Qaudrant . Dit dossier geeft op correct wijze uitvoering aan het plan van aanpak van 2016 en het decreet gemeentewegen.

Tijdens de loop van het openbaar onderzoek - dat gehouden werd tussen 9 augustus en 9 september 2024 (besluit CBS 8 augustus 2024)- werd één bezwaar ontvangen met referte 'PORTO1281': kort bericht + bijlage van 3 blz. '2024-09-06-Gem Huldenberg - Def - e-signature.pdf'.

beoordeling bezwaarschrift

Het bezwaarschrift handelt over twee duidelijk onderwerpen:

1) De vraag om de breedte van de betrokken voetwegen duidelijk en onbetwistbaar in de definitieve besluitvorming op te nemen.

Het voorliggende besluit heeft als doel en titel 'het goedkeuren van een grafisch plan met betrekking tot een gemeenteweg'. Dat geeft aan dat dit grafisch plan - na goedkeuring - de hoeksteen van de besluitvorming zal vormen. De breedte van de verschillende betrokken voetwegen zijn op het voorliggende grafische plan duidelijk genoteerd, zelfs per deel of sectie. Met deze aanduidingen op

het grafische plan is de breedte van de gemeentewegen - 1.65meter - dus duidelijk en onbetwistbaar aangegeven, zoals gevraagd middels het bezwaarschrift.

Aanpassingen zijn niet opportuun.

2) ontbrekende informatie over (toekomstig aan te leggen) hagen in de periferie van het nieuwe of uitgebreide tracé van voetweg n°36 te Neerijse

Grafische plannen m.b.t. het decreet gemeentewegen doen op geen enkele manier uitspraak over ruimtelijke elementen, andere dan de desbetreffende voetwegen zelf. Uiteraard worden er ruimtelijke kenmerken zoals huizen, hagen, bomen, afsluitingen, weergegeven om de ruimtelijke oriëntatie te vereenvoudigen, maar dat is enkel niet bindende informatie voor de oriëntatie.

Toekomstige aanplant van hagen, geheel losstaand van dit dossier, kan uitgevoerd worden conform de regels opgenomen in de Nieuw Burgerlijk Wetboek.

Bijkomende vermelding van - eventueel toekomstige - hagen op grafische plannen conform het Decreet gemeentewegen is derhalve niet relevant, noch gewenst.

Samengevat: De huidige grafische plannen beantwoorden aan de wensen geuit via het ingediende bezwaarschrift. (1) De breedte van de publiekrechtelijke erfdiensbaarheden zijn duidelijk weergegeven en (2) Het voorliggende grafisch plan genereert geen juridische implicaties voor wat betreft (eventuele toekomstige) aanplant van hagen.

einde beoordeling bezwaarschrift

Alle elementen in overweging genomen - aangevuld met het openbaar onderzoek, het bezwaarschrift en de adviesvragen - wijst erop dat de hogervermelde redenering en argumentatie voor wat betreft de voorlopige vaststelling van 20 juni 2024 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: Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

Artikel 1:

De gemeenteraad stelt het grafisch plan versie 2 tot wijziging, verplaatsing en/of opheffing van gemeentewegen TRW Tersaertveld, omfattende:

- Opheffen en verplaatsen van een gedeelte van TRW 33 NEE ten zuidwesten van de Ganzemansstraat;
- Opheffen en verplaatsen van TRW 35 NEE;
- Wijzigen van TRW 36 NEE, voor het gedeelte 'aansluitbeen' aan de tweesporenbeton Ganspoel/Kleine Hollestraat;
- Wijzigen van TRW 24 LOO;
- Wijzigen van TRW 42 HUL;

definitief vast.

De gemeenteraad stelt de bijhorende schattingsverslagen ter bepaling van de meer- en minderwaardebelasting voor de wijziging ,verplaatsing en/of opheffing van gemeentewegen TRW Tersaetveld definitief vast, zijnde:

- TRW 33 NEE ten zuidwesten van de Ganzemansstraat
- TRW 35 NEE
- TRW 36 NEE
- TRW 24 LOO
- TRW 42 HUL

Artikel 2:

De bekendmakingsregels zoals vermeld in artikel 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.