

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

**Definitieve vaststelling van het grafisch plan tot opheffing van gemeenteweg  
TRW 63 OTT**

**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 opheffing van voetweg 63 OTT voorlopig vast op 24 februari 2022.

**Feiten en context**

Voet- of trage weg n° 63 Ottenburg staat in de beleidsvisie vermeld als een op te heffen, teloor gegane voetweg. Niettegenstaande is het nodig om dit opheffingsdossier te beoordelen in een grotere visie, samen met de dossiers van trage wegen 65 en 66 OTT (gedeelten aan de overkant van de Neerpoortenstraat); 53, 62 en 64 OTT en zelfs verder, naar het gedeelte van 66 OTT dat aansluiting geeft op de Oliestraat. Het is m.a.w. geen op zichzelf staand dossier.

Voor de verschillende trage wegendossiers die opgenomen zijn in de dading is het nodig dat zowel de juridische als de feitelijke toestand van de trage weg met elkaar in overeenstemming worden gebracht. In dit geval wordt opheffing van de rooilijn aangebracht als uitzonderingsmaatregel.

Voor het ontwerp van het grafisch plan tot wijziging van de gemeentewegen werd landmeter J. Bogaerts. Volgens de decretale richtlijnen werd voor het apart schattingsverslag door de gemeente

landmeter VP Erkens aangesteld. Deze informatie werd tot één opheffingsdossier voor de gemeenteweg 63 OTT samengesteld.

Het dossier werd door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld op 24 februari 2022. Een openbaar onderzoek werd georganiseerd tussen 11 maart 2022 en 11 april 2022 (besluit CBS 3 maart 2022). Er werden geen adviezen of bezwaarschriften ingediend.

### **Juridische gronden**

Het gemeentedecreet, meer bepaald artikel 43 dat de bevoegdheden van de gemeenteraad vast legt. 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 3 'procedurele bepalingen over de opheffing van gemeentewegen'.

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 21 §2 van het decreet gemeentewegen legt een openbaar onderzoek van 30 dagen en bekendmaking op, nadat het ontwerp van het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg voorlopig werd vastgesteld door de gemeenteraad. Het openbaar onderzoek werd georganiseerd tussen 11 maart en 11 april 2022 (besluit CBS 3 maart 2022). Er werden geen adviezen of bezwaarschriften ingediend.

De Deputatie en het Departement bezorgen het gemeentebestuur geen advies, zodat conform artikel 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.

Voetweg 63 OTT staat in dit plan van aanpak opgenomen als op te heffen. Het is belangrijk om deze beoordeling te zien in een ruimer beeld, o.a. samen met de dossiers van trage wegen 65 en 66 OTT (gedeelten aan de overkant van de Neerpoortenstraat); de dossier voor trage wegen 53, 62 en 64 OTT en zelfs verder, naar het gedeelte van 66 OTT dat aansluiting geeft op de Oliestraat. Het is m.a.w. geen op zichzelf staand dossier, eerder een sluitstuk of logisch gevolg van de andere vermelde dossiers.

Het plan van aanpak voor de trage wegen hanteerde een toetsingskader met volgende onderdelen:

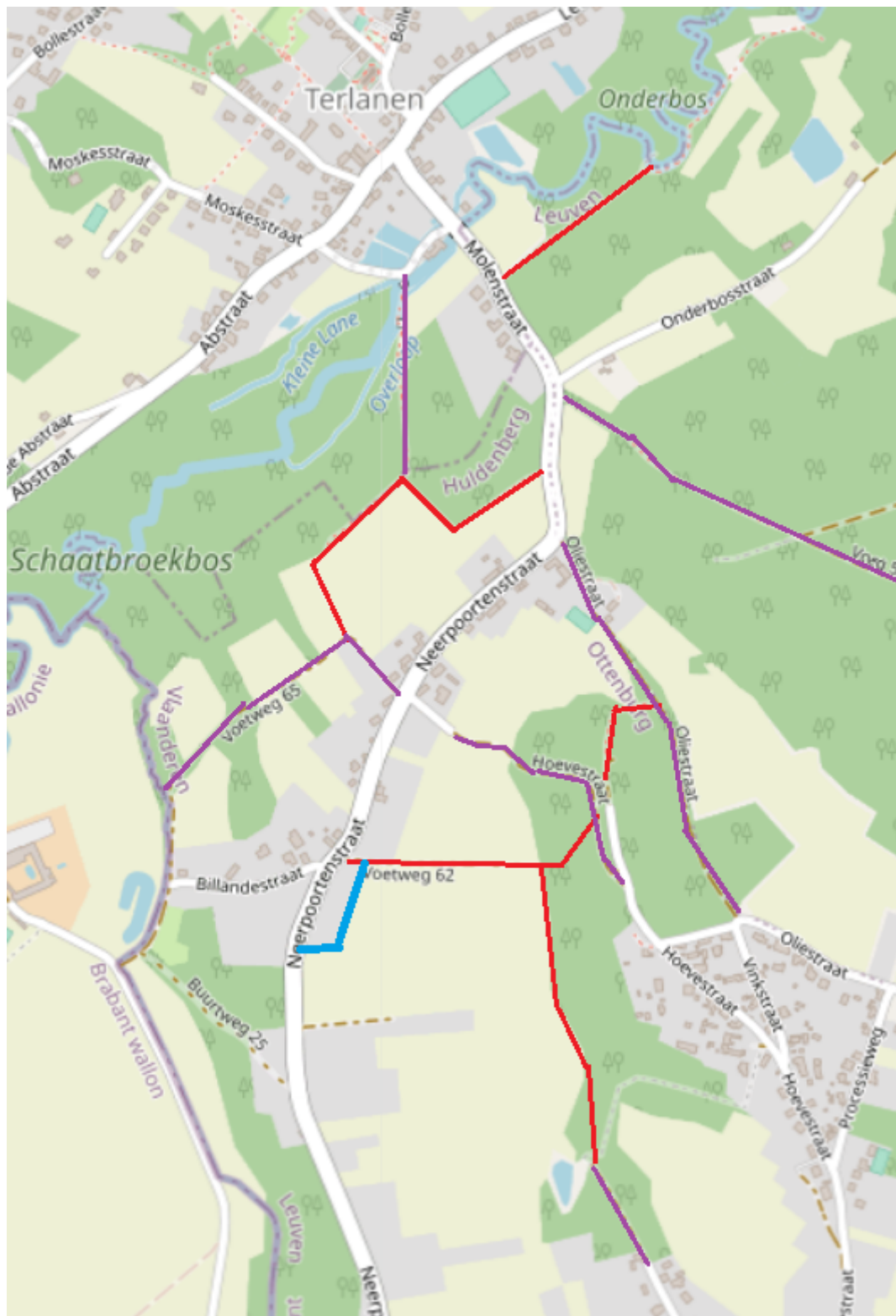
- Het creëren van een goed en logisch netwerk van trage wegen. Er wordt over gewaakt dat er veel mogelijkheden zijn om lussen te maken en verschillende trajecten te volgen;
- Veilig van- en naar de school, (sport)vereniging, RVT, culturele activiteit of buurtwinkel (zodat de auto een keertje aan de kant 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.

Deze parameters leverde – samen met de evoluties voor de dossiers 53, 62, 64, 65 en 66 OTT - geen redenen op om het herstel van de verdwenen voetweg 63 OTT te verantwoorden. Een visie die bevestigd wordt door zowel terreinbezoek als de historisch-maatschappelijke evolutie.

Het historisch kaartmateriaal over die omgeving vertelt over voetweg 63 het volgende. De verbinding verschijnt ten vroegste in 1841 in de Atlas der Buurtwegen. Ook op de Vandermaelen-kaarten (1846-1879) en de Popp-Kaarten (1842-1879) is de voetverbinding te zien. Op de eerste editie van de luchtfoto van 1971 - een tijdsspong van ca. 90 jaar - is het tracé van de voetweg verdwenen, om op geen enkele kaart nog terug te keren. De voetweg heeft haar functie schijnbaar verloren en werd ingepalmd door de landbouwactiviteiten. Er is dus een periode minstens 50 jaar, vermoedelijk langer, over gegaan dat voetweg 63 OTT niet meer op het terrein bestond. De voetweg was ruimtelijk gezien ook niet meer dan een beperkte afsnijding van een flauwe bocht in de Neerpoortenstraat die uitgaaf op voetweg 62 OTT.

In een hedendaags kader is de beoordeling eveneens dat voetweg 63 OTT geen meerwaarde betekend voor een recreatief- of functioneel netwerk van trage wegen. De ligging quasi parallel aan de Neerpoortenstraat draagt hiertoe bij, maar kan ook concreet geduid worden door de weg in een groter geheel te beoordelen. Op onderstaande kaart zijn de bestaande trage wegen (paars) en de via het project trage wegen gerealiseerde verbindingen (rood) aangeduid. TRW 63 OTT werd in een dikkere lichtblauwe lijn op de kaart gezet.



Op deze overzichtskaart is te zien dat via de verschillende elementen bestaande, gehervardeerde, gewijzigde en gerealiseerd trage wegen de voorbije jaren een zinnig netwerk van trage wegen is ontstaan. De potentiële bijdrage of meerwaarde van TRW 63 aan dit samenhangend geheel is nihil. Geen van beide uiteinden, niet de verbinding met, noch de weg zelf, kan een interessante bestemming zijn.

De structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen wordt door de opheffing van TRW 63 OTT 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 63 OTT worden toegedicht.

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 bij een onbestaande voetweg ook een compenserende waardevermindering of waardevermeerdering onbestaande is. Artikel 28 van het decreet gemeentewegen wordt hiermee correct toegepast.

De voorgestelde opheffing van TRW 63 OTT geeft correcte uitvoering aan het plan van aanpak voor trage wegen zoals vastgesteld door de Gemeenteraad in 2016.

Dit dossier werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 11 maart tot en met 11 april 2022. Het leverde geen reacties of bezwaarschriften op. Er werd geen advies vanwege de Deputatie of het Departement ontvangen zodat aan de adviesvereiste kan voorbij gegaan worden.

Alle elementen in overweging genomen - aangevuld met het openbaar onderzoek en de adviesvraag - wijst erop dat de hogervermelde redenering en argumentatie voor wat betreft de voorlopige vaststelling van 24 februari 2022 stand houdt. Het dossier kan bijgevolg ook definitief vastgesteld worden.

### **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 14 stemmen voor (Yannick De Coster, Danny Vangoidtsenhoven, Luc Robijns, Hanne Van Laer, Gerda Vandenplas, Noël De Clerck, Herman Depré, Jef Verbist, Karin Devyver, Stany Lenseclaes, Greta Veeckmans, Sofie Pletinckx, Yasmin Fischer, Frederik Francois), 2 stemmen tegen (Nele De Martelaere, Dominik Verhaegen)

#### Artikel 1:

De gemeenteraad stelt het grafisch plan tot opheffing van gemeenteweg TRW 63 OTT definitief vast.

De gemeenteraad stelt de bijhorende schattingsverslagen ter bepaling van de meer- en minderwaardebelasting voor de opheffing van gemeenteweg TRW 63 OTT definitief vast.

#### Artikel 2:

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

### **Namens de gemeenteraad**

Caroline Peters  
Algemeen directeur

Yannick De Coster  
Voorzitter

### **Voor eensluidend uittreksel**

Algemeen directeur

Voorzitter