

Aanwezig: Adinda Claessen, voorzitter van de gemeenteraad
Bart Clerckx, burgemeester
Hanna Van Steenkiste, Katrien Timmermans, Jos Rutten, Kris Debruyne,
Mattias Bouckaert, schepenen
Francis Van Biesbroeck, Maggy Steeno, Paul Vleminckx, Tom Teck, Patrice
Lemaitre, Mark Binon, Sarah D'Hertefelt, Josien Van Dyck, Fien Gillias, David
Huygens, Diana Bulens, Bram Holemans, Gerrit Versyck, An Geets, raadsleden
Marijke Pertz, algemeen directeur

Verontschuldigd: /

Afwezig: /

575 - Mobiliteit - Definitieve vaststelling rooilijn gedeeltelijke opheffing gemeenteweg 36, kadastraal gekend als afdeling 5 sectie B nummers 456C en 457X2

Juridische gronden

Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

Decreet Gemeentewegen van 3 mei 2019.

Besluit van de gemeenteraad van 19 december 2023 tot voorlopige vaststelling van de rooilijn - gedeeltelijke opheffing gemeenteweg 36, kadastraal gekend als afdeling 5 sectie B nummers 456C en 457X2.

Feiten en context

Betrokkenen 1 dienden op 17 augustus 2023 een aanvraag tot opheffing in van volgende gemeenteweg:

Gemeenteweg 36 gelegen tussen de Kaubergstraat en het kruispunt van de Heidestraat en de Leuvensestraat, lopend over de percelen in eigendom van betrokkenen aan de Heidestraat nummers 2 en 12.

Betrokken kadastrale percelen:

5^{de} Afdeling, Sectie B, nummer 456C

5^{de} Afdeling, Sectie B, nummer 457X2

Inhoud van het verzoekschrift:

- Gemeenteweg 36 op het vermelde tracé is ook in de herinnering van de vorige eigenaars van de percelen niet meer in gebruik geweest, geen enkele inwoner van Sint-Joris-Weert weet nog dat de gemeenteweg ooit werd gebruikt.
- In de onmiddellijke omgeving zijn andere gemeentewegen afgeschaft geweest (bij de bovenbuur en op de voormalige verkaveling van het OCMW).
- Er zijn immers voldoende beter uitgeruste en veilige wegen:

In plaats van de reeds lang onzichtbare gemeenteweg te nemen, kan men de Heidestraat nemen om de verbinding te maken tussen de Kaubergstraat en de Leuvensestraat. Dit is veel veiliger want dit traject is 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' en is verhard, verlicht en slechts licht hellend.

De gemeenteweg is niet praktisch in gebruik: hij heeft een steile helling met een steile talud op een bepaalde plaats met een groot hoogteverschil. Dit is voor fietsers en voetgangers zelfs gevaarlijk.

- Indien de gemeenteweg zou open gesteld worden, moet er heel wat groenvoorziening verdwijnen zoals een lange, hoge en brede laurierhaag en verschillende grote bomen. Ook voor de waterhuishouding zou dit nefast zijn.

De discussie omtrent dit tracé van gemeenteweg 36 sleept al enkele jaren aan en dient opgelost te worden. Aangaande de gerechtelijke uitspraak vragen betrokkenen aan het gemeentebestuur een dading uit te werken, waarbij betrokkenen:

- de gerechtskosten (geraamd op 3.000 EUR),
- de kosten voor het opstellen van een grafisch plan en berekening van de meerwaarde door een landmeter
- alsook het betalen van de meerwaarde zelf, op zich nemen.

De gemeenteraad besloot op 19 december 2023 tot de voorlopige vaststelling van de rooilijn - gedeeltelijke afschaffing voetweg 36.

Het openbaar onderzoek "de commodo et incommodo" heeft plaatsgevonden van 28 december 2023 tot 26 januari 2024

Er werden in totaal 3 bezwaren ingediend namens 11 indieners.

Argumentatie

Het openbaar onderzoek "de commodo et incommodo" heeft plaatsgevonden van 28 december 2023 tot 26 januari 2024

Er werden in totaal 3 bezwaren ingediend namens 8 indieners.

Behandeling bezwaren betrokkenen 2 en 3 (bezwaarschriften zijn nagenoeg hetzelfde):

Bezwaar 1: 'Geen enkele inwoner weet nog dat de voetweg ooit werd gebruikt'.

De eerste communicatie vanuit de gemeente aan de toenmalige eigenaar in verband met de voetweg dateert van 1981. In zijn antwoord aan de gemeente bevestigt de toenmalige eigenaar dat hij zijn deel van de voetweg in 1974 heeft afgesloten, en dat de burens dat reeds eerder deden.

We kunnen dus wel aannemen dat momenteel de voetweg bijna 50 jaar niet meer in gebruik is, mogelijk langer.

"(...) Hoog gras en dennen, ideaal voor in te stoeien en om vuurtje in te stoken, tot op zekere dag heel de begroeiing langs dit wegje, mijn voorste dennen en de afdalende kant naar de zavelkuil in lichte laaie stond ! Tot op twee meter van mijn woning heeft het vuur halt gehouden. Toen ik het wegje heb dichtgemaakt, in 1974 was dat, toen is mijn bovenbuur mij daarin voorgegaan. Hij eerst, ik heb het van hem ,nagedaan toen de maat vol was ! Op een avond stel ik vast dat het komplette pannendak van een bijgebouw achter mijn woning volledig weggenomen was ... Allen pannen lagen in guizelementen in en rond deze stelling (...) - Uit de brief van 2/11/1981 van de toenmalige eigenaar, in antwoord op de brief van de gemeente.

Hieruit kan men evenwel niet besluiten dat het dossier van de voetweg niet meer gekend is.

- In 1981 schreef de gemeente de eigenaar aan naar aanleiding van een mondelinge klacht.
- In de notulen van het schepencollege van 30 april 1996 wordt verwezen naar een schrijven van vier eigenaar met betrekking tot de verkaveling panormalaan/krekelberg, waarbij zij vragen "(1) dat de gemeente de kosten draagt van de weg (...) (2) dat zij wensen dat het pleintje zou afgeschaft, het tracé herlegd wordt en dat de voetweg 36 terug opengesteld".
- Ook in 1996 wordt naar de voetweg verwezen in een verkoopsacte van het perceel Heidebergstraat 2: "Op 16 april (1996) liet deze (=de dienst urbanisatie van de gemeente Oud-Heverlee) weten dat er op het perceel een wettelijke erfdienstbaarheid rust"
- De gemeente voerde vanaf 1996 een lange correspondentie met de familie Berckmans, in het kader van een dispuut over de afgrenzing van perceel 458 (eigendom OCMW), grenzend aan de voetweg.

- De gemeente ontving een petitie in mei 2005 rond het openstellen van voetwegen, waarin ook voetweg 36 vermeld wordt.
- De voetweg kwam o.a. nog in 2016 onder de aandacht door een advies van de milieuadviesraad rond de openstelling.

Conclusie: Het is inderdaad niet zo dat geen enkele inwoner nog weet dat de voetweg ooit gebruikt werd. Wel blijft het correct dat de voetweg intussen reeds meer dan 50 jaar, wellicht langer, niet meer gebruikt wordt.

Bezwaar 2: 'andere voetwegen in de onmiddellijke omgeving werden afgeschaft': er wordt niet aangewezen over welke voetwegen het gaat.

De atlas der buurtwegen vermeldt volgende afgeschafte buurtweg in de nabije omgeving: voetweg 35. De afschaffing van voetweg 35 dateert van 1975, dezelfde periode waarin voetweg 36 in onbruik raakte. Veel eerder werden ook voetweg 13 en voetweg 40 deels afgeschaft.

De stellingname dat andere voetwegen in de onmiddellijke omgeving wel werden afgeschaft, is correct.



AA



Apple

Bing

Google

Yahoo

Trekkings.b...ange afstand

Welkom in...s is Belgium!

Welkom i

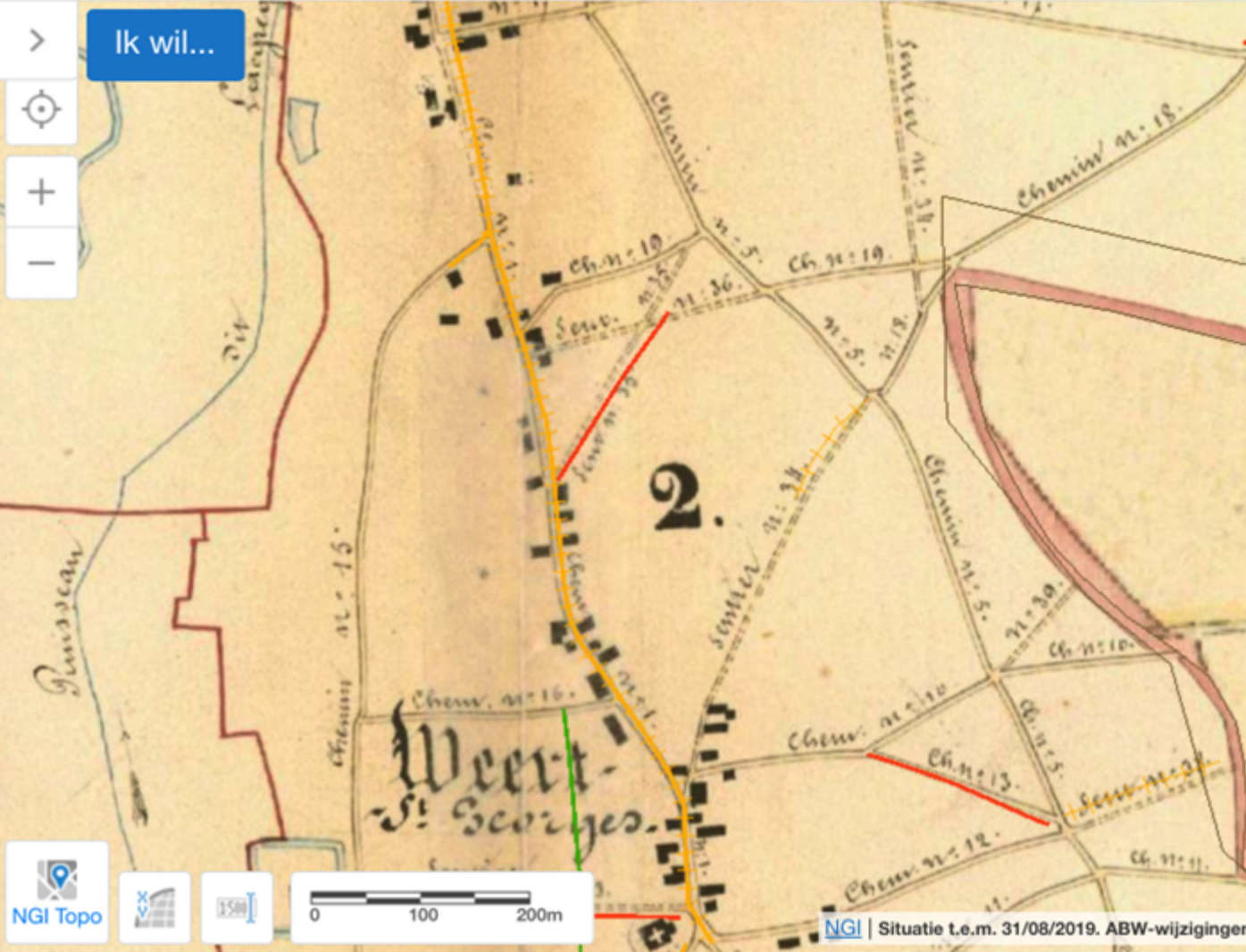
eNotulen

achterdoechelen.be - het geb...

Provincie Vlaams-Brabant



Zoek...



5

Oude toestand



Atlas der Buurtwegen - Blad 2 - 1/2500

Gemeente St. JORIS-WEERT.

Aanvraag tot Afschaffing van voetweg Nr. 35

Eigenaars	Lengte
B 454 ^b : Kerkfabriek St. Nikolaas-Ottenburg	- 13m.
B 452 ^o : Bondou - Parys - Leuvenesth. 58	- 24m.
B 452 ^v : St. Joris Weert	
B 452 ^u : Parys Georges - Leuvenesth. 66	- 22m.
B 452 ^w : St. Joris Weert	
B 452 ^x : Thonlezanck - Leuvenesth. 68	- 21m.
B 452 ^y : Leuvenesth. - St. Joris Weert	
B 452 ^z : Parys Frans - Leuvenesth. 60	- 15m.
B 452 ^{aa} : St. Joris Weert	
B 452 ^{ab} : St. Joris Weert - c.o.o.	- 34m.
Totaal	186m.

Kadastraal Pl...

Gezien en goedgekeurd door de gemeenteraad van Sint-Joris-Weert in zitting van 17.09.74
 De gemeentesecretaris, de burgemeester
 Nijs V. Voor de afschaffing afschrift Get. Vonckx J.
 Het. De secretaris, De burgemeester.



Nieuwe toestand

De Aanvrager: De kerkfabriek van Ottenburg - Eigenaarster van perceel 5^e B. Nr. 454^b

Opgemaakt door:

VERNAILLEN U. B. L.
 Landmeter - Expert
 Schitter van Onroerende Goederen
 Urbanisatie
 Oude Baan, 290 - Korbeek-Le
 Tel.: 016/276.59

Bezwaar 3 en 4: Hellingsgraad voetweg en veiliger alternatief in Heidestraat

Het hoogteverschil tussen de start van voetweg 36 aan de Kaubergstraat en Leuvensebaan bedraagt 16 meter, over een afstand van 130 meter (Hoogste punt 59m, laagste punt 43m). Het hellingspercentage bedraagt 12,31 %.

Het klopt dat het totale hoogteverschil over het tracé langs de Heidebergstraat groter is (18 meter, hoogste punt 61 meter, laagste punt 43 meter), maar dit wordt over een langere afstand gerealiseerd (212 meter), wat zich vertaalt in een merkelijk lagere hellingsgraad (8,5 %).

De combinatie van een hoge hellingsgraad met een oneffen ondergrond is wel degelijk relevant voor het beoordelen van de toegankelijkheid en de bruikbaarheid van een voetgangersverbinding. Het is voor de bevoegde overheid minder evident om een veilig

en makkelijk te onderhouden tracé te voorzien, en de verantwoordelijkheid te nemen voor de gevolgen van gebrekkig onderhoud/verminderde toegankelijkheid.

Er werden volgende maatregelen genomen om het tracé langs de Heidestraat optimaal veilig te laten verlopen: verboden in te rijden - uitgezonderd plaatselijk verkeer, invoeren zone 30. Het betreft een weg met minimaal verkeer (8 woningen). Er is dus wel degelijk een veilig, autoluw alternatief voor handen, met een extra wandelafstand van 200 meter.



Heidestraat als rustige weg, enkel voor lokaal verkeer.

Bezwaar 5: Verdwijnen van groenvoorziening

De geschreven informatie in het dossier is inderdaad summier. De aanvrager voegt echter wel foto's toe, die bevestigen dat er grote bomen op tracé groeien. **Er werd bijkomende informatie gevraagd aan de eigenaar. Deze informatie bevestigt het verdwijnen van volgend groen (oppervlakte 1are87):**

- 6 grote hulsbomen
- 2 grote berken
- 5 grote sparrren en 2 kleinere sparren
- 6 grote hazelaars
- 10 boerejasmijnstrijken
- 30 meter laurierstruik/bomen (stamhoogte 5 à 6 meter)
- 12 kleinere (4 à 5 meter) en 4 grote niet gedetermineerde bomen

Bezwaar 6: impact op waterhuishouding wordt niet aangetoond

Bij een hellingsgraad van 12,31 % is een impact op de waterhuishouding een realistische aanname. Ook bij gebruik van waterdoorlatende verharding, zoals geopperd in het bezwaar zal bij dergelijke hellingsgraad infiltratie onmogelijk zijn, en zal er erosie optreden.

Bezwaar 7: kostenregeling (de rechtplegingsvergoeding is te laag)

Het betreft hier een bezwaar van niet-ruimtelijke aard, dat geen argumenten aanreikt over de wenselijkheid van het behoud van de voetweg. De gangbare rechtplegingsvergoeding wordt gehanteerd. De kosten waarnaar in het de tekst verwezen wordt (o.a. opmeting door studie bureau Kockaerts, 1997) kaderen in een dispuut over eigendomsgrenzen, de verwijzing is dus niet relevant.

Bezwaar 8-9 en 11: geen behoorlijk bestuur

Het gemeentedecreet voorziet in artikel 14 volgende mogelijkheid: § 2. *Eenieder heeft het recht om een verzoekschrift in te dienen bij de gemeente waarin gemotiveerd wordt dat een gemeenteweg, of een deel ervan, getroffen is door een dertigjarig niet-gebruik door het publiek. (...)*

De gemeenteraad die op grond van een verzoekschrift als vermeld in het eerste lid vaststelt dat er sprake is van een dertigjarig niet-gebruik door het publiek, oordeelt over de wenselijkheid van de opheffing van de gemeenteweg of het deel ervan, rekening houdend met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6. Een eventuele opheffingsprocedure verloopt overeenkomstig afdeling 3.

Het getuigt van goed bestuur om de vraag van een inwoner, ontvangen op 17 augustus 2023, te onderzoeken. De gemeente zou in gebreke blijven als ze niet ingaat op deze vraag.

Het bestuur laat bij het beoordelen van deze vraag leiden door het beleidskader uit het mobiliteitsplan en verkeerleefbaarheidsplan Sint-Joris-Weert, twee documenten die bekrachtigd zijn door de gemeenteraad.

- In 2011 werd in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan van de gemeente door het studie-bureau Grontmij een analyse gemaakt van de prioritair open te stellen voetwegen. Deze uitwerkingsnota 'verbreden en verdiepen' besteedt uitgebreid aandacht aan het thema voetwegen, als één van de vijf kernthema's in de herziening van het mobiliteitsplan (p21 tot p29). Het rapport vermeldt als prioritair open te stellen voetwegen: voetweg 69 (Haasrode), voetweg 75-76 (Haasrode), voetweg 30 (SJW) en voetweg 107 (Haasrode). Het rapport vermeldt bijkomend als verder te overwegen voor openstelling: 'voetweg 69, voetweg 38-39, voetweg 68Bis en voetweg 103'. Voetweg 36 wordt hierbij geheel niet vermeld. In het eigenlijke mobiliteitsplan (2012) wordt voetweg 36 op p41 wel correct toegevoegd aan de opsomming van de lopende dossiers.
- Bij de opmaak van het verkeerleefbaarheidsplan Sint-Joris-Weert (2021) wordt als actie opnieuw opgenomen: "prioriteit geven aan openstelling voetweg 30, overgaan tot afschaffing van voetweg 36". Deze actie gaf uitvoering aan de beslissing van het schepencollege van 13 maart 2018

Er is dus geen 'ontstentenis van enige beleidskader', en er is geen ad-hoc besluitvorming. In 2017 maakt de gemeente in antwoord op een advies van de milieu-adviesraad rond de openstelling reeds haar standpunt bekend niet langer een openstelling na te streven, gezien de steile hellingsgraad, het voorhanden zijn van een veilig alternatief.

Het beleidskader, waarnaar in het geciteerde Artikel 6 naar verwezen wordt, is geen noodzakelijke voorwaarde om tot besluitvorming over te gaan. De recente documenten (mobiliteitsplan 20123, verkeerleefbaarheidsplannen 2021) vervullen deze rol in het

gemeentelijk beleid, en kunnen als referentie-kader dienen. Deze documenten spreken consequent over vier prioritair open te stellen voetwegen, waar voetweg 36 niet onder valt.

Bijkomend wenst het gemeentebestuur op te merken dat er in de lange historie verschillende collegebeslissingen zijn, die spreken van 'openstellen of afschaffen van de voetweg, met betalen van meerwaarde' als twee gelijkwaardige beleidsopties. De afschaffing ligt dus in lijn met eerdere keuzes, over verschillende schepencolleges heen.

- 14 februari 2003: "het schepencollege besluit mee te delen dat het dossier naar de rol mag verzonden worden maar dat wij de overtreders de mogelijkheid bieden een dossier in te dienen om voetweg in zijn geheel af te schaffen. Indien blijkt dat tijdens het openbaar onderzoek geen gegronde klachten worden ingediend wij bereid zijn de aanvraag ter goedkeuring aan de gemeenteraad voor te leggen op voorwaarde zij akkoord zijn de bekomen meerwaarde te betalen en het perceel van het OCMW Oud-Heverlee vrijmaken of een geldige overeenkomst voorleggen met de kopers van het stuk bouwgrond"
- Het schepencollege herhaalt deze boodschap in een brief van 22 juni 2005 aan de eigenaars van de betrokken percelen.
- 22 mei 2008 - naar aanleiding van de beslissing van de vrederechter om de zaak voor onbepaalde duur uit te stellen teneinde de partijen toe te laten de zaak in der minne te regelen: "Het schepencollege besluit het advocatenkantoor mee te delen dat aan de tegenpartij dienst gemeld te worden dat de voetweg dient opengesteld te worden ofwel afgeschaft mits betaling van de meerwaarde".
- 7 oktober 2014: het schepencollege beslist om het vonnis in eerste aanleg (dat de openstelling oplegt) te betekenen op 5 januari 2015. Op 2 december 2014 beslist het schepencollege echter de betekening uit te stellen, om te handelen vanuit een overkoepelende visie die een gelijke behandeling garandeert van alle aangelanden/eigenaars in vergelijkbare situaties.
- 13 mei 2018: "de discussie omtrent deze voetweg sleept al jaren aan en dient opgelost te worden. artikel 1: een afschaffingsdossier wordt opgestart. Artikel 2: een extra compensatie voor de gemeente wordt berekend.

Tot slot merken we op dat van bij aanvang het de bedoeling was om de huidige Krekelbergstraat te verbinden met de Panoramalaan, om op die manier een verkeersluwe verbinding naar het dorpscentrum te realiseren, zonder steile helling. Van 1980 tot 1996 ondernam de gemeente hiertoe pogingen. In de huidige wegenis is deze oorspronkelijke ambitie nog steeds af te lezen. Het wegenisdossier voor de huidige Krekelbergstraat startte als 'verlenging van de Panoramalaan'. Omwille van bezwaren van omwonenden, werd deze verbinding niet gerealiseerd, en werd er uiteindelijk gekozen voor een onderbroken tracé, de huidige Krekelbergstraat. Het algemeen belang zou nog steeds gediend zijn met het deels realiseren van dit oorspronkelijke tracé, via een fietsers/voetgangersdoorsteek naar de Panoramalaan. Dit principe moet zeker leidend zijn in een eventuele toekomstige ontwikkeling.





Bezwaar 12: Uitdeineffecten

Door de betaling van de geschatte meerwaarde (52.000 euro) geeft de gemeente wel degelijk gevolg aan het onrechtmatig afsluiten van de voetweg.

Behandeling bezwaren betrokkenen 4 tot en met 9 (zelfde bezwaarschrift).

Bezwaar 1: De gemeenteweg is niet meer in gebruik omdat deze (doelbewust?) werd afgesloten door een dikke haag. (...). Nu stellen dat blijkt uit het jarenlange dispuut dat de weg niet meer wordt gebruikt is de zaken omkeren.

De eerste communicatie vanuit de gemeente aan de toenmalige eigenaar in verband met de voetweg dateert van 1981. In zijn antwoord aan de gemeente bevestigt de toenmalige eigenaar dat hij zijn deel van de voetweg in 1974 heeft afgesloten, en dat de burens dat reeds eerder deden.

We kunnen dus wel aannemen dat momenteel de voetweg bijna 50 jaar niet meer in gebruik is, mogelijk langer.

“(...) Hoog gras en dennen, ideaal voor in te stoeien en om vuurtje in te stoken, tot op zekere dag heel de begroeiing langs dit wegje, mijn voorste dennen en de afdalende kant naar de zavelkuil in lichte laag stond ! Tot op twee meter van mijn woning heeft het vuur halt gehouden. Toen ik het wegje heb dichtgemaakt, in 1974 was dat, toen is mijn bovenbuur mij daarin voorgegaan. Hij eerst, ik heb het van hem ,nagedaan toen de maat vol was ! Op een avond stel ik vast dat het complete pannendak van een bijgebouw achter mijn woning volledig weggenomen was ... Allen pannen lagen in guizelementen in en rond deze stelling (...) - Uit de brief van 2/11/1981 van de toenmalige eigenaar, in antwoord op de brief van de gemeente.

Hieruit kan men evenwel niet besluiten dat het dossier van de voetweg niet meer gekend is.

- In 1981 schreef de gemeente de eigenaar aan naar aanleiding van een mondelinge klacht.
- In de notulen van het schepencollege van 30 april 1996 wordt verwezen naar een schrijven van vier eigenaars met betrekking tot de verkaveling panormalaan/krekelberg, waarbij zij vragen *“(1) dat de gemeente de kosten draagt van de weg (...) (2) dat zij wensen dat het pleintje zou afgeschaft, het tracé herlegd wordt en dat de voetweg 36 terug opengesteld”*.
- Ook in 1996 wordt naar de voetweg verwezen in een verkoopsacte van het perceel Heidebergstraat 2: *“Op 16 april (1996) liet deze (=de dienst urbanisatie van de gemeente Oud-Heverlee) weten dat er op het perceel een wettelijke erfdienstbaarheid rust”*
- De gemeente voerde vanaf 1996 een lange correspondentie met de familie Berckmans, in het kader van een dispuut over de afgrenzing van perceel 458 (eigendom OCMW), grenzend aan de voetweg.
- De gemeente ontving een petitie in mei 2005 rond het openstellen van voetwegen, waarin ook voetweg 36 vermeld wordt.
- De voetweg kwam o.a. nog in 2016 onder de aandacht door een advies van de milieu-adviesraad rond de openstelling.

Conclusie: Het blijft correct dat de voetweg intussen reeds meer dan 50 jaar, wellicht langer, niet meer gebruikt wordt.

Bezwaar 2: Zie website van de gemeente Oud-Heverlee: “De vorige decennia kwam het trage wegennetwerk algemeen onder druk te staan. (...) Intussen is men gaan inzien dat deze trage wegen echter heel wat opportuniteiten bieden, zowel op functioneel als op recreatief vlak.

Het voornemen om deze gemeenteweg af te schaffen is niet in strijd met hetgeen op de webstie staat. Het afschaffen van een gemeenteweg blijft een uitzonderingsmaatregel. In de afweging laat het bestuur zich leiden door het beleidskader uit het mobiliteitsplan en

verkeerleefbaarheidsplan Sint-Joris-Weert, twee documenten die bekrachtigd zijn door de gemeenteraad.

- In 2011 werd in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan van de gemeente door het studie-bureau Grontmij een analyse gemaakt van de prioritair open te stellen voetwegen. Deze uitwerkingsnota 'verbreden en verdiepen' besteedt uitgebreid aandacht aan het thema voetwegen, als één van de vijf kernthema's in de herziening van het mobiliteitsplan (p21 tot p29). Het rapport vermeldt als prioritair open te stellen voetwegen: voetweg 69 (Haasrode), voetweg 75-76 (Haasrode), voetweg 30 (SJW) en voetweg 107 (Haasrode). Het rapport vermeldt bijkomend als verder te overwegen voor openstelling: 'voetweg 69, voetweg 38-39, voetweg 68Bis en voetweg 103'. Voetweg 36 wordt hierbij geheel niet vermeld. In het eigenlijke mobiliteitsplan (2012) wordt voetweg 36 op p41 wel correct toegevoegd aan de opsomming van de lopende dossiers.
- Bij de opmaak van het verkeerleefbaarheidsplan Sint-Joris-Weert (2021) wordt als actie opnieuw opgenomen: "prioriteit geven aan openstelling voetweg 30, overgaan tot afschaffing van voetweg 36". Deze actie gaf uitvoering aan de beslissing van het schepencollege van 13 maart 2018.

Bezwaar 3: Deze weg had altijd open moeten blijven en dus onderhouden moeten worden. Bovendien is het alternatief van de Heidestraat (smal en kronkelend) minder veilig gezien de voetgangers en fietsers hierbij op de rijbaan lopen/fietsen bij gebrek aan fiets-en voetpad.

Bezwaar 4: De hellingsgraad van de Heidestraat is wellicht dezelfde als deze van de voetweg, maar de Heidestraat heeft als extra risico dat de voetgangers en fietsers hier de weg delen met auto's.

Het hoogteverschil tussen de start van voetweg 36 aan de Kaubergstraat en Leuvensebaan bedraagt 16 meter, over een afstand van 130 meter (Hoogste punt 59m, laagste punt 43m). Het hellingspercentage bedraagt 12,31 %.

Het klopt dat het totale hoogteverschil over het tracé langs de Heidebergstraat groter is (18 meter, hoogste punt 61 meter, laagste punt 43 meter), maar dit wordt over een langere afstand gerealiseerd (212 meter), wat zich vertaalt in een merkkelijk lagere hellingsgraad (8,5 %).

De combinatie van een hoge hellingsgraad met een oneffen ondergrond is wel degelijk relevant voor het beoordelen van de toegankelijkheid en de bruikbaarheid van een voetgangersverbinding. Het is voor de bevoegde overheid minder evident om een veilig en makkelijk te onderhouden tracé te voorzien, en de verantwoordelijkheid te nemen voor de gevolgen van gebrekkig onderhoud/verminderde toegankelijkheid.

Er werden volgende maatregelen genomen om het tracé langs de Heidestraat optimaal veilig te laten verlopen: verboden in te rijden - uitgezonderd plaatselijk verkeer, invoeren zone 30. Het betreft een weg met minimaal verkeer (8 woningen). Er is dus wel degelijk een veilig, autoluw alternatief voor handen, met een extra wandelafstand van 200 meter.

Bezwaar 5: Dit is niet echt duidelijk als argument. De aangrenzende percelen (of één althans) bezet de voetweg, deze ontsluiting kan hier dus geen argument zijn. Over de veiligheid van de zachte weggebruiker: zie hoger. Het behouden en terug openstellen van de voetweg is net in het belang van de verkeersveiligheid en de zwakke weggebruiker.

De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen moeten in acht genomen worden als één van de vijf principes van het gemeentewegendecreet waarmee minimaal rekening gehouden moet worden wanneer beslissingen worden genomen over de wijzigingen van het algemeen wegennet. De opheffing brengt de ontsluiting van aangrenzende percelen

niet in het gedrang. Daarenboven is er een veiliger alternatief, zoals aangegeven in de behandeling van bezwaren 3 en 4.

Bezwaar 6: Deze groenvoorziening is er gekomen door de jarenlange bezetting van de voetweg en het feit dat er een haag staat, geeft eerder aan dat men doelbewust de voetweg heeft afgesloten. (...) De voetweg wordt best aangelegd met een waterdoorlatende laag.

Het openstellen van de gemeenteweg betekent het verdwijnen van volgend groen (oppervlakte 1are87):

- 6 grote hulsbomen
- 2 grote berken
- 5 grote sparrren en 2 kleinere sparren
- 6 grote hazelaars
- 10 boerejasmijnstrijken
- 30 meter laurierstruik/bomen (stamhoogte 5 à 6 meter)
- 12 kleinere (4 à 5 meter) en 4 grote niet gedetermineerde bomen

Bij een hellingsgraad van 12,31 % is een impact op de waterhuishouding een realistische aanname. Ook bij gebruik van waterdoorlatende verharding, zoals geopperd in het bezwaar zal bij dergelijke hellingsgraad infiltratie onmogelijk zijn, en zal er erosie optreden.

Deze feiten zijn wel degelijk ruimtelijke elementen die mee in overweging genomen kunnen worden in de beslissing tot al dan niet afschaffing van de gemeenteweg.

Bezwaar 7: De bovenstaande redenen tonen aan dat het terug openstellen van de voetweg het algemeen belang zou dienen. (...) Het zou bovendien een verspilling van gemeenschapsgeld zijn als al het geld en de moeite gespendeerd door de gemeente om de weg terug open te stellen nu met deze beslissing een maat voor niets zou zijn geweest.

Beleid is niet statisch, maar evolutief. Dat het dossier reeds lang gaande is, toont aan dat het geen evident dossier is. De knoop werd door het gemeentebestuur doorgehakt: het verkeersleefbaarheidsplan van Sint-Joris-Weert vermeldt voetweg 36 als af te schaffen voetweg. Daarbij spelen ruimtelijke elementen de doorslaggevende rol, zoals aangetoond in de behandeling van de vorige bezwaren.

Dat bepaalde gemaakte kosten in het licht van de nu genomen optie een verpilling zouden zijn, is een begrijpelijke reactie, maar die gaat er wel aan voorbij dat er enerzijds een aanzienlijke vergoeding wordt betaald door de aangelanden voor de verwerving van het perceeltje en anderzijds een schadevergoeding zal betaald worden ter compensatie van de stopzetting van het rechtsgeding. Als laatste kan opgemerkt worden dat de aangelanden nog steeds Cassatieberoep zouden kunnen aantekenen, wat een nieuwe procedure zou zijn die voor de gemeente advocatenkosten en administratieve kosten met zich zou meebrengen.

De opheffing van de voornoemde gemeenteweg houdt rekening met de principes zoals opgenomen in artikel 4 van het decreet gemeentewegen;

De opheffing staat ten dienste staat van het algemeen belang, nl.

1. het algemeen belang het meest gediend is met het realiseren van een formele afsluiting van de gemeenteweg die een hellingsgraad heeft van 12% wat het moeilijk maakt om een veilig en goed onderhouden tracé te verzekeren, terwijl er een veilig alternatief is in het verkeersluwe tracé via de Heidestraat.
2. een nuttige verplaatsing van de gemeenteweg is uitgesloten gelet op het onmiddellijk nabijgelegen veilige alternatief en verkeersluw tracé via de Heidestraat.
3. het vermijden van ontbossing,
4. de afschaffing is in lijn met eerdere besluiten, o.a. het vaststellen van prioritair open te stellen voetwegen, de collegebeslissing van 2018 en het verkeersleefbaarheidsplan van 2021.
5. de afweging van de juridische risico's van verder doorvoeren van het openstellen van de voetweg (o.a. cassatieberoep) versus het realiseren van een correcte vergoeding ten aanzien van de gemeenschap voor het afsluiten van de voetweg,

De opheffing van de gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel en hiervoor een gegronde motivatie is, nl de hellingsgraad en bebossing van de gemeenteweg terwijl er een veilig en verkeersluw alternatief tracé is via de Heidestraat. In het verkeersleefbaarheidsplan wordt ook duidelijk gemaakt dat de afschaffing van voetwegen een uitzonderingsmaatregel is, enkel deze gemeenteweg wordt vernoemd.

Overwegende dat de verkeersveiligheid en de ontsluiting van de aangrenzende percelen in acht werden genomen, want de afschaffing heeft geen gevolgen voor de ontsluiting van aangrenzende percelen. De verkeersveiligheid is gegarandeerd door de verkeersluwe Heidestraat als alternatief.

Hierbij werd ook de veiligheid van de zachte weggebruiker in acht genomen door volgende maatregelen om het tracé langs de Heidestraat optimaal veilig te laten verlopen: verboden in te rijden - uitgezonderd plaatselijk verkeer, invoeren zone 30. Het betreft een weg met minimaal verkeer (8 woningen). Er is dus wel degelijk een veilig, autoluw alternatief voor handen, met een extra wandelafstand van 200 meter.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

Besluit

Artikel 1: De gemeenteraad beslist om de gemeenteweg met naam, meenteweg 36 af te schaffen, gelegen tussen de Kaubergstraat en het kruispunt van de Heidestraat en de Leuvensestraat, lopend over de percelen in eigendom van betrokkenen aan de Heidestraat nummers 2 en 12.

Betrokken kadastrale percelen:

5de Afdeling, Sectie B, nummer 456C

5de Afdeling, Sectie B, nummer 457X2

zoals weergegeven in het dossier als bijlage aan dit besluit (gedeeltelijk) op te heffen.

Artikel 2: Het volledig dossier wordt als integrerend deel gehecht aan dit besluit.

Artikel 3: Het college van burgemeester en schepenen wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Artikel 4: Dit besluit wordt bekendgemaakt aan het publiek op de volgende manieren:

- publicatie van het besluit op de gemeentelijke website gedurende 30 dagen;
- aanplakking van het besluit bij het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het betrokken wegdeel;
- verzending van de bekendmaking ter kennisgeving met een beveiligde zending naar iedereen die in het kader van het openbaar onderzoek een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend;

- verzending van het besluit en de bijbehorende plannen elektronisch aan de deputatie van de provincie en met een beveiligde zending naar het departement MOW.

Artikel 5: De gemeente publiceert het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het rooilijnplan/het grafisch plan tot de opheffing van de gemeenteweg in het Belgisch Staatsblad en op de gemeentelijke website:

- hetzij na het verlopen van de beroepstermijn, zonder dat er een beroepsprocedure werd opgestart
- hetzij na het verwerpen van het beroep door de Vlaamse Regering.

Het besluit heeft uitwerking 14 dagen na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.

Namens de gemeenteraad

Marijke Pertz
algemeen directeur

Adinda Claessen
voorzitter van de gemeenteraad