

BELEIDSKADER  
TRAAG NETWERK  
KORTENBERG



OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw  
Hof ter Dampoort,  
Dendermondsesteenweg 50,  
9000 Gent  
[www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be)  
info@tragewegen.be, tel: 09 331 59 20

DATUM: 3 MEI 2023

CONTACTPERSONEN:

Dries Elst  
Dries.Elst@tragewegen.be

## Inhoud

<b>0. INLEIDING</b>		<b>4</b>
<b>1. INVENTARIS TRAGE WEGEN</b>		<b>5</b>
1.1	Opmaak werkkaart	5
1.2	Terreininventarisatie	6
1.3	Resultaat inventarisatie	6
<b>2. VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 'TRAAG NETWERK'</b>		<b>10</b>
2.1	Analyse lokale situatie	10
2.2	Beleids- en planningscontext	10
2.3	Workshops gemeentediensten	15
2.4	Wensbeeld 'traag netwerk'	16
FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.		
<b>3. OPERATIONELE BELEIDSKEUZES/THEMATISCHE UITDIEPING</b>	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>	
3.1	Operationele beleidskeuze: 'Veilige schoolverbindingen'	19
3.2	Thematische uitdiepingen: "Dwarsliggers en blinde vlekken".	21
3.3	Bijkomende thema's en/of Individuele adviezen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
<b>4. AFWEGINGSKADER</b>		<b>23</b>

## 0. INLEIDING

Begin 2020 engageert de gemeente zich tot het uitwerken van een tragewegenproject. Op dat moment zijn niet alle trage wegen op het grondgebied gekend of zijn ze gedeeltelijk in slechte of onbruikbare staat. Daardoor blijven hun **troeven onderbenut**, terwijl er op het vlak van **actieve mobiliteit** naar de toekomst toe **heel wat kansen** zijn. Ook op dat moment wordt het **Vlaams decreet houdende de gemeentewegen** (oftewel Gemeentewegendecreet, GWD) van kracht, een decreet dat heel wat bepalingen rond trage wegen inhoud én dat het zwaartepunt van de **bevoegdheden en verantwoordelijkheden rond trage wegen bij de gemeente** legt.

Daarom neemt de gemeente begin 2020 het initiatief om samen met Interleuven en Trage Wegen vzw, het **netwerk te inventariseren en een beleidskader op te maken**, dat voldoet aan de bepalingen van het decreet gemeentewegen van 3.5.2019.



Met het Gemeentewegendecreet is er een nieuw reglementair kader m.b.t. gemeentewegen. Het decreet heeft als doelstelling om de **structuur**, de **samenhang** en de **toegankelijkheid** van de gemeentewegen te vrijwaren en verbeteren én is gericht op de **herwaardering** en **bescherming** van een fijnmazig netwerk van trage wegen.

Het beleidskader bestaat uit volgende onderdelen:

- (1) inventaris trage wegen
- (2) een strategische visie op de gewenste ruimtelijke structuur of wensbeeld voor het 'traag netwerk';
- (3) de rangschikking van een reeks ingrepen / maatregelen in operationele beleidskeuzes en één of meer thematische uitdiepingen
- (4) een afwegingskader voor toekomstige wijzigingen aan het 'traag netwerk'.



## 1. INVENTARIS TRAGE WEGEN

Een gedetailleerde inventaris geeft een **actueel beeld van het tragewegennetwerk** en brengt duidelijkheid over welke paden of wegen er nog zijn, in welke toestand ze zijn en welke er in de loop van de jaren in onbruik raakten of verdwenen zijn. Een inventaris van de trage wegen is noodzakelijk om **knelpunten** in kaart te kunnen brengen, maar ook om **kansen** te detecteren die het tragewegennetwerk in de toekomst kunnen verbeteren en versterken.

### 1.1 Opmaak werkkaart

Eerst werd aan de hand van kaartanalyse een werkkaart opgemaakt voor het hele grondgebied van de gemeente (voorjaar 2020). Het theoretische en potentiële tragewegennetwerk werd opgetekend op basis van volgende bronnen:

- **Wegenregister** van het Agentschap Informatie Vlaanderen. Dit register vormt de basis van de werkkaart. Via een filter werd een selectie gemaakt van (potentiële) trage wegen op basis van verharding, klasse en type weg.
- **Topografische kaartenreeks van het NGI**. Zowel de meest recente (waarop het wegenregister gebaseerd is) als oudere uitgaves geven een waarheidsgetrouwe momentopname en laten toe om een evolutie in de tijd te karteren.
- **Atlas der Buurtwegen** (incl. wijzigingen). Dit 'kadaster van de wegen' uit 1841 legt de rooilijnen vast van de buurt- en voetwegen, en vormde de basis van de Buurtwegenwet. Sinds het GWD zijn deze wegen gecategoriseerd als 'gemeentewegen waarvan de rooilijn beschreven staat in de Atlas der Buurtwegen'.
- **OpenStreetMap** (OSM) is een zeer goede aanvullende bron, omdat dit een open source kaarttoepassing is die continu wordt bijgewerkt. Steeds meer (ook professionele) gebruikers houden zich bezig met het verrijken van deze OSM-database.
- **Strava** is een online platform waarop buitensporters (wandelaars, fietsers, lopers, ruiters,...) hun activiteiten kunnen registreren. Via de Global Heatmap kan ingeschat worden welke tracés populair zijn of welke minder bekende tracés nog onder de radar blijven.
- Ook **luchtfoto's** zijn de laatste jaren een steeds nauwkeurigere bron. Zeker bij controle of twijfel van de ligging van een tracé bieden ze vaak uitsluitsel.

Op deze inventarisatiekaart ( zie *bijlage 1 – inventarisatiekaart*) zie ja van elke weg (of wegsegment) of het in de atlas der buurtwegen staat of niet, én of deze weg (of wegsegment) waarschijnlijk verdwenen is of niet volgens de geraadpleegde bronnen.

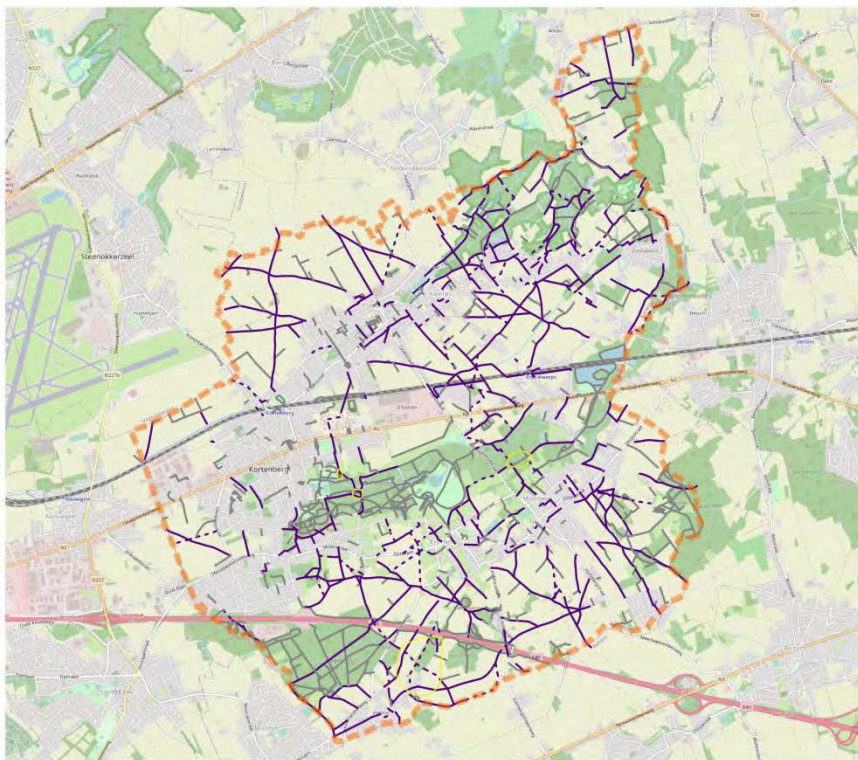


Belangrijke bronnen bij de analyse (v.l.n.r.): wegenregister, Atlas Buurtwegen, topokaart NGI, OpenStreetMap

## 1.2 Terreininventarisatie

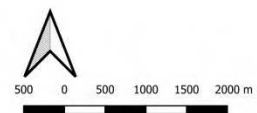
Voor de terreininventarisatie werd een opleidingsmoment ingepland waarop alle inwoners van de gemeente welkom waren. Ze zouden zich dan kunnen engageren om aan de hand van een inventarisatie-app gebaseerd op de werkkaart (zie onder) de **terreingegevens** van de trage wegen te verzamelen (toestand, verharding, breedte, knelpunten, foto's).

Omwille van de Covid-19 pandemie werd uiteindelijk besloten het infomoment te schrappen en de inventarisatie door een beperkte groep mensen te laten uitvoeren.



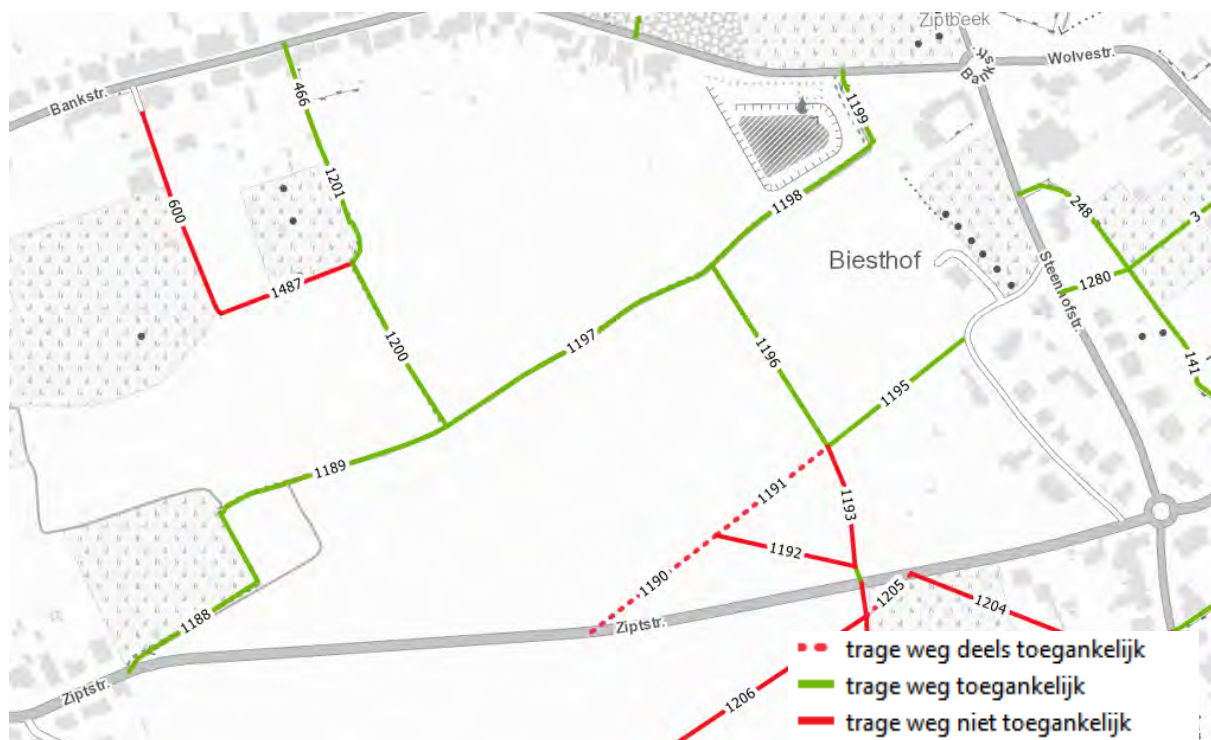
Inventarisatie  
Trage Wegen Kortenberg

-  fusiegemeente
-  Trage Wegen Kortenberg
-  buurtweg, verdwenen?
-  feitelijke weg
-  feitelijke weg, verdwenen?



Overzichtsk kaart met alle te bezoeken potentiële trage wegen

Na een grondige controle en verwerking van de terreininventarisatie kreeg de werkkaart een update tot een **evaluatie- of toegankelijkheidskaart**. Hieronder wordt een kaartuitsnede getoond; voor de volledige tragewegenkaart zie **bijlage 2**.



De evaluatiekaart toont de trage wegen naar toegankelijkheid. Ze is gebaseerd op terreininventarisatie, (historische) kaartanalyse en op gegevens die ons door de overheid werden verstrekt. Ze vormt een momentopname en heeft geen juridische waarde.

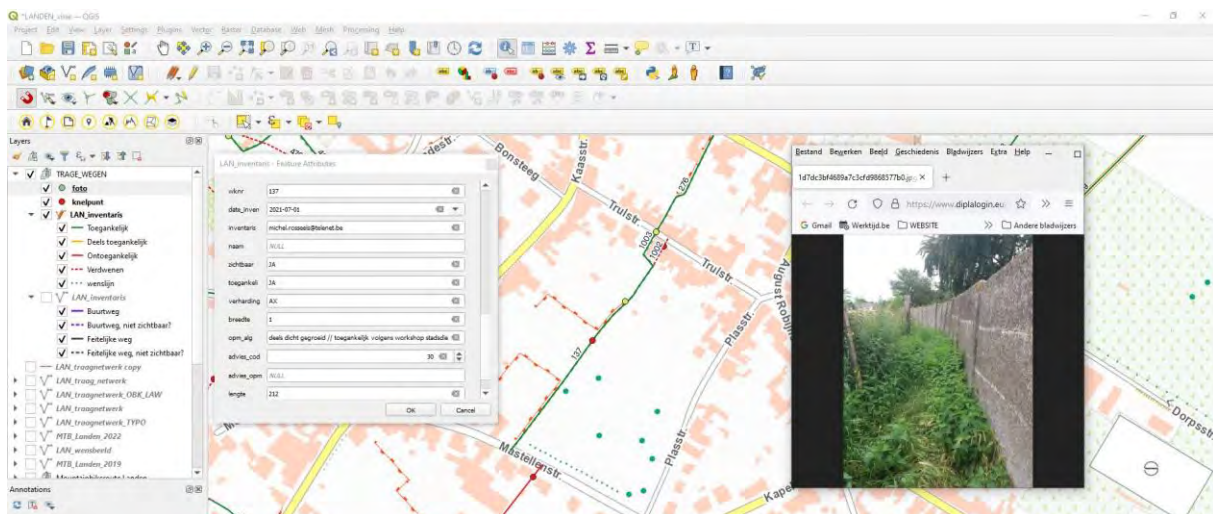
Door de inventarisatie krijgen we een zicht op de bijzondere **diversiteit** van het tragewegenpatrimonium. Die diversiteit is zowel een kwaliteit als een uitdaging. Een kwaliteit omwille van de uiteenlopende belevingen die gebruikers op de trage wegen kunnen opdoen, een potentieel recreatief uithangbord voor Kortenberg. Anderzijds is het niet altijd eenvoudig om de wegen te vinden op het terrein (wayfinding is niet optimaal).





Dankzij de hulp van de **inventariseerders** werden ongeveer **1400 wegsegmenten** in kaart gebracht en bijna **2000 foto's** geregistreerd. Het totale tragewegennet is bijna **180 km** lang waarvan ruim **100km** opgenomen is in de Atlas der Buurtwegen. De overige trage wegen zijn **feitelijke trage wegen**: trage wegen op openbaar domein, publiekrechtelijke erfdiensbaarheden van doorgang, voormalige treinbeddingen en andere wegen en paden in feitelijke toestand van trage weg. Bijna 75% van de trage wegen werd als **toegankelijk** geïnventariseerd.

De bijbehorende (GIS-)databank kan door de verschillende gemeentediensten als instrument gebruikt worden om informatie m.b.t. de trage wegen te **raadplegen, visualiseren en bewerken**. De tragewegeninventaris vormt de basis van waaruit een visie of beleidskader stapsgewijs wordt opgebouwd.



Screenshot van een databank trage wegen in het geografisch informatiesysteem (GIS)

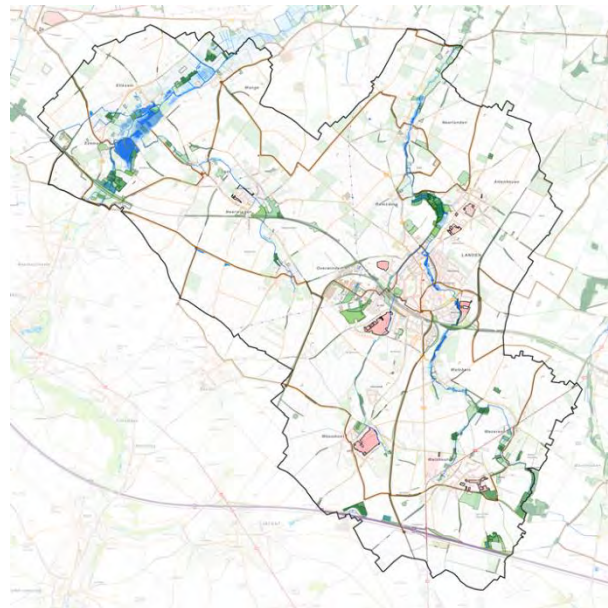
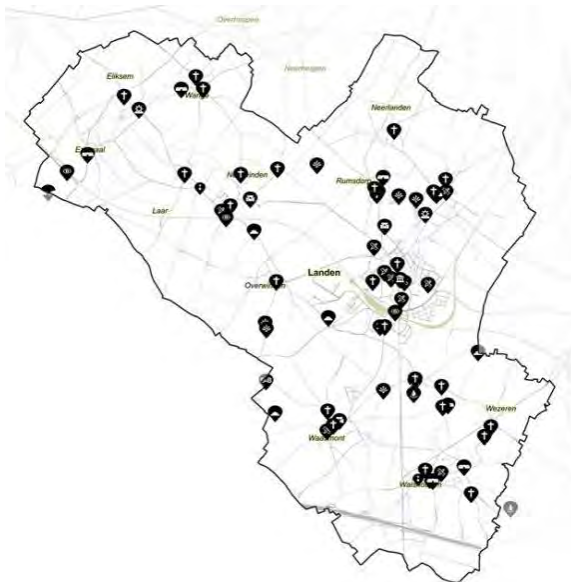
## 2. VISIE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR 'TRAAG NETWERK'

De visie op de gewenste ruimtelijke structuur voor het traag netwerk omvat de ontwikkeling van een **streef- of wensbeeld op lange termijn** met de inventaris trage wegen als vertrekbasis.

### 2.1 Analyse lokale situatie

Eerst is het belangrijk om de **lokale situatie** m.b.t. het thema trage wegen te analyseren om een basisidee te krijgen van: fysisch-geografische structuur, ruimtelijke dynamiek, bewegingsstromen, knooppunten en polen, infrastructuur, groenstructuur, speelweefsel, enz.

Stap voor stap werd voor het grondgebied een **GIS-project** opgebouwd. In dit project werden een reeks nuttige lagen verzameld (zowel raster als vector) voor de uitwerking van het wensbeeld. Deze kaartlagen bestaan o.a. uit de biologische waarderingskaart en boskartering om waardevolle groengebieden zichtbaar te maken. De beekvalleien en overstromingsgevoelige gebieden vormen eveneens een belangrijke onderlegger. En uiteraard is het belangrijk om te kijken hoe de inventaris zich verhoudt met bestaande wandel-, fiets- en ruiternetwerken, -lussen of -routes.



*Themakaarten met de voornaamste bestemmingen (links) en de fysisch-geografische structuur (rechts)*

### 2.2 Beleids- en planningscontext

De bestaande **beleids- en planningscontext** bevat verschillende – soms rechtstreekse – aanknopingspunten voor het beleidskader. Hieronder volgt een beknopt overzicht van relevante passages in diverse plannen en documenten.

#### -- **Omgevingsanalyse (2015)**

De voorstellen in deze omgevingsanalyse zijn zeer waardevol omdat ze voor een zeer sterke verweving van het netwerk binnen vooral **dichtbevolkte gebieden** kunnen zorgen. Net zoals geldt voor het hele wensbeeld zijn de verbindingen indicatief en moeten ze niet op perceelsniveau geïnterpreteerd worden.

De omgevingsanalyse werd mee gebaseerd op een **inspraakwandeling en een inspiratiemarkt** en focust op kernversterking, strategische groene zones en strategische sites. Binnen de themas worden wensbeelden uitgewerkt waarbij er nieuwe trage wegen worden voorgesteld of bestaande trage wegen opnieuw in gebruik worden genomen.

➤ **Kernversterking:**

Kern Kortenberg

*“Het binnengebied Beekstraat – Kiewitstraat – Brouwerijstraat is een groot bouwblok waarbinnen nog een aantal ontwikkelingsmogelijkheden zitten. Er kan een gevel worden gemaakt naar de publieke ruimte rond de kerk en het ontmoetingscentrum. Zo wordt deze parking ook meer onderdeel van het centrum. Het is noodzakelijk dat het groene karakter van het bouwblok vandaag en in de toekomst bewaard blijft. Dit groene karakter kan tegelijk de drager zijn van een zachte doorsteek.”*

Deze gewenste doorsteek wordt meegenomen als wenslijn.

*“Het binnengebied Brouwerijstraat – Karterstraat – Leuvensesteenweg ligt op een zeer strategische locatie. De site kan bijdragen aan het netwerk van zachte doorsteken doorheen het centrum van Kortenberg. Ook kan er onderzocht worden of het mogelijk is om binnen dit bouwblok bijkomende oppervlakte te realiseren voor de handel langsheen de Leuvensesteenweg en de Brouwerijstraat. Net zoals in andere binnengebieden is het behoud van het groene karakter bij een toekomstige ontwikkeling belangrijk. Het onderbrengen van extra parkeermogelijkheden hier is niet wenselijk. Indien dit toch gebeurt, is het noodzakelijk om op een kwalitatieve manier om te springen met parkeren, met voorkeur ondergronds of bebouwd”.*

Deze gewenste verbindingen worden meegenomen als wenslijn. Deze verbindingen kunnen naast de ontsluiting van de groenere binnengebieden eveneens een waardevol traject vormen voor de stappers en trappers van de basisschool. Het is belangrijk dat de aansluitingen op de Brouwerijstraat visueel duidelijk zijn en dat de oversteek veilig aangelegd wordt.

Kern Meerbeek

*“We houden rekening met een mogelijke lange termijn verdichting van het bouwblok tussen de Alfons Dewitstraat, de Constant Cludtsstraat, de Dorpsstraat en de Sint-Antoniusstraat. Twee kavels maken de ontsluiting van dit binnenbouwblok mogelijk: de kavel van de school die verlaten zal worden aan de Dorpsstraat en een leegstaande kavel aan de Alfons Dewitstraat. Er kunnen twee nieuwe doorsteken voor zacht verkeer gemaakt worden. Een mogelijke ontwikkeling moet wel rekening houden met het behoud van het groene karakter van dit binnenbouwblok”*

De twee gewenste wegen binnen het bouwblok worden meegenomen als wenslijnen.

*“De nieuwe ontwikkeling op de site Vannetelbosch vormt een gevel naar de groene doorsteek en zorgt voor een passende afwerking op de hoek naar het dorpsplein toe. Het is belangrijk dat het reliëf en andere landschapswaliteiten op een gepaste manier worden opgevangen in het ontwerp. De ontsluiting en het parkeren dienen geïntegreerd te worden in de aangegeven bouwzone, zodat de groene doorsteek naar de vallei zo open mogelijk kan blijven en enkel toegankelijk is voor zacht verkeer. De ontwikkeling heeft geen achterkanten naar de beekvallei toe.”*

De gewenste weg wordt meegenomen als wenslijn.

Kern Everbeek

*“We zien de nabijheid van het Kasteel de Merode en de Prinsendreef als een kwaliteit voor het centrum van Everberg. Door middel van het versterken van de trage verbinding trachten we de bereikbaarheid tussen het kasteeldomein en het centrum te vergroten.”*

Deze bestaande trage verbinding wordt vormt een verbinder binnen het netwerk, en er wordt een wenslijn meegegeven om het potentieel van deze verbinder te versterken.

In de kernen van Erps en Kwerps worden in de omgevingsanalyse geen potentiële of bestaande trage wegen aangehaald.

#### ➤ **Strategische groene zones**

##### De groene verweving

*We streven zoveel mogelijk naar de continuïteit van de open ruimte en zachte verbindingen. Zo kan de open ruimte werken als ecologische corridor en kunnen de zachte verbindingen een volwaardig en veilig alternatief bieden voor de autostraten. We verbinden het Plantsoenbos met de agrarische open ruimte in het westen. We verbinden de agrarische open ruimte in het noorden via de site Fietsen Ludo, over de Leuvensesteenweg, helemaal tot Armendaal in het zuiden.*

We nemen deze verbindingen mee als wenslijnen. De verbinding langs Elzenbroek is een beter alternatief voor de langsegelegen verbinder.

##### De groene Bipool Erps-Kwerps

*Een bijkomende mogelijkheid om een directere ontsluiting tussen de Paddestraat en Ter Brugge te maken is via een zachte verbinding op de kavelrand van het Hof Ter Brugge. Door het terugbrengen van deze voormalige voetweg ontstaat er een bijna rechte verbinding tussen de Paddestraat en de centrale as van Ter Brugge.*

Deze verbinding is mee opgenomen als wenslijn en maakt deel uit van een verbinder.

*Het binnengebied ter hoogte van de paddenstraat dient gevrijwaard te blijven van bebouwing. Een nieuwe zachte verbinding langsheen de beek kan de verbinding maken tussen de Oudebaan en de Dekenijstraat.*

Deze verbinding is mee opgenomen als wenslijn en zou een beter alternatief zijn voor de langsegelegen verbinder.

*De grote tuin van het rust- en verzorgingstehuis zorgt voor een grote groene ruimte rondom de beekvallei. Vandaag is deze tuin echter volledig privaat, en wordt ze gebruikt door het rusthuis. Wij denken dat het mogelijk moet zijn om deze tuin gedeeltelijk publiek toegankelijk te maken. Dit leidt tot een enorme meerwaarde voor de kern van Erps en voor de school aan de Engerstraat. Er zou bijvoorbeeld een zachte verbinding langsheen de beek kunnen worden voorzien en het gebied ten zuiden van deze verbinding zou publiek kunnen worden gemaakt. Door verschillende doorsteken dwars op de vallei te voorzien en versterken, vergroten we het contact met de Weesbeekvallei.*

Deze verbindingen zijn mee opgenomen als wenslijn en maken deel uit van een verbinder.

#### ➤ **Strategische sites**

##### Site Vannckx

*Er wordt een zachte doorsteek doorheen de site voorzien, tussen de Leuvensesteenweg en de Hofstraat. De aansluiting in de Hofstraat gebeurt met een groen accent in de straat.*

Deze verbinding is meegenomen als wenslijn

### Site Fietsen Ludo

*De zachte verbinding tussen de Leuvensesteenweg en het landschap behouden we. Deze sluit op grotere schaal ook aan op het netwerk van zachte verbindingen. Langsheen deze zachte verbinding voorzien we een groenstrook die vanaf het landschap recht doorheen de wijk tot aan de Leuvensesteenweg trekt. Daar mondt deze uit in een groene plek waarin het bestaande kapelletje wordt geïntegreerd.*

Deze verbinding is meegenomen als wenslijn.

### Woonzorgzone Minneveldpark

*De open kavels naar de Leuvensesteenweg en de Minneveldstraat laten we zoveel mogelijk onbebouwd en kunnen dienen als ontsluiting voor zacht verkeer.*

De belangrijkste doorsteek wordt meegenomen als wenslijn.

## -- Bermbeheerplan (2022)

Het bermbeheerplan heeft op zich geen relatie met het wensbeeld, maar bij het realiseren van het wensbeeld kunnen er wel wisselwerkingen zijn met het bermbeheerplan.

## -- RUP's (2020)

Volgende RUP's waren relevant voor de studie, waar mogelijk zijn aangegeven trage verbindingen opgenomen als wenslijnen:

\_RUP Guldendelle

\_RUP Groene Schicht

\_RUP Sportinfrastructuur

## -- Mobiliteitsplan (in opmaak)

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van Kortenberg werd goedgekeurd in 1999. Een eerste herziening van het plan gebeurde in 2008 en werd goedgekeurd in 2012. Op dit moment is de tweede herziening van het mobiliteitsplan in opmaak. De herziening werd opgestart in 2018. De verkenningsnota werd goedgekeurd door de projectstuurgroep op 20 oktober 2022. Momenteel zit de uitwerkingsnota in de eindfase.

In de herziening van het mobiliteitsplan wordt er gewerkt rond vier thema's:

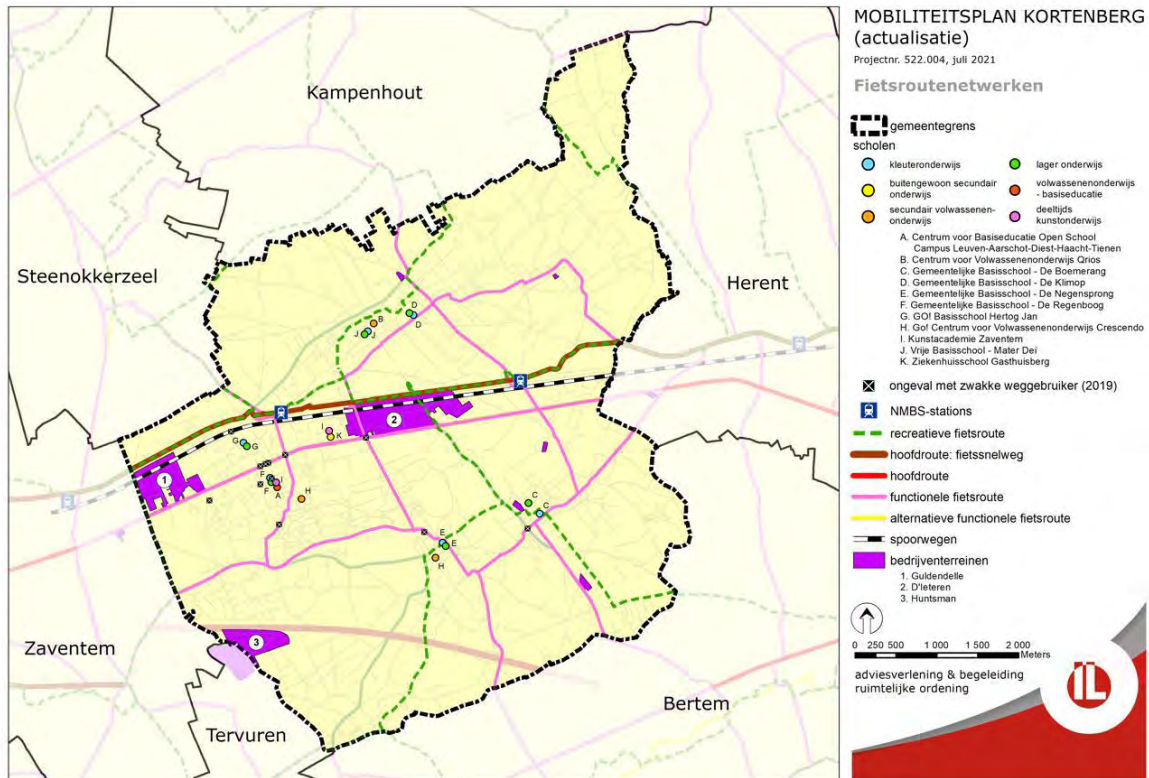
- fietsroutenetwerk;
- sluijverkeer;
- veilige schoolomgevingen en schoolroutes;
- communicatie.

In kader van de herziening werd een algemene bevraging onder de inwoners georganiseerd over de vier thema's en tijdens de verkenningsfase werd op 05 mei 2022 een workshop georganiseerd in kader van het participatietraject. Tijdens deze workshop werd aangehaald door de werkgroep dat er meer gebruik moet worden gemaakt van de trage wegen wanneer het gaat over het lokale fietsroutenetwerk en het aanleggen van veilige schoolroutes.

Momenteel is er in Kortenberg één fietssnelweg, namelijk de F3 tussen Leuven en Brussel. Deze loopt in Kortenberg evenwijdig met de spoorlijn tussen Leuven en Brussel. Verder bestaat het fietsroutenetwerk uit:

- bovenfunctioneel fietsroutenetwerk;
- recreatief fietsroutenetwerk;
- lokaal fietsroutenetwerk.

Trage wegen die voldoende uitgerust zijn, kunnen het fietsnetwerk verder aanvullen. Zij kunnen ingeschakeld worden om missing links in te vullen of als veiliger alternatief voor een drukke weg of voor recreatieve doeleinden



Kaart uit de verkenningsnota van het mobiliteitsplan met betrekking tot het fietsroutenetwerk.

### 2.3 Workshops gemeentediensten

Na de eerste analyse van de beleids- en planningscontext werd een reeks workshops georganiseerd met de verschillende gemeentediensten waarbij door elke dienst de raakvlakken met trage wegen en de relevante beleidsplannen doorsproken werden. Ook werden hier de eerste langeafstandswegen en verbinders aangeduid.

De volgende topics kwamen tijdens de workshops het sterkst naar voor:

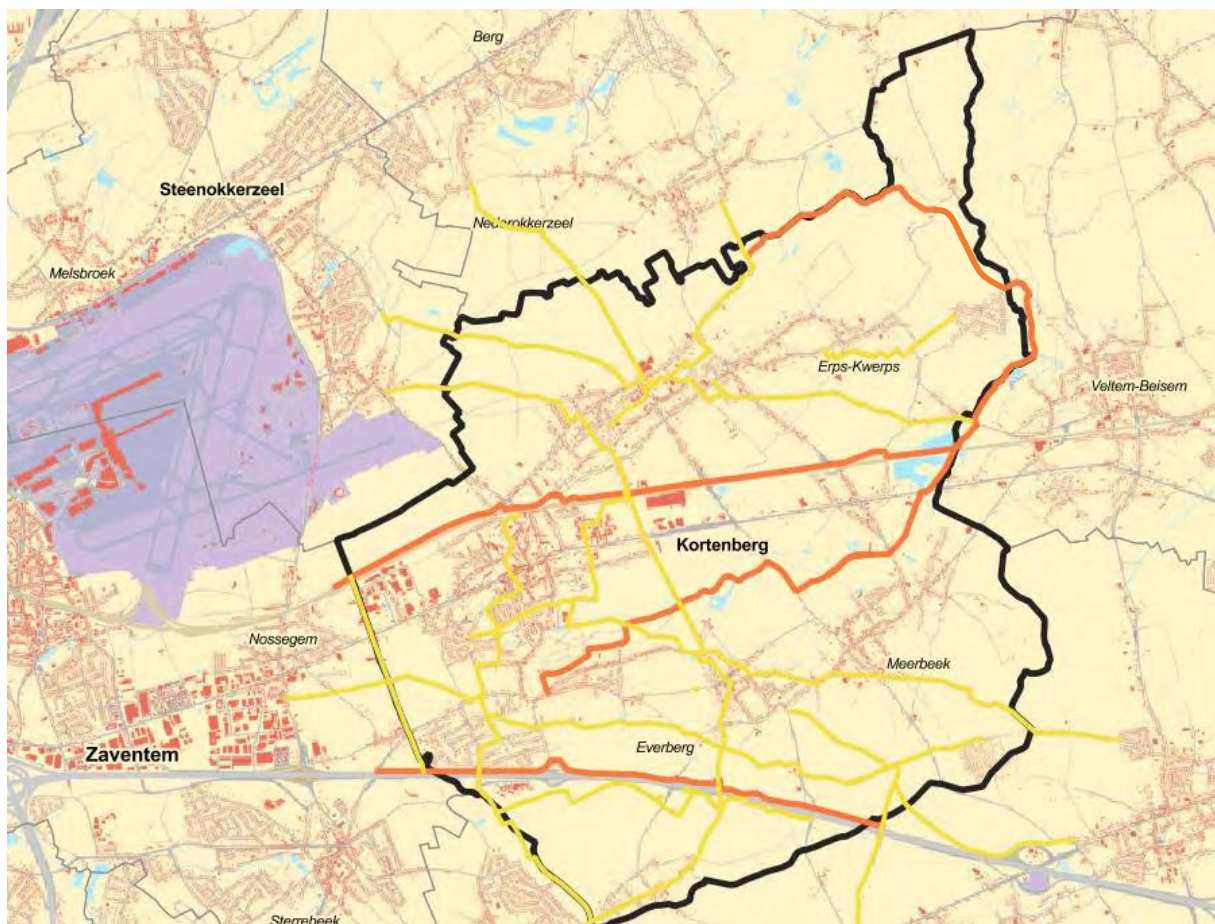
- Trage wegen die voldoende uitgerust zijn, kunnen het (lokale) fietsroutenetwerk verder aanvullen, dienen als veiliger alternatief voor een drukke weg (in het bijzonder voor scholieren) of ingeschakeld worden voor allerlei recreatieve doeleinden. Deze topic spoort samen met de herziening van het **mobiliteitsplan** en de **fietsprioriteitennota** en kwam uit de participatierondes van het mobiliteitsplan ook naar voor.
- Problematiek rond (voet)wegen die akkers dwarsen, het al dan niet inploegen van die “dwarsliggers” alsook het steeds breder worden van landbouwvoertuigen die gebruik maken van de (trage) wegen. Deze topic is ook gelinkt aan het **zwaarvervoerplan** van de gemeente.
- Trage wegen als drager van een netwerk voor lokaal en bovenlokaal (wandel)toerisme. Missing links in het **(digitaal) wandelnetwerk** kunnen verder uitgewerkt worden met waar nodig heropening en/of verleggingen van trage wegen. In de natte gebieden is het vaak moeilijk wandelen door modder of kapotte infrastructuur.
- “Blinde vlekken” in het netwerk. Het **Warandebos** is in eigendom van de prins, en de toegankelijkheid berust voor een groot deel op een gedoogbeleid van de prins. Nergens zijn aan- of afspraken op papier vastgelegd. De **Huntsman-site** is ook slecht ontsloten, hoewel hier vele wegen met potentieel liggen. Verkoop van deze sites kan in de toekomst zorgen voor kansen, de gemeente wenst zich hier graag op voor te bereiden.
- De trage wegen, en in het bijzonder de langsliggende bermen en houtkanten, zijn belangrijk voor heel wat (beschermde) planten en dieren in de gemeente. In 2022 keurde de gemeente een **nieuw bermbeheerplan** goed. Hierin werden de bermen geïnventariseerd, waaruit bleek dat een reeks voorheen bestaande bermen gedeeltelijk of volledig ingeploegd werden. Deze topic is ook gelinkt aan bovenstaande problematiek van de “dwarsliggers”.
- De (trage) mobiliteit in de gemeente wordt in grote mate bepaald door twee **harde barrières**: de autostrade en de spoorlijn. In mindere mate kunnen we hier ook nog de N2 bij tellen. Deze barrières zijn allemaal oost-west gericht, en beschikken over een beperkt aantal “doorsteken” die niet allemaal even vriendelijk zijn voor de trage weggebruiker. Hierdoor forceren ze op het trage wegennet een gelijkaardige oriëntatie: er zijn duidelijk meer en betere verbindingen in de oost-westrichting dan in de noord-zuidrichting.

## 2.4 Wensbeeld 'traag netwerk'

Het Gemeentewegendecreet legt bijzondere nadruk op zachte mobiliteit. Het gemeentelijk beleid moet zich richten op de uitbouw van een **veilig en fijnmazig netwerk aan lokale (trage) wegen**.

De ontwikkeling van een zogenaamd '**traag netwerk**' brengt **samenhang** in het vaak versnipperde geheel aan trage wegen door combinatie met de meest geschikte autoluwe en wandel- en fietsvriendelijke straten voor actieve mobiliteit. Het **wensbeeld** voor dit traag netwerk is een gemeentebreed streefbeeld op lange termijn, als leidraad voor de ontwikkeling en versterking van de lokale trage wegen. Het stapsgewijs opgebouwde wensbeeld is richtinggevend en dynamisch en kan wijzigen in functie van realisaties en toekomstige opportuniteiten.

De opbouw van het wensbeeld integreert de aanknopingspunten en de inzichten uit de **inventarisatie** (zie 1.3) en de **analyse van de lokale situatie** (zie 2.1) in combinatie met de output van een reeks **workshops of werksessies** waarbij verschillende gemeentediensten (Mobiliteit, Omgeving, Toerisme, Landbouw, Jeugd, Milieu, Sport en infrastructuur) betrokken werden. Deze werksessies vonden plaats op 23 en 29 maart 2022. Naast input voor het wensbeeld, kwamen hier ook enkele thema's naar voor die verder uitgediept of praktisch uitgewerkt kunnen worden.



*Globaal zicht op het wensbeeld met langeafstandswegen (groen) en verbinders (geel). In het detailbeeld worden alle andere trage wegen meegegeven als zgn. verfijners.*



Het **wensbeeld** voor het **traag netwerk** (zie *bijlage 3 – wensbeeld overzicht* en *bijlage 4 – wensbeeld detail*) kunnen we (hiërarchisch) visualiseren o.b.v. typologieën die elk een betekenis op een welbepaald schaalniveau representeren. De kaartvoorstelling geeft ook aan of het wegsegment samenvalt met een trage weg (al dan niet toegankelijk op dit moment), een straat of een wenslijn.

**Langeafstandsweg:** Bovenlokale en ononderbroken verbinding langs herkenbare groenblauwe structuren, lijninfrastructuur of bovenlokale historische verbindingen. Ze vormen samen het uithangbord van het netwerk.



*Fietstrajecten (links) en verbindingen langs beken of rivieren (rechts).*

**Verbinder:** Lokale weg die het netwerk tussen de langeafstandswegen en kernen verdicht op gemeentelijk niveau. Ze fungeren als wegwijzers voor actieve weggebruikers. Ook autoluwe, wandel- en fietsvriendelijke straten situeren zich hoofdzakelijk binnen deze typologie.



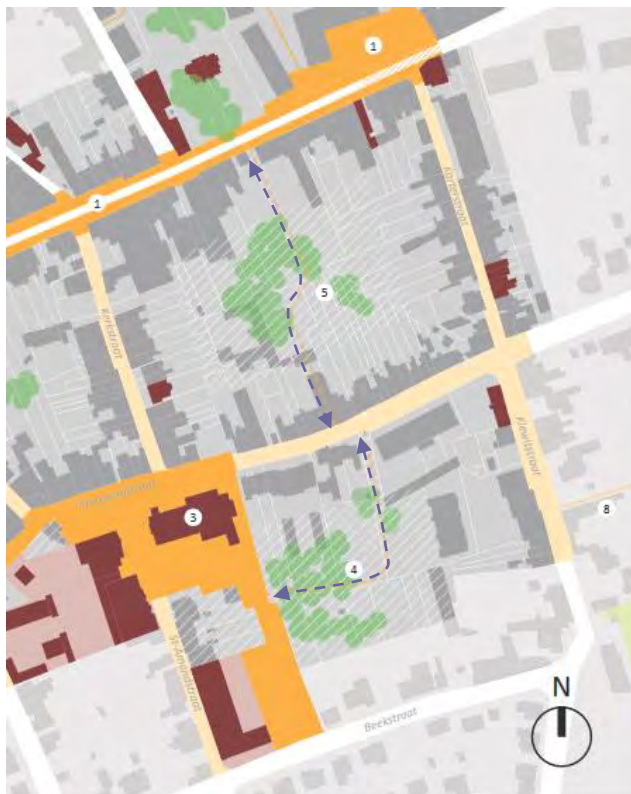
*De vele ruilverkavelingswegen zijn minstens autoluw en meestal autovrij.*

**Verfijner:** Trage wegen die dienst doen als doorsteek en / of verblijfsfunctie. Enerzijds gaat het om paden op wijk- of buurtniveau die het netwerk verfijnen door of tussen bebouwing, binnengebieden en terreinen. Deze worden zowel functioneel als recreatief gebruikt of als ontsluiting. Anderzijds gaat het over paden in de open of groene ruimte en waar beleving en (wandel)recreatie centraal staan. Ze zijn vooral bekend bij de lokale bewoners, maar kunnen ook ingeschakeld worden bij wandel-, ruiters- of fietsnetwerken. Algemeen kunnen we stellen dat alle trage wegen die niet tot één van de twee voorgaande categorieën behoort, een verfijner zal zijn.



*Bij deze typologie gaat het over fijnmazigheid en keuzemogelijkheid, tot diep in de wijk of groenpool.*

**Wenslijnen:** Hier loopt noch juridisch, noch in de feiten een trage weg. Toch is het belangrijk om hier in de toekomst een verbinding te realiseren. Wenslijnen kunnen deel uitmaken van een langeafstandsweg of een verbinder, maar kunnen ook op zichzelf staande verfijners zijn. Vaak komen wenslijnen voort uit andere plan- of beleidsdocumenten zoals RUP's, omgevingsanalyses, mobiliteitsplannen,.... Maar ook de workshops of de analyse van het bestaande netwerk kunnen leiden tot het toevoegen van wenslijnen.



*Uitsnede structuurschets kern Kortenberg uit Omgevingsanalyse (BRUT ism LAND, 2015). In vergelijking met de rest van de gemeente is deze omgeving arm aan trage verbindingen en onmiddellijke toegang tot groene ruimte. Voorgestelde verbindingen (4) en (5) in de omgevingsanalyse zouden de toestand verbeteren. Deze verbindingen zijn mee opgenomen als wenslijnen.*

## OPERATIONELE BELEIDSKEUZES/THEMATISCHE UITDIEPING

Het ontwikkelde wensbeeld voor het traag netwerk vormt de basis voor ingrepen en maatregelen die passen binnen weloverwogen keuzes om die visie te realiseren. Aan de hand van een of meerdere **gebiedsgerichte of thematische invalshoeken** kan stapsgewijs gewerkt worden aan de realisatie van (delen van) het wensbeeld op **korte en middellange termijn**.

Op basis van de zaken die in de workshop naar voren geschoven werden, is samen met de betrokken diensten gekozen voor **"veilige schoolverbindingen"** als operationele beleidskeuze.

Er lijken eveneens kansen in het combineren van de **problematiek van de "dwarsliggers" en die van de bermen**, die kansen zullen verder onderzocht worden in een thematische uitdieping. Verder zal ook een aanzet gegeven worden voor de (potentiele) toekomstige **ontsluiting van de site van Huntsman en omgeving**.

### **2.5 Operationele beleidskeuze: 'Veilige schoolverbindingen'**

De operationele beleidskeuze onderzoekt de **veilige schoolroutes**. Deze operationele beleidskeuze hangt nauw samen met het thema 'Veilige schoolomgeving en schoolroutes' in het mobiliteitsplan dat momenteel wordt herzien, en gaat over veilige schoolroutes, die zoveel mogelijk gebruik maken van het netwerk van trage wegen.

#### **- Werkwijze:**

Tijdens de **herziening van het mobiliteitsplan** werd tijdens een **algemene bevraging** bij de inwoners van Kortenberg gevraagd naar de schoolroutes die zij gebruiken. Aan de hand hiervan werden de routes in kaart gebracht. Deze kaart werd bovenop de inventarisatiekaart van de trage wegen gelegd.

Vervolgens werd nagegaan waar er een dichte bebouwing is en welke trage wegen, al dan niet toegankelijk, deze gebieden met de scholen verbinden en op deze manier een veiliger alternatief kunnen bieden voor een schoolroute langs een drukke baan.

Aan ieder wegsegment werden **één of meerdere acties** gekoppeld, die best worden uitgevoerd om de alternatieve route toegankelijk te maken of te houden. De acties werden onder meer bepaalde aan de hand van de foto's die tijdens de inventaris van de trage wegen werden gemaakt.

#### **- Het resultaat:**

Het resultaat is een kaart met alternatieve en veiligere schoolroutes en een overzicht van de te ondernemen acties.

Aan de hand hiervan kan de gemeente Kortenberg in samenwerking met de scholen zelf een veilig schoolroute-plan uitwerken en verspreiden naar de ouders om op deze manier meer kinderen te voet of met de fiets naar school te laten komen.

Het is natuurlijk niet mogelijk om voor alle schoolroutes een alternatief te vinden. Sommige schoolroutes of delen van schoolroutes lopen nog steeds langs wegen voor gemotoriseerd verkeer. Voor deze delen kan de gemeente nagaan wat er mogelijk is om de route of dit deel van de route veiliger te maken voor jonge fietsers en voetgangers,

vb. fietsstraten, snelheidsbeperking, ... Maar dit maakt geen deel uit van het beleidsplan rond trage wegen.

Uit het onderzoek is gebleken dat het vooral in **Erps-Kwerps, Everberg en Meerbeek** mogelijk is om **waardige alternatieve routes** samen te stellen. In deze deelgemeenten zijn veel trage wegen aanwezig. Veel van deze wegen zijn toegankelijk en goed onderhouden. Deze wegen zijn goed herkenbaar door middel van een straatnaambordje.

**Voor Kortenberg zelf is het moeilijker om waardige alternatieve routes te vinden.** De meeste trage wegen die gekend zijn in de atlas der buurtwegen, zijn in de loop der tijd omgevormd tot wegen voor gemotoriseerd verkeer. Een aantal trage wegen zijn ontoegankelijk geworden door bebouwing of werden reeds afgeschaft door procedures. Als gevolg hiervan ontbreekt het in Kortenberg aan een waardig alternatief langs het trage wegennetwerk en moet er eerder gekeken worden naar de maatregelen die in de schoolomgevingen en daarbuiten, kunnen genomen worden om de straten veiliger te maken voor (jonge) fietsers en voetgangers.

In de **omgevingsanalyse uit 2015** werden voor de kern van Kortenberg een paar **nieuwe trage wegen** voorgesteld. Er zouden doorsteken ontwikkeld worden binnen nieuwe woonprojecten, die bepaalde straten met elkaar kunnen verbinden. Deze gewenste verbindingen worden meegenomen als wenslijn in dit beleidsplan. Indien deze wenslijnen kunnen gerealiseerd worden, kunnen deze ingeschakeld worden om te dienen als een veilig alternatief voor schoolroutes. Ze kunnen een waardevol traject vormen voor de voetgangers en fietsers van de basisschool, met de nodige aandacht voor veilige oversteekplaatsen.

In de omgeving van de **wijk Vrebos** zijn verschillende trage wegen, onder meer in Hagenbos, terug te vinden. Toch is het niet gemakkelijk om hier een alternatieve schoolroute te vinden naar één van de gemeentescholen. Het grootste probleem hierbij is het kruisen van de E40 op een veilige en comfortabele manier voor fietsers en voetgangers, van alle leeftijden.

De Huntmansite wordt aangehaald als een slecht ontsloten site met vele wegen met potentieel. Een mogelijke verkoop van deze site in de toekomst biedt kansen om te zorgen voor ontsluiting en een verbinding te maken met de kern van Kortenberg.

In de hele gemeente is het ontbreken van noord – zuid verbindingen een groot obstakel voor het trage wegennetwerk. De noord-zuid assen worden onderbroken door:

- E40;
- Leuvensesteenweg;
- spoorlijn tussen Leuven en Brussel.

Dit verklaart waarom de alternatieve schoolroutes bijna altijd oost-west georiënteerd zijn en binnen dezelfde deelgemeente blijven. Enkel de routes in Meerbeek en Everberg kunnen gecombineerd worden.

Een alternatieve schoolroute betekent vaak een langere route. Hier moet de afweging gemaakt worden tussen een minder veiligere route langs wegen met gemotoriseerd verkeer en een veiligere route langs trage wegen met veel minder of soms zelfs geen gemotoriseerd verkeer. Als de trage wegen goed toegankelijk zijn, kan de extra reistijd beperkt zijn, omdat er minder of geen rekening gehouden moet worden met het gemotoriseerd verkeer. Kinderen kunnen er veiliger fietsen of wandelen.

## - Acties:

Een veel voorkomende actie is het onderhoud van de bestaande wegjes. Het onderhoud kan bestaan uit het maaien van graskanten en onkruid, het snoeien van overhangende takken en hagen, ... Maar het is verkeerd om te denken dat het onderhouden en openhouden van trage wegen enkel een verantwoordelijkheid zou zijn van de gemeente. Onderhoud van de trage wegen kan ook door het aanschrijven van de aanpalende eigenaars met de vraag om tijdig hagen te snoeien, zodat de betrokken wegjes niet overwoekeren en onbruikbaar worden.

Het is raadzaam dat de gemeente Kortenberg een verordening zou opstellen waarin het onderhoud van aangrenzende hagen, graskanten en bomen door aanpalende eigenaars wordt vastgelegd (ter vervanging van het "provinciaal reglement op de trage wegen, dat met de inwerkingtreding van het decreet op de gemeentewegen, afgeschaft is).

Verschillende routes lopen gedeeltelijk langs of tussen huizen en tuinen. Voor deze delen spreekt het voor zich dat er wordt toegezien op het storend gebruik. De hinder dient voor de omgeving beperkt te blijven.

Wanneer de actie 'veiligheid verbeteren' is toegewezen, is de trage weg vaak in een bos gelegen. Om de veiligheid hier te verbeteren, kan er nagedacht worden om verlichting te plaatsen die rekening houdt met de natuurlijke omgeving, maar de zichtbaarheid van de weg en het veiligheidsgevoel van de gebruiker vergroot wanneer het donker is buiten.

Een aantal andere acties zijn nog:

- het vullen van putten,
- het ontharden van een trage weg;
- het vergroten van de herkenning van een weg.

De kaart en acties met betrekking tot deze OBK worden gevisualiseerd in **bijlage 5 – OBK scholenroutes**.

## **2.6 Thematische uitdiepingen: "Dwarsliggers en blinde vlekken".**

### - Dwarsliggers

Een bezorgdheid die vanuit verschillende beleidsdomeinen naar voren kwam, was die omtrent de voet- en buurtwegen die landbouw(gebruiks)percelen dwarsen. Voor de landbouwers bemoeilijken deze **dwarsliggers** vaak de bedrijfsuitvoering. Aan de andere kant moet de gemeente zorgen voor naleving van het bermdecreet en heeft Agentschap Natuur en Bos al per brief te kennen gegeven dat ze strengere terreincontroles plannen.

Al de opmerkingen in de workshops in overweging genomen, lijkt het aangewezen om de binnen dit thema een voorzet uit te werken voor een werkwijze waarbij aan de ene kant (in de mate waarin mogelijk) de ligging en hoeveelheid (voet)wegen aangepast kunnen worden aan de bedrijfsvoering van de landbouwers en aan de andere kant bepaalde wegbermen beschermd of zelfs verbreed kunnen worden. Typische ingrepen hierbij kunnen zijn: afpalen van rooilijnen, verleggen van rooilijnen, verbreden van rooilijnen, afschaffen van rooilijnen.

Dit plan van aanpak zou, is samenspraak met de betrokken sectoren, toegepast worden over de volledige gemeente en moet resulteren in een win-win situatie voor de exploitatie van de velden en het versterken van de ecologische bermen in de open ruimte ten behoeve van het algemeen belang. Belangrijk is wel te melden dat realisaties

op terrein enkel mogelijk zijn als de effectief resulteert in een win-win situatie, en dat de gemeente vervolgens ook de bestaande officiële breedte van de verlegde én bestaande wegen (inclusief de bermen) wil laten respecteren. Ook hier moeten duidelijke afspraken rond gemaakt worden.

We stellen volgende uitgangspunten en randvoorwaarden als houvast voor het proces:

1. Bestaande wegen met een duidelijke bedding worden maximaal behouden.
  - Verlegging wel mogelijk als impact op bedrijfsuitvoering onredelijk groot is.  
(hoe te kwantificeren?)
  - De bedding wordt vrijgehouden op de wettelijke breedte  
Waar nodig of wenselijk kan de rooilijn afgepaald worden
  - Waar nodig voor landbouw kan de weg verbreed worden
  
2. Voetwegen die( landbouwgebruiks)percelen dwarsen worden maximaal verlegd, bij voorkeur op de grenzen van die gebruikspcelen, of zo nodig op grenzen van kadastrale percelen.
  - Eventueel ook buurtwegen. Als de bedding nog privaat is, wordt deze na de verlegging verworven door de gemeente. Alle percelen moeten nog wel, via publieke of private erfdienstbaarheden/uitwegen, bereikbaar blijven. De wegen worden vervolgend ook van een nieuwe berm voorzien.
  - Ook opheffing van voetwegen is mogelijk, mits deze in het algemeen belang gemotiveerd kunnen (zie ook hoger voor de vereiste win-win).
  - Verder zal er voldoende aandacht besteed moeten worden aan de exploitatie van de percelen op terrein. Vaak liggen de trage wegen wel op kadastrale perceelgrenzen, maar zijn deze kadastrale percelen samengenomen tot één gebruikspceel. Niet alleen kunnen zo'n gebruikspcelen door de landbouwer in de tijd geroteerd worden, soms kunnen ook stukken ingewisseld worden met percelen van andere pachters. De soms complexe verwevenheid tussen deze actoren kan enkel duidelijk gemaakt worden door de grondgebruikers zelf.

#### - Blinde vlekken

Een tweede punt van aandacht voor de gemeente zijn de blinde vlekken in het bestaande trage netwerk.

De meest frappante blinde vlek op de kaart is het prinselijk domein. Het overgrote deel van de wegen die op het domein liggen zijn geen gemeentewegen, en het gebruik hiervan wordt slechts gedoogd.

Hoewel kleiner in oppervlakte, is ook de Huntsman site een blinde vlek. Door de teloorgang van een reeks gemeentewegen en de plaatsing van een groot hekwerk is de connectiviteit van het netwerk hier sterk onderbroken.

De kansen en knelpunten met betrekking tot deze blinde vlek worden uitgewerkt en gevisualiseerd in **bijlage 6 – Thematische verdieping Huntsman**.

### 3. AFWEGINGSKADER

Het afwegingskader is enerzijds een procedureel kader conform het GWD. Anderzijds bestaat het uit een reeks toetsstenen die de gemeente helpen bij het nemen van beslissingen met een impact op het traag netwerk.

In het **eerste deel** van het afwegingskader wordt toegelicht over welke soort beslissingen het gaat. Welke situaties kunnen aanleiding zijn van een te nemen gemeentelijke beslissing?

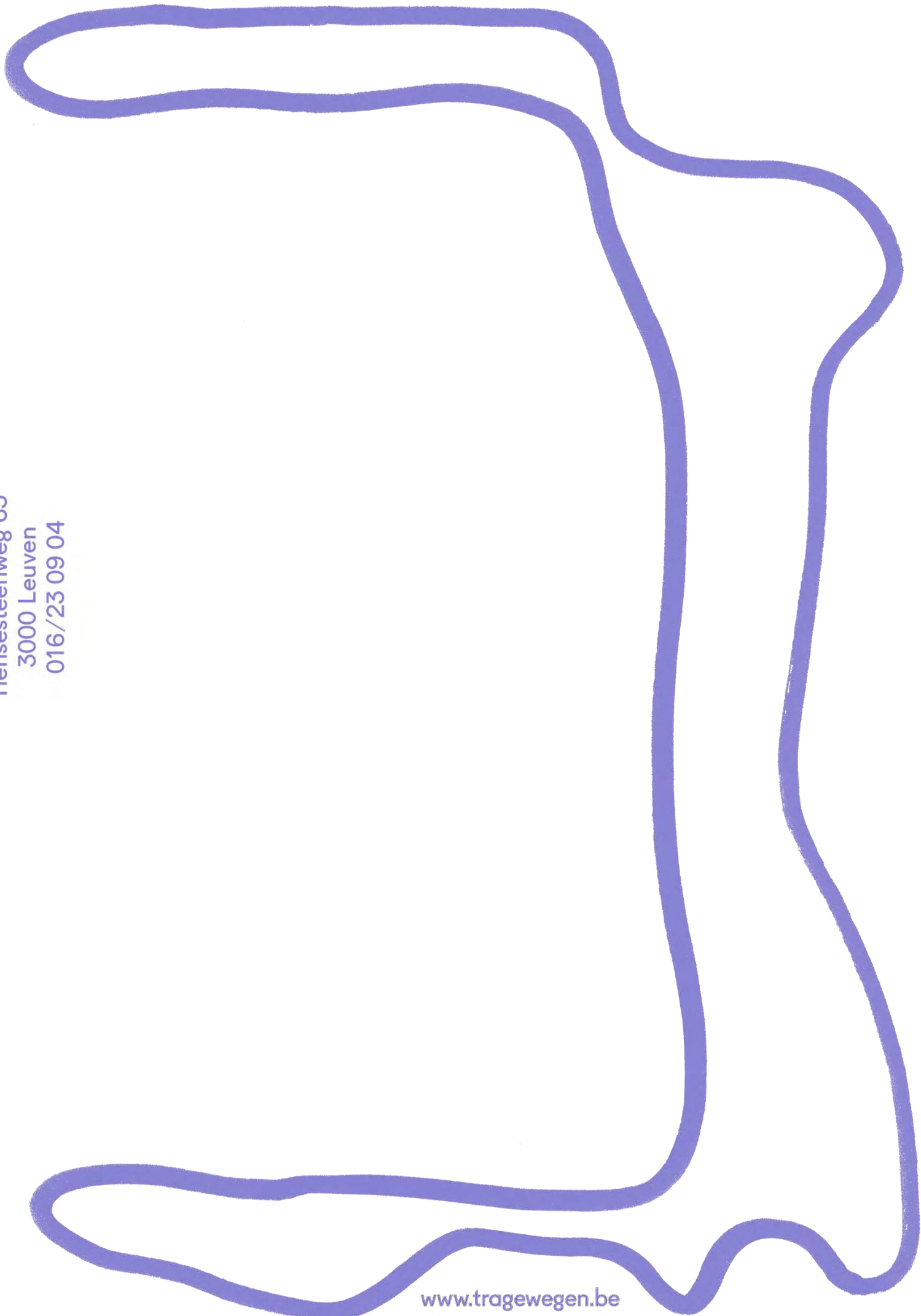
Het **tweede deel** geeft een overzicht van de afwegingsgronden voor beslissingen. Deze afwegingsgronden zijn gebaseerd op de doelstellingen en principes uit het GWD, op de gewenste structuur van het traag netwerk en worden aangevuld met een aantal concrete toetsstenen in dit afwegingskader.

Een **derde deel** bevat als annex een overzicht van voorbeelddocumenten.

Het afwegingskader hoort als **bijlage 7** bij het beleidskader.


Tiensesteenweg 63  
3000 Leuven  
016/23 09 04


[www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be)  
[info@tragewegen.be](mailto:info@tragewegen.be)







# Inventarisatie Trage Wegen Kortenberg

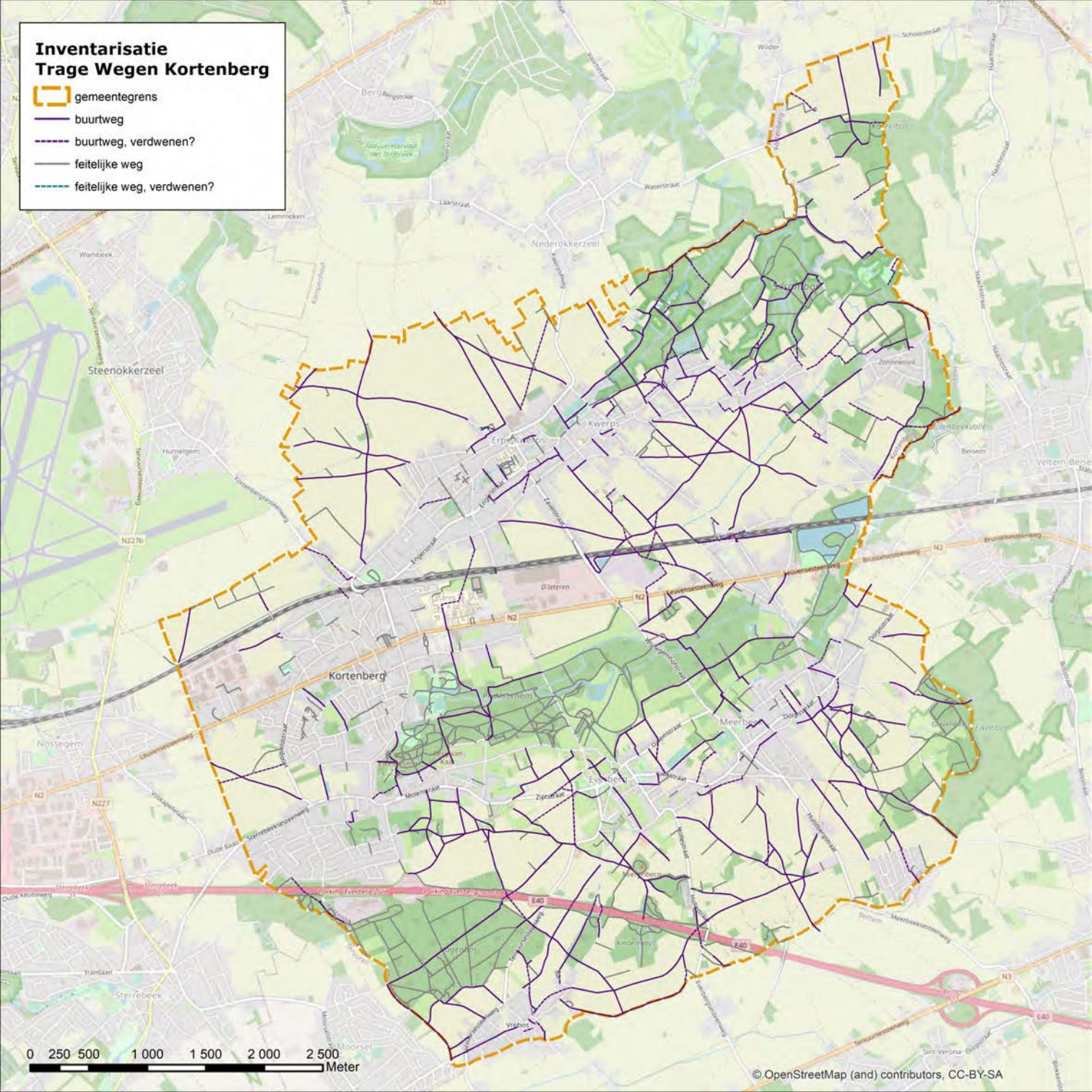
 gemeentegrens

 buurtweg

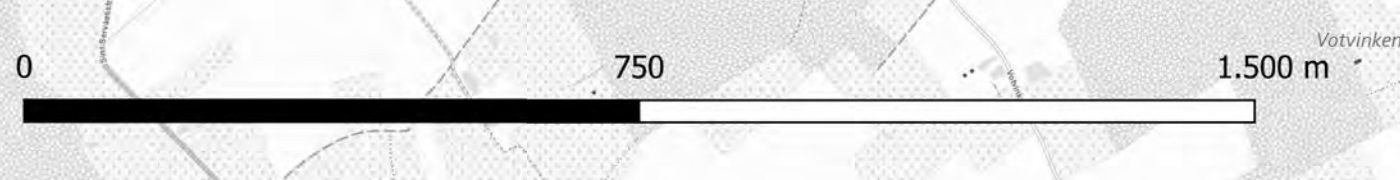
 buurtweg, verdwenen?

 feitelijke weg

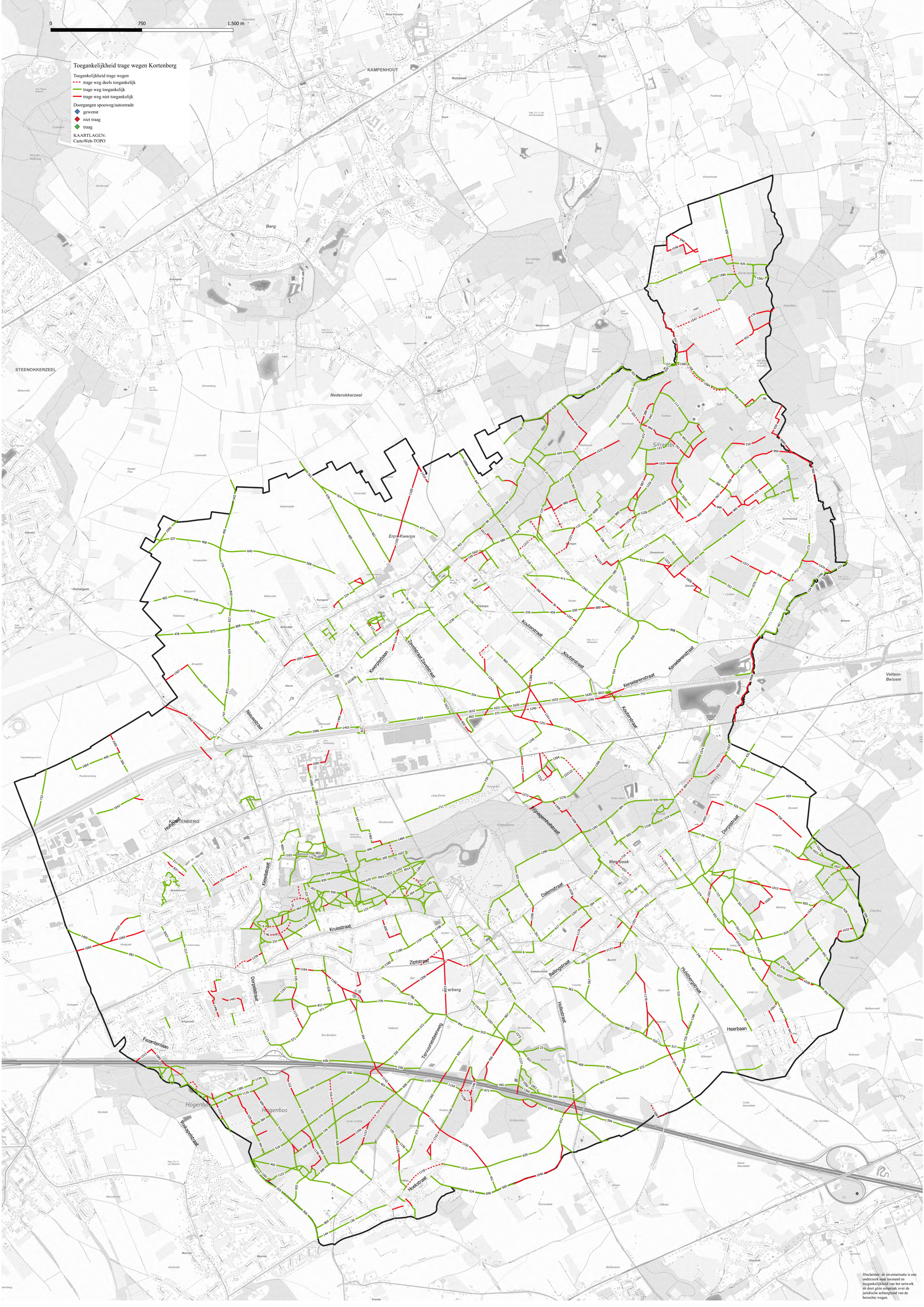
 feitelijke weg, verdwenen?



0 250 500 1 000 1 500 2 000 2 500  
Meter



- Toegankelijkheid trage wegen Kortenberg**
- trage weg deels toegankelijk
  - trage weg toegankelijk
  - trage weg niet toegankelijk
- Doorgangen spoorweg/autostrade**
- ◆ gewent
  - ◆ niet traag
  - ◆ traag
- KAARTLAGEN:**  
CartoWeb-TOPO

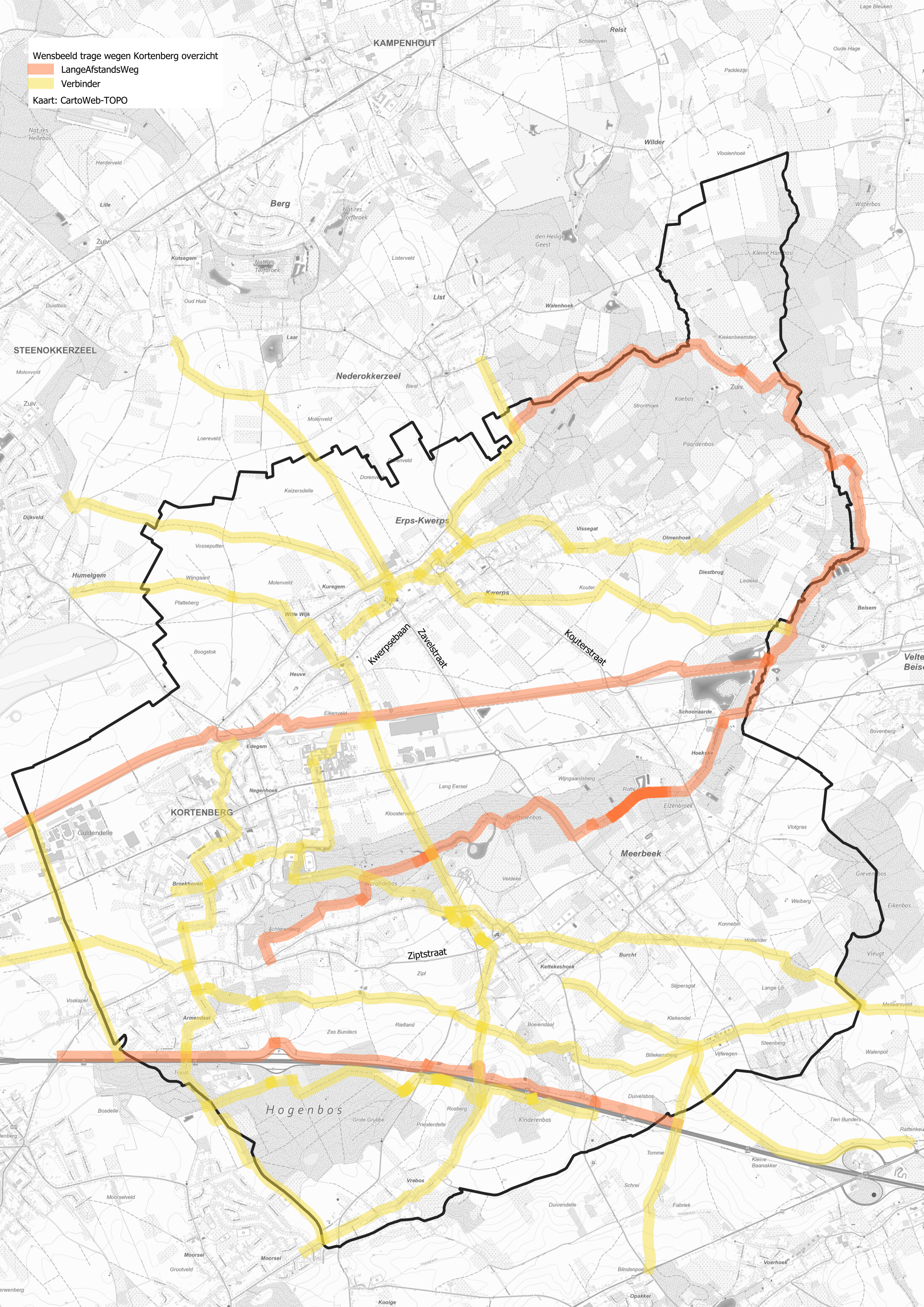


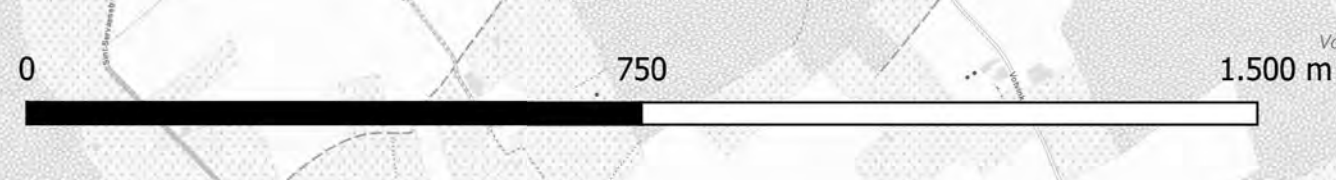
Disclaimer: de inventarisatie is een onderzoek naar toestand en toegankelijkheid van het netwerk en doet geen uitspraak over de juridische achtergrond van de berechte wegen.

Wensbeeld trage wegen Kortenberg overzicht

- LangeAfstandsWeg
- Verbinder

Kaart: CartoWeb-TOPO





- Wensbeeld trage wegen Kortenberg**
- Wensbeeld traag netwerk
  - LangeAfstandsWeg
  - Verbinder
  - Verfijners
  - trage weg deels toegankelijk
  - trage weg toegankelijk
  - trage weg niet toegankelijk
  - wenslijnen
  - Doorgangen spoorweg/autostrade
  - gewenst
  - niet traag
  - traag
- KAARTLAGEN:  
CartoWeb-TOPO



nr	naam	ingreep	ingreep 2	opmerking
1	Voetweg 59	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras / onkruid
2		630 - Herkenning vergroten	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag
3	voetweg 60	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
4	voetweg 60	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag
5	voetweg 60	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
6	voetweg 9	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	630 - Herkenning verrotten	onderhoud door aangelanden van haag
7	voetweg 9	100 - Geen ingrepen		
8	voetweg 9	621 - Verlichting plaatsen		nagaan of het mogelijk is om verlichting te plaatsen
9	voetweg 55	621 - Verlichting plaatsen		nagaan wat de mogelijkheid is om verlichting te plaatsen
10		520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takk
11	voetweg 74	330 - Misleidend privaat karakter wegnemen (bv. hek, bordje privaat?)		nut van poort onderzoeken en eventueel een ander alternatief onderzoeken
12	voetweg 74	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		in de herfst zorgen voor de opkuis van bladeren
13	voetweg 76	100 - Geen ingrepen		
14	voetweg 76	510 - Heraanleg bedding (bv. verharden, ontharden, infrezen, knuppelpad, waterhuishouding)		ontharden van weg
15	voetweg 76	510 - Heraanleg bedding (bv. verharden, ontharden, infrezen, knuppelpad, waterhuishouding)		ontharden van weg
16	voetweg 76	510 - Heraanleg bedding (bv. verharden, ontharden, infrezen, knuppelpad, waterhuishouding)		ontharden en weg gelijk maken
17	voetweg 79	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	630 - Herkenning verrotten	onderhoud door gemeente van gras/onkruid - herkenning verrotten langs Kwerpsebaan
18	Buurtweg 1	100 - Geen ingrepen		
19	Buurtweg 1	100 - Geen ingrepen		
20	Buurtweg 1	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
21	buurtweg 7	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
22	buurtweg 7	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
23	buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
24	buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		2de deel: vullen van putten
25	Buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
26	Buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
27	buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
28	Buurtweg 1	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	550 - Breedte optimaliseren	vullen van putten en voorkomen dat weg omgeploegd wordt
29	Buurtweg 1	100 - Geen ingrepen		
30	Buurtweg 1/22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		
31	Buurtweg 22/1	100 - Geen ingrepen		
32	buurtweg 22	100 - Geen ingrepen		
33	voetweg 44	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
34	voetweg 44	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
35	voetweg 39	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		voorkomen dat het wegje wordt omgeploegd door het aanschrijven van de landbouwer
36	verlegging van voetweg 39	100 - Geen ingrepen		
37	voetweg 39	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras / onkruid
38	voetweg 40	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
39	voetweg 39	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding		bedding gelijk maken
40	buurtweg 33	100 - Geen ingrepen		nakiiken of het mogelijk is om verlichting te plaatsen
41	buurtweg 36	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
42	buurtweg 36	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
43	buurtweg 36	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van hagen en gras/onkruid
44		310 - Terug openmaken: grondig snoeien en maaien, achterstallig onderhoud	230 - Weg opnemen in openbaar traag netwerk	geen officiele buurtweg - opnemen in openbaar domein
45	Buurtweg 23	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding		gelijk maken van bedding - uitgesleten door landbouwvoertuigen
46	Buurtweg 23	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	bedding gelijk maken, want uitgesleten door landbouwvoertuigen - vullen van putten
47	Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
48	Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
49	Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
50	buurtweg 23	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
51	Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten

nr	naam	ingreep	ingreep 2	opmerking
52	Broekstraat	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken en haag
53	Broekstraat	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	812 - Fietsstraat maken	herstelling van wegdek - omvormen tot fietsstraat
54	buurtweg 12	620 - Veiligheid verbeteren		nagaan wat de mogelijkheid is om verlichting te plaatsen
55	buurtweg 12	620 - Veiligheid verbeteren		nagaan of het mogelijk is om verlichting te plaatsen
56	buurtweg 20	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
57	buurtweg 20	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van gras maaien
58	voetweg 12	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van overhangende takken / maaien
59	voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding	in de herfst zorgen voor de opkuis van naalden en bladeren
60	voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	550 - Breedte optimaliseren	onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
61	voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
62	voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van hagen
63	voetweg 24	630 - Herkenning vergroten	430	herkenning vergroten langs de kant van de Gemeentehuisstraat
64	voetweg 26	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van onkruid
65	voetweg 29	213 - Brug aanleggen	520	aanleggen van brugje - momenteel enkel een plank
66	voetweg 29	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding		oplossing zoeken voor losliggend steenpuin
67	voetweg 29	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken
68	voetweg 29	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken - onderhoud door gemeente van gras en onkruid
69	voetweg 29	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag en overhangende takken
70	voetweg 30	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding	onderhoud door aangelanden van overhangende takken en haag - weg opnieuw effen maken, is een spoor in
71	voetweg 31	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken
72	voetweg 31	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
73	voetweg 31	540 - Toegang verbeteren	630 - Herkenning vergroten	vrij smalle toegang - herkenning vergroten langs de Dorpsstraat
74	voetweg 32	100 - Geen ingrepen		
75	voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
76	voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
77	voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
78	voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	630 - Herkenning vergroten	onderhoud door gemeente van gras/onkruid - herkenning verhogen langs Wijnegemhofstraat
79	voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente: gras maaien
80	voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	230 - Weg opnemen in openbaar traag netwerk	onderhoud van overhangende takken
81	voetweg 32	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		onderhoud door gemeente van overhangende takken
82	voetweg 32	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
83	voetweg 48	100 - Geen ingrepen		
84	voetweg 48	100 - Geen ingrepen		
85	voetweg 48	100 - Geen ingrepen		
86	voetweg 49	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
87	voetweg 49	540 - Toegang verbeteren		omploegen tegengaan door het aanschrijven van landbouwer die grond bewerkt
88	voetweg 49	540 - Toegang verbeteren	630 - Herkenning vergroten	omploegen tegengaan door het aanschrijven van landbouwer die grond bewerkt
89	voetweg 62	550 - Breedte optimaliseren	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
90	voetweg 64	542 - Paaltjes of fietssas optimaliseren (of verwijderen)	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	nut van paaltje nagaan - onderhoud door gemeente: onkruid en gras maaien
91	voetweg 68	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken
92	voetweg 69	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	540 - Toegang verbeteren	onderhoud door gemeente van gras / onkruid - onderhoud door aangelanden van haag
93	voetweg 69	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
94	voetweg 7	100 - Geen ingrepen		
95		100 - Geen ingrepen		
96		530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		opvullen van putten
97		550 - Breedte optimaliseren	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag
98		550 - Breedte optimaliseren	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door gemeente van gras / onkruid
99		630 - Herkenning vergroten		herkenning vergroten langs de Kwikstraat

naam	ingreep	ingreep 2	opmerking
1 Voetweg 59	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras / onkruid
2	530 - Herkenning vergroten	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag
3 voetweg 60	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
4 voetweg 60	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag
5 voetweg 60	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
6 voetweg 9	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	530 - Herkenning vergroten	onderhoud door aangelanden van haag
7 voetweg 9	100 - Geen ingrepen		
8 voetweg 9	621 - Verlichting plaatsen		nagaan of het mogelijk is om verlichting te plaatsen
9 voetweg 55	621 - Verlichting plaatsen		nagaan wat de mogelijkheid is om verlichting te plaatsen
10	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takk
11 voetweg 74	330 - Misleidend privaat karakter wegnemen (bv. hek, bordje privaat?)		nut van poort onderzoeken en eventueel een ander alternatief onderzoeken
12 voetweg 74	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		in de herfst zorgen voor de opkuis van bladeren
13 voetweg 76	100 - Geen ingrepen		
14 voetweg 76	510 - Heraanleg bedding (bv. verharden, ontharden, infrezen, knuppelpad, waterhuishouding)		ontharden van weg
15 voetweg 76	510 - Heraanleg bedding (bv. verharden, ontharden, infrezen, knuppelpad, waterhuishouding)		ontharden van weg
16 voetweg 76	510 - Heraanleg bedding (bv. verharden, ontharden, infrezen, knuppelpad, waterhuishouding)		ontharden en weg gelijk maken
17 voetweg 79	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	530 - Herkenning vergroten	onderhoud door gemeente van gras/onkruid - herkenning vergroten langs Kwerpsbeisan
18 Buurtweg 1	100 - Geen ingrepen		
19 Buurtweg 1	100 - Geen ingrepen		
20 Buurtweg 1	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
21 buurtweg 7	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
22 buurtweg 7	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
23 buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
24 buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		2de deel: vullen van putten
25 Buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
26 Buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
27 buurtweg 22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
28 Buurtweg 1	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	550 - Breedte optimaliseren	vullen van putten en voorkomen dat weg omgeploegd wordt
29 Buurtweg 1	100 - Geen ingrepen		
30 Buurtweg 1/22	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		
31 Buurtweg 22/1	100 - Geen ingrepen		
32 buurtweg 22	100 - Geen ingrepen		
33 voetweg 44	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
34 voetweg 44	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
35 voetweg 39	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		voorkomen dat het wegje wordt omgeploegd door het aanschrijven van de landbouwer
36 verlegging van voetweg 39	100 - Geen ingrepen		
37 voetweg 39	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras / onkruid
38 voetweg 40	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
39 voetweg 39	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding		bedding gelijk maken
40 buurtweg 33	100 - Geen ingrepen		nakijken of het mogelijk is om verlichting te plaatsen
41 buurtweg 36	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
42 buurtweg 36	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
43 buurtweg 36	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van hagen en gras/onkruid
44	310 - Terug openmaken: grondig snoeien en maaien, achterstallig onderhoud	230 - Weg opnemen in openbaar traag netwerk	geen officiële buurtweg - opnemen in openbaar domein
45 Buurtweg 23	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding		gelijk maken van bedding - uitgesloten door landbouwvoertuigen
46 Buurtweg 23	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	bedding gelijk maken, want uitgesloten door landbouwvoertuigen - vullen van putten
47 Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
48 Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
49 Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
50 buurtweg 23	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
51 Buurtweg 23	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten





naam	ingreep	ingreep 2	opmerking
52 Broekstraat	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken en haag
53 Broekstraat	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)	812 - Fietsstraat maken	herstelling van wegdek - omvormen tot fietsstraat
54 buurtweg 12	620 - Veiligheid verbeteren		nagaan wat de mogelijkheid is om verlichting te plaatsen
55 buurtweg 12	620 - Veiligheid verbeteren		nagaan of het mogelijk is om verlichting te plaatsen
56 buurtweg 20	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
57 buurtweg 20	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van gras maaien
58 voetweg 12	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van overhangende takken / maaien
59 voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding	in de herfst zorgen voor de opkuis van naalden en bladeren
60 voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	550 - Breedte optimaliseren	onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
61 voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
62 voetweg 24	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud van hagen
63 voetweg 24	630 - Herkenning vergroten	430	herkenning vergroten langs de kant van de Gemeentehuisstraat
64 voetweg 26	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van onkruid
65 voetweg 29	213 - Brug aanleggen	520	aanleggen van brugge - momenteel enkel een plank
66 voetweg 29	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding		oplossing zoeken voor losliggend steenpuin
67 voetweg 29	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken
68 voetweg 29	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken - onderhoud door gemeente van gras en onkruid
69 voetweg 29	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag en overhangende takken
70 voetweg 30	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	500 - Comfort verhogen en opwaarderen wegbedding	onderhoud door aangelanden van overhangende takken en haag - weg opnieuw effen maken, is een spoor in
71 voetweg 31	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken
72 voetweg 31	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
73 voetweg 31	540 - Toegang verbeteren	630 - herkenning vergroten	van smalle toegang - herkenning vergroten langs de Dorpsstraat
74 voetweg 32	100 - Geen ingrepen		
75 voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
76 voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag
77 voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente van gras/onkruid
78 voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	530 - Herkenning vergroten	onderhoud door gemeente van gras/onkruid - herkenning verhogen langs Wijnegemhofstraat
79 voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door gemeente: gras maaien
80 voetweg 32	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	230 - Weg opnemen in openbaar braag netwerk	onderhoud van overhangende takken
81 voetweg 32	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		onderhoud door gemeente van overhangende takken
82 voetweg 32	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		vullen van putten
83 voetweg 48	100 - Geen ingrepen		
84 voetweg 48	100 - Geen ingrepen		
85 voetweg 48	100 - Geen ingrepen		
86 voetweg 49	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
87 voetweg 49	540 - Toegang verbeteren		omplegen tegengaan door het aanschrijven van landbouwer die grond bewerkt
88 voetweg 49	540 - Toegang verbeteren	630 - herkenning vergroten	omplegen tegengaan door het aanschrijven van landbouwer die grond bewerkt
89 voetweg 62	550 - Breedte optimaliseren	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
90 voetweg 64	542 - Paaltjes of fietssas optimaliseren (of verwijderen)	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	nut van paaltje nagaan - onderhoud door gemeente: onkruid en gras maaien
91 voetweg 68	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van overhangende takken
92 voetweg 69	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	540 - Toegang verbeteren	onderhoud door gemeente van gras / onkruid - onderhoud door aangelanden van haag
93 voetweg 69	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)		onderhoud door aangelanden van haag - onderhoud door gemeente van gras/onkruid
94 voetweg 7	100 - Geen ingrepen		
95	100 - Geen ingrepen		
96	530 - Herstellingen aan de bedding (bv. putten vullen, tegel bijleggen?)		opvullen van putten
97	550 - Breedte optimaliseren	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door aangelanden van haag
98	550 - Breedte optimaliseren	520 - Regelmatig onderhoud voorzien (bv. opnemen in planning groendienst)	onderhoud door gemeente van gras / onkruid
99	630 - Herkenning vergroten		herkenning vergroten langs de Kwikstraat







 fusiegemeentegrens Kortenberg

veilige schoolroute

 trage wegen

 wegen gemotoriseerd verkeer

 scholen

 huidige schoolroute

## Thematische uitdieping Huntsman-site

### Kansen en knelpunten voor het traag netwerk



De site van Huntsman en bijhorende omliggende gronden zijn voor het traag verkeer een niet te verwaarlozen knelpunt maar ook een grote kans. In dit document wordt getracht kort weer te geven wat de feitelijke en juridische toestand op dit moment is aan de hand van kaartmateriaal, en wordt een voorzet gegeven om de site te ontsluiten.

#### **Waarnemingen:**

Op het GRB (kaart 1) zien we weinig wegenis, enkel de Everslaan en de Voskapelstraat (op grondgebied Zaventem en Tervuren, op ander kaarten aangegeven als Bosdellestraat). De site van Huntsman ligt op één groot kadastraal perceel.

Als we op OpenStreetmaps kijken (kaart 2, een open source kaart die door de gebruikers wordt opgemaakt en up-to-date gehouden) zien we door het bosgebied veel paden lopen. Ook op Strava (kaart 3), een kaart waar vooral sporters en wandelaars hun routes op tonen (op basis van gps-trackers), is te zien dat er veel passage is in het gebied (hoe harder een lijn 'oplicht', hoe meer gebruik er geweest is).

Op de atlas der buurtwegen (kaart 4) zien we een aantal wegen, deze zijn echter niet zoals meestal aangegeven met "chemin" of "sentier", maar wel als "chemin particulier" of "avenue".

Als kan aangetoond worden dat deze wegen ooit in gebruik zijn genomen moeten ze, rekening houdend met het cassatiearrest van 22 april 1983, beschouwd worden als een officiële buurtweg.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Cass. 22 april 1983, *Pas.*, 1983, 948. *Arr. Cass*, 1982-83, 1032, *R.W.*, 1983-84, 862. Contra: Luik 8 maart 1860. *Pas.*, 1861, 266, *B.J.*, 1864, 1432; R. WILKIN, *La voirie communale*, 1938. nr. 24; R. WILKIN, *Voirie et alignement*, 1964, nr. 50; H. GRANDJEAN, *Droit rural*, *Verviers*, 1931, nr. 603; Pand. B., "Chemin vicinal", nr. 124.

Ter illustratie achteraan ook het verleggingsdossier van voetweg 57 (kaart 7).

### Interpretatie:

Als we de wegen uit de atlas der buurtwegen overzetten op het GRB (kaart 5), is te zien dat er op het kadastraal perceel van de site toch enkele gemeentewegen lopen:

- Sentier 57 loopt door het perceel en verder op de gemeentegrens (exacte ligging is te bepalen door landmeter). De weg wordt ook nog aangegeven als pad op de topokaart van 1989, inclusief een doorsteek naar de Everslaan.
- Avenue a<sup>2</sup> loopt dwars door het perceel, tot dicht tegen de gebouwen. De weg is aangegeven op de topografische kaart van 1989 (NGI) en het eerste deel van de weg staat ook in het wijzigingsdocument van voetweg 75 aangeduid als “openbare weg”. Op basis van deze documenten kan aangetoond worden dat de weg in publiek gebruik geweest is.
- Avenue b loopt over het perceel, tot vlak tegen de gebouwen en gedeeltelijk over de parking. Het zuidelijke deel van deze weg komt voor op de topografische kaart van 1989 en de volledige weg wordt in het wijzigingsdocument ook aangegeven als “openbare weg”.
- Chemin particulier b loopt ook op het perceel, en sluit aan op avenue b. Ook deze wordt weergegeven in het wijzigingsdocument en op de topo '89.
- Avenue c (die verderop doorloopt als chemin particulier c) lijkt niet op het perceel van de site te liggen, en wordt ook duidelijk weergegeven op de topo '89.

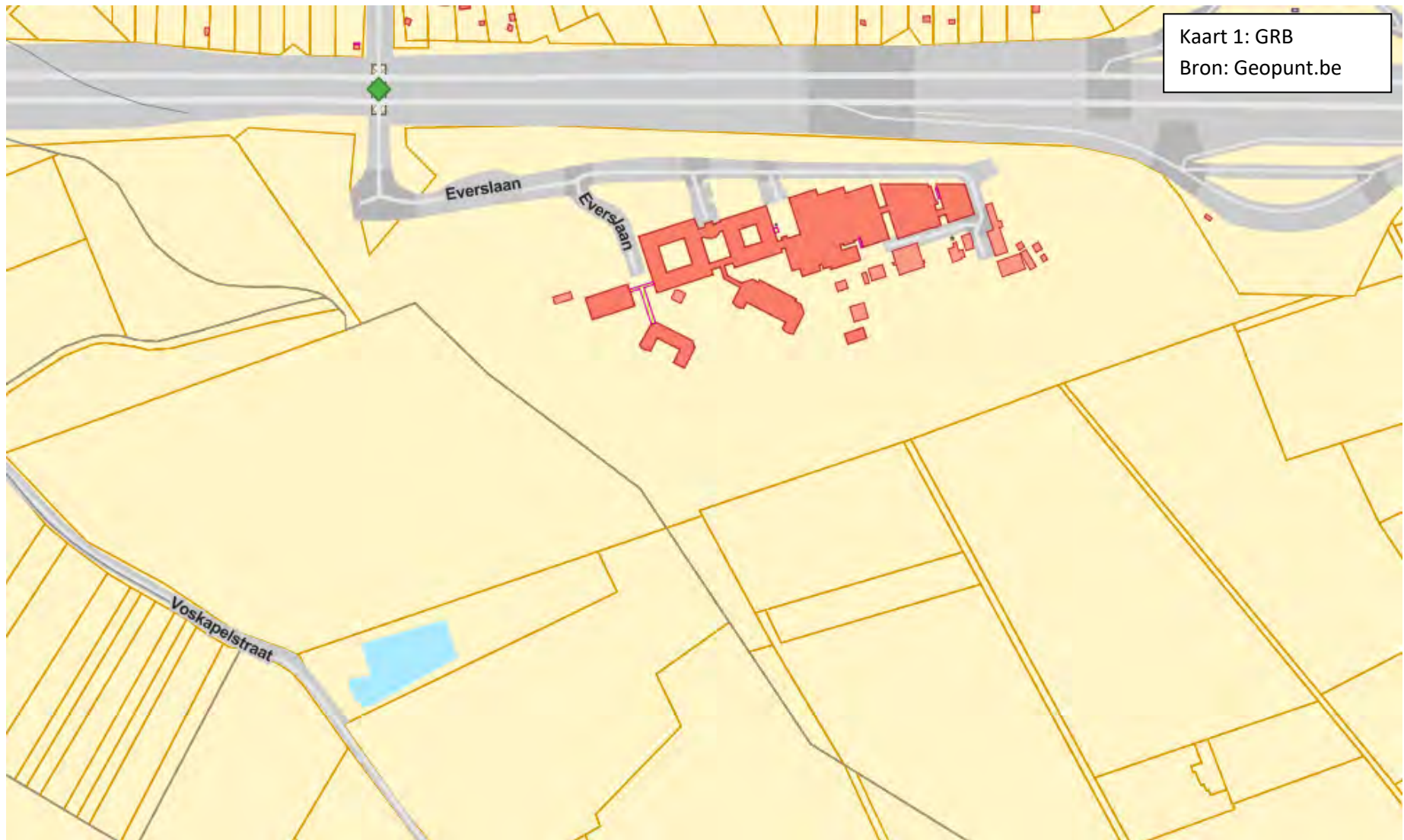
### Kansen:

Het feit dat meerdere atlaswegen (nu: gemeentewegen op basis van het decreet gemeentewegen) voorkomen op de site schept enkele kansen. De gemeenteraad is hier immers bevoegd voor het heropenen, herwaarderen of verleggen van deze wegenis. Het openstellen op de historische ligging lijkt op basis van het kaartmateriaal evident noch wenselijk, het is wellicht interessanter op de **wegenis te verleggen naar de perceelgrenzen** van de site, en om (in overleg met alle eigenaars) zoveel als mogelijk gebruik te maken van de bestaande wegenis zoals weergegeven op OpenStreetMap. Zie kaart 6 en kaart 7 voor een voorstel tot trage ontsluiting van de site dat het meest wenselijk is vanuit het tragewegennetwerk van de gemeente.

De mogelijke verkoop van de site door Huntsman zou hierin een katalysator te zijn, **het is hierbij wel van het grootste belang dat de aanwezigheid van de atlaswegen op de site en de ambities van de gemeente hierrond aan een koper worden meegegeven via het stedenbouwkundig uittreksel.**

---

<sup>2</sup> De suffixen a, b en c zijn eigen toevoegingen gedaan voor een beter overzicht. Het feit dat een weg in de atlas begint als “avenue” en dan verderop plots benoemd wordt als “chemin particulier” heeft geen wezelijke impact, maar komt voort uit het feit dat de verschillende kaartbladen uit de atlas afzonderlijk opgemaakt werden en er niet noodzakelijk afstemming/overeenstemming was tussen de cartografen mbt deze benoemingen. “Chemin particulier” (a) op grondgebied Tervuren werd zo op grondgebied Everberg “Avenue”(a).

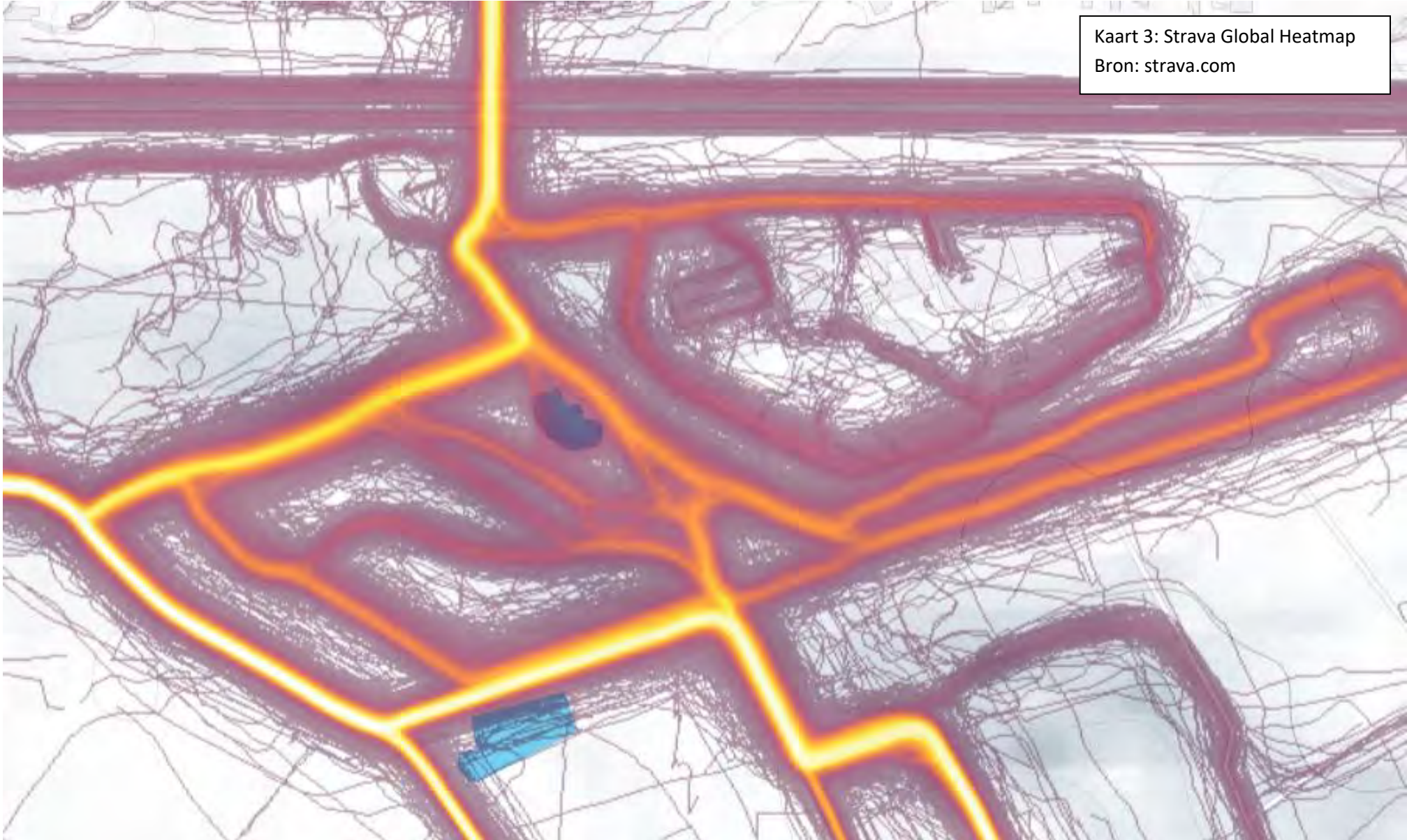


Kaart 1: GRB  
Bron: Geopunt.be



Kaart 2: OpenStreetMap  
Bron: Openstreetmap.org



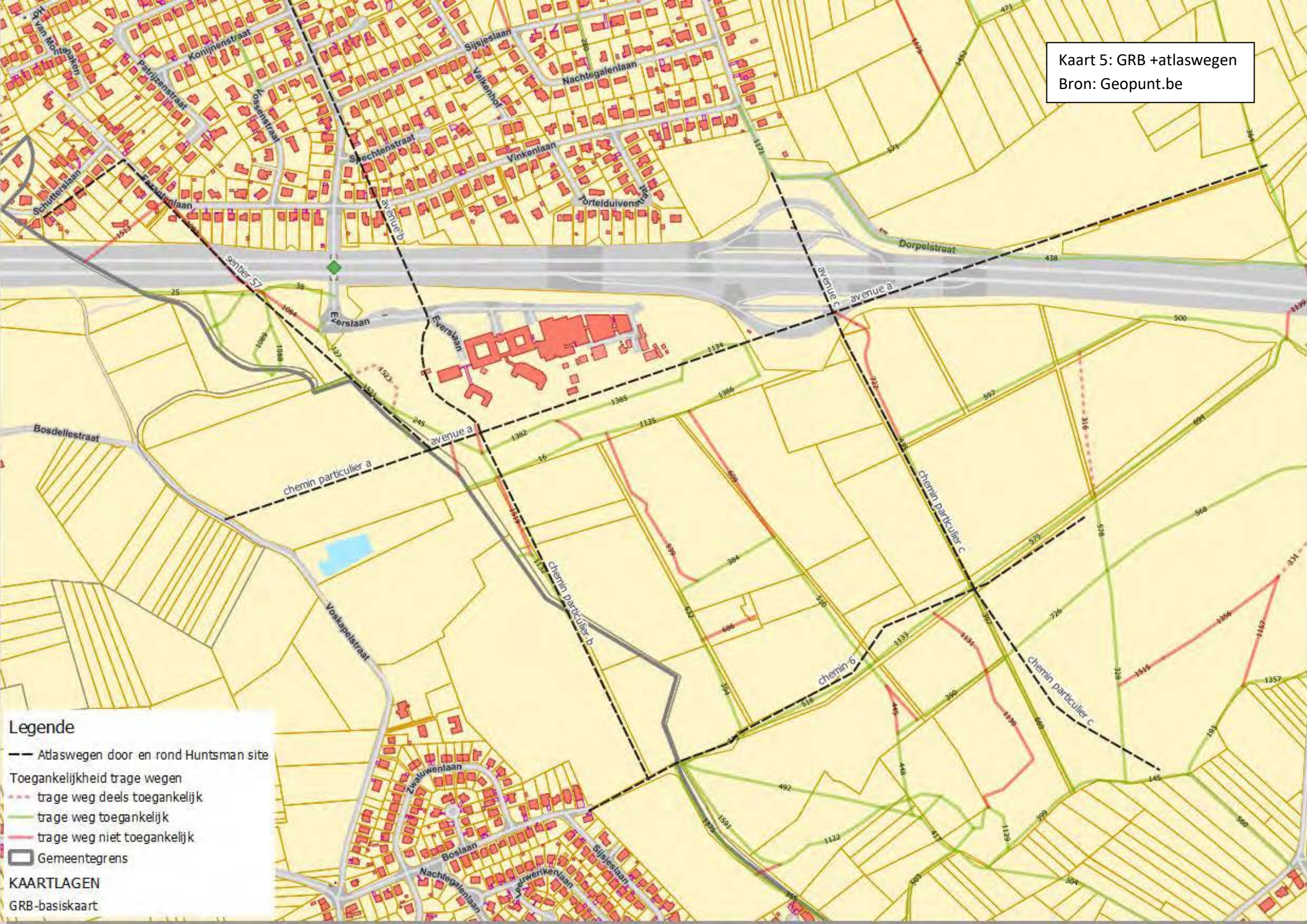


Kaart 3: Strava Global Heatmap  
Bron: strava.com



Kart 4: detailkaart Atlas Der Buurtwegen  
Bron: geopunt.be

Kaart 5: GRB +atlaswegen  
Bron: Geopunt.be

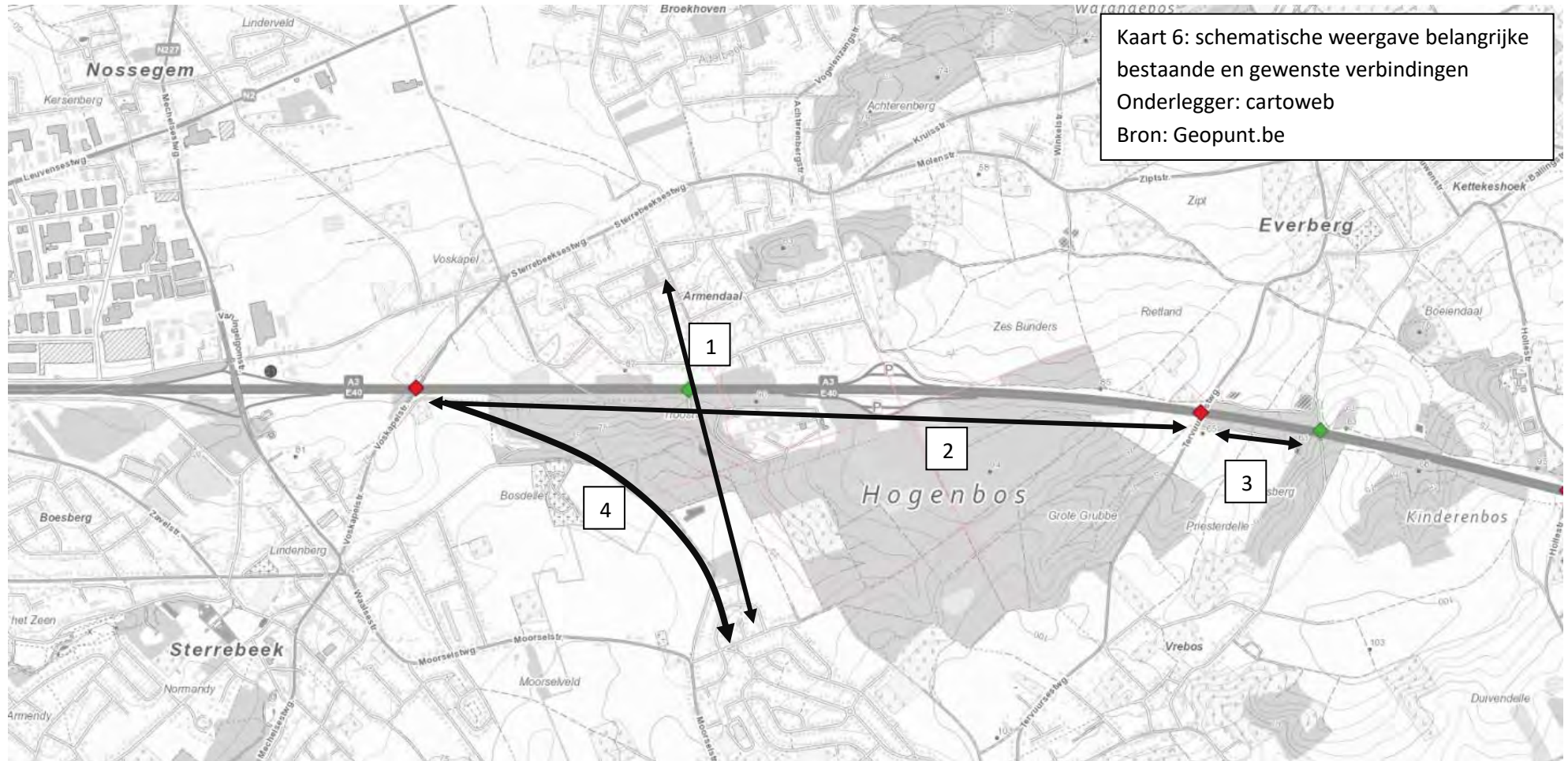


**Legende**

- Atlaswegen door en rond Huntsman site
- Toegankelijkheid trage wegen
  - trage weg deels toegankelijk
  - trage weg toegankelijk
  - trage weg niet toegankelijk
- Gemeentegrens

**KAARTLAGEN**  
GRB-basiskaart

Kaart 6: schematische weergave belangrijke bestaande en gewenste verbindingen  
Onderlegger: cartoweb  
Bron: Geopunt.be



### Schematische weergave belangrijke verbindingen omgeving Hogenbos / Huntsman site

- 1: Functionele verbinding tussen Armendaal en Moorsel. Bestaat maar niet functioneel bruikbaar.
- 2: Ontsluiting tussen overgang E40 Voskapelstraat en overgang E40 Tervuursesteenweg. In eerste instantie voor recreatie, potentieel ook functioneel (fietsnelweg). Grotendeels onbestaand op terrein.
- 3: Grotendeels vestaande verbinding tussen overgang Tervuursesteenweg en overgang Hoekstraat. Overgang hoekstraat is belangrijk als overgang voor "traag verkeer".
- 4: Bestaande verbinding Moorsel – overgang Voskapel. Functioneel +recreatie.

Voorstel om de juridisch bestaande wegenis (stippellijnen) te verleggen naar de feitelijk aanwezige wegenis (in geel). Enkel tussen de site en de E40 is geen bestaande wegenis aanwezig. Idealiter wordt hiervoor eerst ook overlegd met buurgemeenten Zaventem en Tervuren.





TRAGE WEGEN  
AFWEGINGSKADER  
KORTENBERG

OPGEMAAKT DOOR:

Trage Wegen vzw  
Kasteellaan 349A  
9000 Gent  
[www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be)

Interleuven  
Brouwersstraat 6  
3000 Leuven  
[www.interleuven.be](http://www.interleuven.be)

TRAGE  
WEGEN >  
V

IN OPDRACHT VAN:

Gemeentebestuur  
Kortenber  
Dr. V. De Walsplein 30  
3980 Kortenber  
[www.Kortenber.be](http://www.Kortenber.be)



CONTACTPERSONEN:

Dries Elst, Trage Wegen vzw  
Dries.elst@tragewegen.be

Griet Valkenaers, Interleuven  
Griet.valkenaers@interleuven.be

DATUM:

27 maart 2023

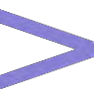
OMSCHRIJVING:

Afwegingskader voor (toekomstige) beslissingen m.b.t. tot het tragewegennetwerk.



## Inhoud

<b>INTRO</b>	<b>3</b>		
<b>1. GEBRUIKSWIJZER</b>	<b>4</b>		
<b>2. VOORSTELLEN / BESLISSINGEN AFWEGEN IKV. GEMEENTEWEGEN</b>	<b>5</b>		
<b>2.1</b>	<b>Voorwerp</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
<b>2.1.1</b>	<b>Verzoeken</b>		<b>5</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Eigen gemeentelijke projecten</b>		<b>14</b>
<b>2.1.3</b>	<b>Aanvragen van omgevingsvergunningen</b>		<b>16</b>
<b>3. AFWEGINGSKADER</b>			<b>18</b>
<b>3.1</b>	<b>Algemene doelstellingen en principes uit het Gemeentewegendecreet</b>		<b>18</b>
<b>3.2</b>	<b>Beleidskader</b>		<b>18</b>
<b>3.3</b>	<b>Aanvulling en verfijning van de doelstellingen en principes uit het Gemeentewegendecreet</b>		<b>19</b>
<b>3.3.1</b>	<b>Principe 1 - Behoud van trage wegen</b>		<b>19</b>
<b>3.3.2</b>	<b>Principe 2 - Verdichting van het tragewegennetwerk</b>		<b>19</b>
	<b>Herstel &amp; herwaardering</b>		<b>19</b>
	<b>Aanleg &amp; ontwikkeling nieuwe wegtracés</b>		<b>21</b>
<b>3.4</b>	<b>Netwerkkwaliteiten</b>		<b>23</b>
	<b>Samenhangend &amp; fijnmazig</b>		<b>23</b>
	<b>Multifunctioneel &amp; belevingsvol</b>		<b>25</b>
	<b>Verkeersveilig</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
	<b>Ontsloten</b>		<b>26</b>
	<b>'Grensoverschrijdend'</b>		<b>26</b>
	<b>Contextueel &amp; dynamisch</b>		<b>27</b>
<b>3.5</b>	<b>Een paar vragen en antwoorden</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
	<b>Heeft elke gemeenteweg een rooilijnplan (nodig)?</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
	<b>Hoe verloopt het erkennen van een gemeenteweg?</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
	<b>Hoe omgaan met trage wegen zonder duidelijk statuut?</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
	<b>Wat met waardevermindering en –vermeerdering?</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
	<b>Welke verzoeken kunnen burgers indienen?</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
	<b>Integratie in omgevingsvergunning?</b>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	



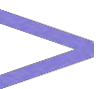
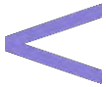




## INTRO

Een integraal beleid rond trage wegen vereist doordachte en gefundeerde beslissingen m.b.t. de uitbouw / versterking van het tragewegennetwerk en (toekomstige) wijzigingen aan het netwerk. Een **'afwegingskader'** omvat een (procedureel) kader conform het Gemeentewegendecreet (GWD), samen met verschillende reflexen en toetsstenen om beslissingen in het (groter) geheel te plaatsen.

Samen met het wensbeeld en de operationele keuzes, vormt het afwegingskader het **'beleidskader trage wegen'**.





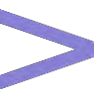
## 0. GEBRUIKSWIJZER

Dit afwegingskader ambieert een concreet hulpmiddel te zijn voor het lokaal bestuur van Kortenberg als het beslissingen moet nemen met een impact op het traag netwerk in de gemeente.

In een **eerste deel** wordt het voorwerp van dergelijke beslissingen duidelijk gemaakt. Welke situaties kunnen aanleiding zijn van een te nemen gemeentelijke beslissing?

In het **tweede deel** geven we een overzicht van de afwegingsgronden voor beslissingen. Deze afwegingsgronden zijn gebaseerd op de doelstellingen en principes uit het gemeentewegendecreet (verder: GWD), op de gewenste structuur van het traag netwerk en worden aangevuld met een aantal concrete toetsstenen in dit afwegingskader.

Een **derde deel** bevat als **annex** een overzicht van de voorbeelddocumenten die de gemeente hanteert voor beslissingen met een impact op het traag netwerk.





## 1. HET VOORWERP VAN BESLISSINGEN IKV. TRAGE WEGEN

Wanneer de gemeente beslissingen dient te nemen met een impact op het traag netwerk, definiëren we de aanleiding van een dergelijke beslissing als het 'voorwerp' ervan.

Er zijn 3 soorten voorwerpen mogelijk: een verzoek, een autonoom gemeentelijk project of een geïntegreerd project in het kader van een omgevingsvergunning.

### 1.1 Verzoeken

Het Gemeentewegendecreet bevat een beperkt aantal verzoekschriften die burgers kunnen indienen en laten behandelen door het lokaal bestuur.

Bij de Gemeenteraad:

- erkenning gemeenteweg door dertigjarig publiek gebruik (art. 13 GWD);
- opheffing door dertigjarig niet-gebruik door het publiek (art. 14);
- vrijwaring / herwaardering van een in onbruik geraakte gemeenteweg (art. 35);

Bemerk: het decreet voorziet dus geen verzoekmogelijkheid m.b.t. het verplaatsen van een gemeenteweg. Het inwilligen van zo'n verzoek door de gemeenteraad kan leiden tot vernietiging door de minister.<sup>1</sup>

Enkel de verzoeken bij de Gemeenteraad kunnen aanleiding geven tot een rooilijnwijziging.

Bij het College van Burgemeester en Schepenen:

- afpaling van een gemeenteweg (art. 30) – dit verzoek is niet gericht op een rooilijnwijziging, maar juist om de rooilijn in het veld uit te zetten;
- opleggen van een last tot herstel (art. 42) – dit verzoek is gericht op het herstellen van een weg volgens de oorspronkelijke rooilijn. Het College van Burgemeester en Schepenen kan, na het afwijzen van een dergelijk verzoek eventueel een autonoom gemeentelijk project opstarten ter verplaatsing, wijziging of opheffing (zie deel 1.2.).

In dit afwegingskader wordt beknopt per verzoek uiteengezet welke stappen het lokaal bestuur onderneemt om deze verzoeken te behandelen.

#### 1.1.1 Verzoek tot erkenning van een weg als gemeenteweg

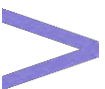
Sinds 1.9.2019 voorziet het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019 de administratieve mogelijkheid om wegen die langdurig openbaar gebruikt worden te erkennen als gemeenteweg, meerbepaald in art. 13:

"Artikel 13. (01/09/2019- ...)

§ 1. Grondstroken waarvan met enig middel van recht bewezen wordt dat ze gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek werden gebruikt, kunnen in aanmerking komen als gemeenteweg.

---

<sup>1</sup> <https://editiepajot.com/regios/43/articles/73498>





De toegankelijkheid van private wegen, vermeld in artikel 12septies, § 1, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, geldt niet als bewijs van een dertigjarig gebruik door het publiek.

§ 2. De gemeenteraad die op eigen initiatief of op grond van een verzoekschrift vaststelt dat een grondstrook gedurende de voorbije dertig jaar door het publiek gebruikt werd, belast het college van burgemeester en schepenen met de opmaak van een rooilijnplan, en met de vrijwaring en het beheer van de weg overeenkomstig de in dit decreet opgenomen instrumenten en handhavingsbevoegdheden.

De vaststelling door de gemeenteraad van een dertigjarig gebruik door het publiek heeft van rechtswege de vestiging van een publiek recht van doorgang tot gevolg.

§ 3. Voor de toepassing van paragraaf 2 kan eenieder een verzoekschrift indienen bij de voorzitter van de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen. Dat verzoekschrift wordt schriftelijk ingediend, en bevat een toelichting en de nodige bewijsmiddelen over het dertigjarige gebruik door het publiek.

§ 4. Als het dertigjarige gebruik door het publiek is vastgesteld in een uitvoerbare rechterlijke uitspraak, vloeien de verplichting tot de opmaak van een rooilijnplan en de vestiging van een publiek recht van doorgang rechtstreeks uit die uitspraak voort.

§ 5. Als de gemeente met betrekking tot een grondstrook al dertig jaar bezitshandelingen heeft gesteld waaruit de wil van de gemeente om eigenaar te worden van de wegbedding duidelijk tot uiting komt, dan is de gemeenteraad ertoe gerechtigd om de grondstrook zonder financiële vergoeding op te nemen in het openbaar domein, zonder toepassing van artikel 28.

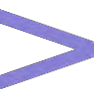
Voor de toepassing van het eerste lid worden onder meer het aanbrengen van een duurzame wegverharding over het geheel of over een substantieel deel van de weg of het aanbrengen van openbare verlichting als bezitshandelingen beschouwd."

Het Gemeentewegendecreet biedt geen specifieke procedure voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift voor het erkennen van een weg als gemeenteweg. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

(a) Ontvankelijkheid verzoek

- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn
- Volgens de Memorie van Toelichting (Parl. Stukken) moet het gaan over een **recent publiek gebruik**.


"Er valt op te merken dat geëist wordt dat het publieke gebruik betrekking heeft op de voorbije dertig jaar: om redenen van rechtszekerheid en bewijsbaarheid is het niet voldoende dat een strook in het verleden 'ooit eens' voor dertig jaar publiek werd gebruikt."





Als een weg wordt afgesloten, nemen we naar analogie met de verjaringstermijn van de bezitsvordering aan dat de gemeente stappen dient te ondernemen binnen het jaar volgend op de afsluiting van de weg. Als de weg al langer dan 1 jaar afgesloten wordt, wordt het dossier na overleg met de betrokken partijen zo nodig voor de vrederechter gebracht.

- Het publiek gebruik mag niet voortvloeien uit de toegankelijkheid van private wegen, vermeld in artikel 12septies, § 1, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. **Principieel toegankelijke private wegen door bos- of natuurgebieden komen niet in aanmerking voor de procedure.**



(b) Aangebracht bewijsmateriaal

- Kaartmateriaal (eenduidige kaartreeks historische kaarten waarvan de jongste 30 jaar tot op heden doorslaggevend zijn);
- Foto's;
- Getuigenissen & verklaringen op eer – deze worden best aangeleverd volgens Gerechtelijk model.
- ...

(c) Hoorplicht en zorgvuldigheidsbeginsel

Indien het verzoek ontvankelijk is en de **Gemeenteraad** het bewijsmateriaal voldoende acht, dan zal het lokaal bestuur in het kader van de hoorplicht een afzonderlijke kennisgeving per aangetekende zending verzorgen aan de betrokken eigenaars/gebruikers/aangelanden vóór de start van een te voeren openbaar onderzoek.

In het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel volgt na het horen van de eigenaars/gebruikers/aangelanden een openbaar onderzoek (30 dagen, aangekondigd ter plaatse, ad valvas en op de website), waarbij iedereen verdere feiten kan aanbrengen.

(d) Vorbereiding Gemeenteraadsbeslissing

Deze Gemeenteraadsbeslissing wordt gebaseerd op:

1. Doelstellingen en principes Gemeentewegendecreet

2. Beleidskader

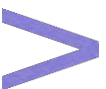
- Inpassing in wensbeeld - Voorgesteld verzoek is LAV/Verbinder/Verfijner, opgenomen in wensbeeld;
- Aftoetsing met de toetsstenen uit dit beleidskader

> *De betrokken partijen worden schriftelijk in kennis gesteld van de gemeenteraadsbeslissing*

> *Zie **deel 2** – Afwegingskader voor verdere detaillering*

> *Voorbeeld – Gemeenteraadsbeslissing in **deel 3***

### 1.1.2 Verzoek tot opheffing





Sinds 1.9.2019 voorziet het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019 de administratieve mogelijkheid om wegen die langdurig niet meer openbaar gebruikt worden op te heffen als gemeenteweg, meer bepaald in art. 14.:

"Artikel 14. (01/09/2019- ...)

§ 1. Gemeentewegen kunnen alleen opgeheven worden door een bestuurlijke beslissing ter uitvoering van dit decreet en kunnen niet verdwijnen door niet-gebruik.

§ 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. Het bewijs wordt geleverd door een rechterlijke uitspraak of met alle middelen van recht.

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.

Als de gemeenteraad vaststelt dat er geen sprake is van een dertigjarig niet-gebruik door het publiek, geeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en schepenen de opdracht om de publieke doorgang te vrijwaren overeenkomstig de in dit decreet opgenomen instrumenten en handhavingsbevoegdheden."

Het Gemeentewegendecreet biedt geen specifieke procedure voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift voor het opheffen van een weg als gemeenteweg. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

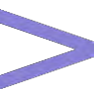
(a) Ontvankelijkheid verzoek

- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn
- Volgens het Decreet moet het gaan over een **onbruik van minstens 30 jaar**.

Indien het onbruik niet kan worden aangetoond, dient de gemeenteraad het college van burgemeester en schepenen te attenderen op het herwaarderen van de weg in kwestie.

(b) Aangebracht bewijsmateriaal

- Kaartmateriaal (eenduidige kaartreeks historische kaarten waarvan de jongste 30 jaar tot op heden doorslaggevend zijn);
- Foto's;





- Getuigenissen & verklaringen op eer – deze worden best aangeleverd volgens Gerechtelijk model.
- ...

#### (c) Hoorplicht en zorgvuldigheidsbeginsel

Indien het verzoek ontvankelijk is en de gemeenteraad het bewijsmateriaal voldoende acht, dan zal het lokaal bestuur in het kader van de hoorplicht een afzonderlijke kennisgeving verzorgen vóór de start van het openbaar onderzoek per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden. Er wordt voldoende tijd voorzien voor het ontvangen van antwoord.

In het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel volgt na het horen van eigenaars/gebruikers/aangelanden een openbaar onderzoek (30 dagen, aangekondigd ter plaatse, ad valvas en op de website), waarbij iedereen verdere feiten kan aanbrengen.

#### (d) Vorbereiding Gemeenteraadsbeslissing

Uit de Memorie van Toelichting (Parl. Stukken) bij het decreet blijkt dat de Gemeenteraad autonoom de wenselijkheid van een opheffingsprocedure dient te motiveren:

“Wel geldt dat eenieder de gemeenteraad ook kan attenderen (bij verzoekschrift) op een dertigjarig niet-gebruik van een (deel van een) gemeenteweg. De gemeenteraad kan op grond van zo’n verzoekschrift overwegen om een formele opheffingsprocedure op te starten. De gemeenteraad oordeelt hierbij over de wenselijkheid van een eventuele opheffing of verplaatsing, rekening houdende met de doelstellingen en principes van het decreet.”

De Gemeenteraadsbeslissing wordt gebaseerd op:

1. Doelstellingen en principes Gemeentewegendecreet
2. Beleidskader

- Inpassing in wensbeeld - Voorgesteld verzoek is LAV/Verbinder/Verfijner, opgenomen in wensbeeld;
- Aftoetsing met de toetsstenen uit dit beleidskader

> *De betrokken partijen worden schriftelijk in kennis gesteld van de gemeenteraadsbeslissing*

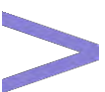
> *Zie **deel 2** – Afwegingskader voor verdere detaillering*

> *Voorbeeld – Gemeenteraadsbeslissing in **deel 3***

### 1.1.3 Verzoek tot herwaardering

Sinds 1.9.2019 voorziet het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019 de administratieve mogelijkheid om wegen die in onbruik zijn geraakt te herwaarderen in art. 35.:

“Artikel 35. (01/09/2019- ...)





Eenieder heeft het recht om een verzoekschrift tot vrijwaring en herwaardering van een in onbruik geraakte gemeenteweg in te dienen bij de gemeente. Het verzoekschrift is gemotiveerd op grond van de doelstellingen, vermeld in artikel 3, en in voorkomend geval van het gemeentelijk beleidskader, vermeld in artikel 6.

De gemeenteraad oordeelt op welke manier gevolg gegeven wordt aan het verzoekschrift, hetzij door een opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om de publieke doorgang over de volledige breedte van de gemeenteweg te vrijwaren, hetzij door het college van burgemeester en schepenen te belasten met het opstarten van een procedure tot wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg."

Het Gemeentewegendecreet biedt geen specifieke procedure voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift tot herwaardering. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

(a) Ontvankelijkheid verzoek

- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn

(b) Aangebrachte motivering

- Inpassing in doelstellingen en principes van het Gemeentewegendecreet (zie ook (d) en **deel 2**)
- Kaartmateriaal;
- Foto's;
- ...

(c) Hoorplicht en zorgvuldigheidsbeginsel

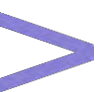
Indien het verzoek ontvankelijk is en het motivering ernstig en onderbouwd is, dan zal het lokaal bestuur in het kader van de hoorplicht een afzonderlijke kennisgeving verzorgen vóór de gemeenteraadsbeslissing per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden.

In het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel volgt na het horen van de eigenaars/gebruikers/aangelanden een openbaar onderzoek (30 dagen, aangekondigd ter plaatse, ad valvas en op de website), waarbij iedereen verdere feiten kan aanbrengen.

(d) Vorbereiding Gemeenteraadsbeslissing

Uit de Memorie van Toelichting (Parl. Stukken) bij het decreet blijkt dat de Gemeenteraad autonoom de wenselijkheid van de herwaarderingprocedure dient te motiveren:

"Ten slotte wordt in het voorstel van decreet opgenomen dat burgers of belangengroepen een gemotiveerd verzoekschrift kunnen indienen tot herwaardering of heropening van een 'verdwenen' weg, voor zover die niet is opgeheven via een administratieve of gerechtelijke beslissing uit het verleden of op basis van de bepalingen in dit voorstel van decreet. De








gemeenteraad geeft na onderzoek - in antwoord op het verzoekschrift - de opdracht aan het college van burgemeester en schepenen om alle beheer- en handhavingsmaatregelen te nemen waarover het krachtens dit decreet beschikt om het gebruik van de gemeenteweg mogelijk te maken en te garanderen. Als de gemeenteraad oordeelt - na afweging van de verschillende argumenten en motieven ten opzichte van de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader, vermeld in artikel 6 - dat de gemeenteweg beter verplaatst of opgeheven kan worden, belast de gemeenteraad het college met het opstarten van de procedure tot wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg volgens de bepalingen van dit decreet."

De Gemeenteraadsbeslissing wordt gebaseerd op:

- 
1. Doelstellingen en principes Gemeentewegendecreet
  2. Beleidskader
    - Inpassing in wensbeeld - Voorgesteld verzoek is LAV/Verbinder/Verfijner, opgenomen in wensbeeld;
    - Aftoetsing met de toetsstenen uit dit beleidskader

> *De betrokken partijen worden schriftelijk in kennis gesteld van de gemeenteraadsbeslissing*

> *Zie **deel 2** – Afwegingskader voor verdere detaillering*

> *Voorbeeld – Gemeenteraadsbeslissing in **deel 3***

#### 1.1.4 Verzoek tot opleggen last tot herstel

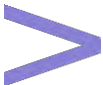
Sinds 1.9.2019 voorziet het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019 de administratieve mogelijkheid tot verzoeken van handhavingsmaatregelen voor die niet kunnen gebruikt worden door een in artikel 38 vermelde inbreuk tegen het gemeentewegendecreet, meer bepaald in art. 42:

"Artikel 42. (01/09/2019- ...)

Eenieder die door overtredingen van verbodsbepalingen als vermeld in artikel 38 of van het reglement, vermeld in artikel 36, benadeeld wordt, kan het **college van burgemeester en schepenen** verzoeken om over te gaan tot het opleggen van een last tot herstel als vermeld in artikel 40, tweede lid.

Het college van burgemeester en schepenen beslist binnen de termijn van dertig dagen over het verzoek."

Het Gemeentewegendecreet biedt geen specifieke procedure voor het behandelen van een dergelijk verzoekschrift voor het opleggen van een last tot herstel. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.



- (a) Ontvankelijkheid verzoek





- **Identiteit** van de verzoeker moet duidelijk zijn, deze moet ook een **belang** als verzoeker kunnen aantonen ("Eenieder die door overtredingen van verbodsbepalingen als vermeld in artikel 38 of van het reglement, vermeld in artikel 36, benadeeld wordt,...")

(b) Aangebrachte feiten

- Wijze van obstakel of gebrek aan de weg waardoor deze niet kan gebruikt worden
- Verantwoordelijke voor het obstakel of het gebrek aan de weg
- Kaartmateriaal;
- Foto's;
- ...

De feiten worden gecontroleerd door een gemachtigd ambtenaar.

(c) Hoorplicht

Indien het verzoek ontvankelijk is en de aangebrachte feiten ernstig genoeg geacht worden, dan zal het College in het kader van de hoorplicht een afzonderlijke kennisgeving verzorgen per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden.

Decretaal is het College gehouden binnen de 30 dagen na indienen het verzoek te behandelen. Als de gemeente hier niet in slaagt, kan de termijn éénmalig met 30 dagen verlengd worden.

(d) Vorbereiding Collegebeslissing

De collegebeslissing leidt in principe niet tot een aanpassing van de rooilijn, maar tot bestuurlijke herstelmaatregelen indien het verzoek wordt ingewilligd.

Indien het verzoek wordt afgewezen, kiest het college op welke wijze er aan de verplichtingen tot beheer van het lokaal bestuur zal worden voldaan.

Dit kan leiden tot een autonoom gemeentelijk project waarbij een rooilijnaanpassing wordt voorzien (zie deel 1.2).

> *De betrokken partijen worden schriftelijk in kennis gesteld van de collegebeslissing*

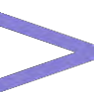
> *Voorbeeld – Collegebeslissing in **deel 3***

### 1.1.5 Verzoek tot afpaling

Sinds 1.9.2019 voorziet het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019 de administratieve mogelijkheid tot verzoeken om de rooilijn van een gemeenteweg af te palen, meer bepaald in art. 30:

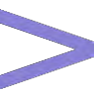
"Artikel 30. (01/09/2019- ...)

Het college van burgemeester en schepenen kan op eigen initiatief, of op verzoek van de gemeenteraad of van derden overgaan tot afpaling van de gemeenteweg, met tussenkomst van een landmeter-expert."





Het Gemeentewegendecreet biedt hiervoor een specifieke procedure. Een dergelijk verzoek leidt niet tot aanpassingen van de rooilijn.





## **1.2 Autonome gemeentelijke projecten**

Het opheffen of aanpassen van de rooilijnen van gemeentewegen verloopt volgens duidelijke procedures in het Gemeentewegendecreet. Het voorwerp van de beslissing is dus een rooilijnaanpassing binnen eigenstandige gemeentelijke projecten, waarbij alleen de wegenis betrokken is. Binnen dit afwegingskader gaat het om specifieke rooilijnaanpassingen aan wegsegmenten van het traag netwerk van de gemeente.

### **1.2.1 Aanleggen van een weg**

Het aanleggen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een rooilijnplan volgens art. 16-19 van het Gemeentewegendecreet.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in **deel 2 – Afwegingskader voor verdere detaillering**

> Voorbeeld – Gemeenteraadsbeslissing in **deel 3**

### **1.2.2 Verplaatsen van een weg**

Art. 2, 11° GWD:

“verplaatsing van een gemeenteweg: de vervanging van een af te schaffen gemeenteweg of een gedeelte daarvan door een nieuwe gemeenteweg of een nieuw wegdeel;”

Het verplaatsen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een rooilijnplan volgens art. 16-19 van het Gemeentewegendecreet.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in **deel 2 – Afwegingskader voor verdere detaillering**

> Voorbeeld – Gemeenteraadsbeslissing in **deel 3**

### **1.2.3 Wijzigen van een weg**

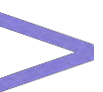
Art. 2, 12° GWD:

“12° wijziging van een gemeenteweg: de aanpassing van de breedte van de bedding van een gemeenteweg, met uitsluiting van verfraaiings-, uitrustings- of herstelwerkzaamheden.”

Het verplaatsen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een rooilijnplan volgens art. 16-19 van het Gemeentewegendecreet.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in **deel 2 – Afwegingskader voor verdere detaillering**

> Voorbeeld – Gemeenteraadsbeslissing in **deel 3**





#### 1.2.4 Opheffen van de rooilijnen van een weg

Het opheffen van de rooilijnen van een weg verloopt in de eerste instantie via het opmaken van een grafisch plan van opheffing volgens art. 20-23 van het Gemeentewegendecreet.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in **deel 2** – *Afwegingskader voor verdere detaillering*

> *Voorbeeld – Gemeenteraadsbeslissing in deel 3*

#### 1.2.5 Erkennen van een weg

Het erkennen van een weg als gemeenteweg verloopt volgens het art. 13 van het Gemeentewegendecreet. Het Gemeentewegendecreet biedt geen specifieke procedure voor het erkennen van een weg. Het is daarom raadzaam zelf in een procedure te voorzien, die kadert in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder met het zorgvuldigheidsbeginsel en met de hoorplicht.

Volgende stappen worden gevolgd door de gemeente:

(a) Feitengaring door de gemeentelijke administratie, met het oog op het opmaken van een feitendossier.

- In deze stap kan ook een publieke oproep naar getuigenverklaringen passen, best opgesteld naar gerechtelijk model.

- Kaartmateriaal (eenduidige kaartreeks historische kaarten waarvan de jongste 30 jaar tot op heden doorslaggevend zijn);
- Foto's;
- Getuigenissen & verklaringen op eer – deze worden best aangeleverd volgens Gerechtelijk model.
- ...

> **Deel 3 - Voorbeeld-getuigenverklaring**

> **Deel 3 - Voorbeelddossier**

(b) Openbaar onderzoek dossier

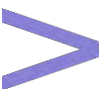
Afzonderlijke kennisgeving vóór de start van het openbaar onderzoek per aangetekende zending bij eigenaars/gebruikers/aangelanden. Eventueel met afzonderlijke termijn om opmerkingen/reacties te geven.

- Termijn van 30 dagen
- Op de website
- Ter plaatse

Sluiting openbaar onderzoek;

Samenvatting openbaar onderzoek en behandeling bezwaren.

(c) Vorbereiding beslissing Gemeenteraad





De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in **deel 2 – Afwegingskader voor verdere detaillering**

Kennisgeving van deze beslissing aan alle eigenaars/aangelanden; eveneens aan alle indieners van een opmerking/bezwaar.

> **Deel 3 - Voorbeeldbeslissing Gemeenteraad – eigen initiatief** in bijlage.

### **1.3 Aanvragen van omgevingsvergunningen**

Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden kan eveneens wijzigingen van rooilijnen van gemeentewegen bevatten.

Het voorwerp van de afweging is dus een motivering over een rooilijnplan (bij aanleggen, verplaatsen of wijzigen van een weg) of een grafisch plan tot opheffing (bij opheffen van de weg), die in het aanvraagdossier van de vergunning zit.

#### **1.3.1 De aanvraag betreft een eigen gemeentelijk project waarin ook wegen betrokken zijn**

Het gaat meestal om grotere projecten, waarbij wegenis wordt aangelegd, gewijzigd of opgeheven. Het basisidee van dit afwegingskader is dat bij dergelijke projecten de inpassing ervan in het traag netwerk mee bepalend is voor de ontwikkeling van deze projecten. Op deze wijze zal elk gemeentelijk project waarin wegen betrokken zijn, bijdragen aan de uitbouw van het traag netwerk.

De gemeenteraad spreekt zich na het openbaar onderzoek over de omgevingsvergunning eerst uit over de 'zaak van de wegen<sup>2</sup>' in deze dossiers. Vooraleer de vergunningverlener (College/Deputatie/Vlaamse Overheid, afhankelijk van het project) in eerste aanleg kan beslissen, moet de gemeenteraad dus steeds oordelen over het rooilijnplan of het grafisch plan tot opheffing in het dossier.

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in **deel 2 – Afwegingskader voor verdere detaillering**

> **Deel 3 - Voorbeeldbeslissing Gemeenteraad – eigen initiatief** in bijlage.

#### **1.3.2 De aanvraag betreft een project van een particulier of van een andere rechtspersoon waarin ook wegen betrokken zijn**

Ook voor dergelijke projecten is het belangrijk dat de aanvragers duidelijk worden geïnformeerd over het bestaan van het beleidskader traag netwerk van de gemeente. Zo kunnen architecten of ontwerpers hun plannen inpassen in of rekening houden met de beleidsvoornemens van het lokaal bestuur.

In de fase van het vooroverleg zullen de gemeentelijke diensten de kandidaat-aanvragers goed informeren over de basis waarop de Gemeenteraad rooilijnaanpassingen of –opheffingen beoordeelt.

---

<sup>2</sup> Deze beslissing stond bekend onder de noemer 'zaak van de wegen', maar heet vandaag voluit 'beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg'. Voor het gemak behouden we de term 'zaak van de wegen'.





De gemeenteraad spreekt zich na het openbaar onderzoek over de omgevingsvergunning eerst uit over de 'zaak van de wegen'<sup>3</sup> in deze dossiers. Vooraleer de vergunningverlener (College/Deputatie/Vlaamse Overheid, afhankelijk van het project) in eerste aanleg kan beslissen, moet de gemeenteraad dus steeds oordelen over het rooilijnplan of het grafisch plan tot opheffing in het dossier.

De gemeenteraad kan zich niet uitspreken over de stedenbouwkundige aspecten van het aanvraagdossier, tenzij de vormvereiste "in het kader van de realisatie van de planologische bestemming van de gronden" niet gerespecteerd zou zijn. In dat geval kunnen volgens het Gemeentewegendecreet art. 12 §2 de rooilijnaanpassingen niet worden geïntegreerd in de omgevingsvergunning.

"§ 2. In afwijking van artikel 11 kan de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg met overeenkomstige toepassing van artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning opgenomen worden in een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, voor zover die wijziging past in het kader van de realisatie van de bestemming van de gronden. Die mogelijkheid geldt voor zover het aanvraagdossier een ontwerp van rooilijnplan bevat dat voldoet aan de bij en krachtens dit decreet gestelde eisen op het vlak van de vorm en inhoud van gemeentelijke rooilijnplannen of voor zover het een grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn bevat."

De motivatienota voor de gemeentelijke beslissing bevat de afwegingen zoals verduidelijkt in **deel 2 – Afwegingskader voor verdere detaillering**

De goedkeuringsbeslissing van de gemeenteraad wordt voorwaardelijk genomen. Gemeenteraden nemen deze voorwaarden dan ook best op in hun beslissingen:

- 1 de beslissing is nietig wanneer geen vergunning wordt verleend voor het project zelf;
- 2 de beslissing is nietig tot zolang het vergunde project zelf niet gerealiseerd is.

> **Deel 3 - Voorbeeldbeslissing Gemeenteraad in bijlage.**

---

<sup>3</sup> Deze beslissing stond bekend onder de noemer 'zaak van de wegen', maar heet vandaag voluit 'beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg'. Voor het gemak behouden we de term 'zaak van de wegen'.





## 2. AFWEGINGSKADER

In dit deel wordt het kader met verschillende reflexen en toetsstenen toegelicht dat in acht genomen kan worden bij beslissingen voor het uitbouwen / versterken en wijzigen van het tragewegennetwerk. Dit afwegingskader vormt – samen met de operationele keuzes – een richtsnoer bij de uitwerking (en eventuele aanpassing of bijsturing in de toekomst) van het actieplan.

### **2.1 Algemene doelstellingen en principes uit het Gemeentewegendecreet**

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van wegen die deel uitmaken van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met de doelstellingen vermeld in **artikel 3 van het Gemeentewegendecreet (GWD)**:

- 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.

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van wegen die deel uitmaken van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met de principes vermeld in **artikel 4 van het Gemeentewegendecreet (GWD)**:

- 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 gemeentegrens-overschrijdend 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.

### **2.2 Beleidskader**

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing – en bij uitbreiding over beheer, onderhoud en inrichting – van wegen die deel uitmaken van het tragewegennetwerk wordt rekening gehouden met het globale beleidskader trage wegen dat bovengenoemde algemene doelstellingen en principes verfijnt, concretiseert en aanvult:

- Opportuniteiten vanuit het opgemaakte wensbeeld;
- Opportuniteiten vanuit de ingrepen die vooropgesteld worden in de operationele keuzes om het wensbeeld te realiseren







## **2.3 Aanvulling en verfijning van de doelstellingen en principes uit het Gemeentewegendecreet**

### **2.3.1 Toetssteen 1 - Behoud van trage wegen**

**De trage wegen die op het terrein aanwezig zijn worden steeds behouden. Bij uitzondering kan een trage weg worden verplaatst, op voorwaarde dat de verbinding die deze weg maakt tussen het begin- en eindpunt van de weg wordt behouden.**

Om de trage wegen in de toekomst sterker in te zetten als netwerk voor voetgangers en fietsers moeten de bestaande trage wegen in eerste instantie goed beheerd en in stand gehouden te worden. Dit veronderstelt een efficiënt wegbeheerschap (garanderen van onderhoud, veiligheid e.d.), een gedegen handhavingsbeleid (bv. optreden tegen onrechtmatige inname of afsluiting van openbare doorgangen) en een secuur administratief protocol (bv. vrijwaren van trage verbindingen bij het afleveren van omgevingsvergunningen).

### **2.3.2 Toetssteen 2 - Verdichting van het tragewegennetwerk**

**Het lokaal bestuur zet expliciet in op de uitbreiding van het traag netwerk (in termen van aantal toegankelijke kilometers wegtracés). In onbruik geraakte trage wegen worden opnieuw geactiveerd. Daarnaast breidt het traag netwerk uit door de ontwikkeling van nieuwe wegtracés. Bij nieuwe projecten is het belangrijk autovrije of verkeersluwe verbindingen op te nemen. Ten slotte wordt het traag netwerk aangevuld door het bestendigen van tijdelijke tracés die de bewegingsvrijheid van wandelaars en fietsers vergroten.**

#### **Herstel & herwaardering**

Het traag netwerk op het terrein wordt uitgebreid (in termen van aantal toegankelijke kilometers wegtracés). Heel wat in onbruik geraakte trage wegen kunnen vandaag opnieuw geactiveerd worden. In veel gevallen is de weg niet langer toegankelijk of zichtbaar op het terrein, maar is het openbaar recht van doorgang als dusdanig niet opgeheven. Door herstel of herwaardering krijgen deze 'vergeten' tracés of verbindingen een hedendaagse invulling. De mogelijke aanpak of werkwijze m.b.t. afgesloten, ingenomen of slecht onderhouden / verwilderde trage wegen hangt vaak sterk samen met de lokale context zoals het actueel grondgebruik en eigendomssituaties.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

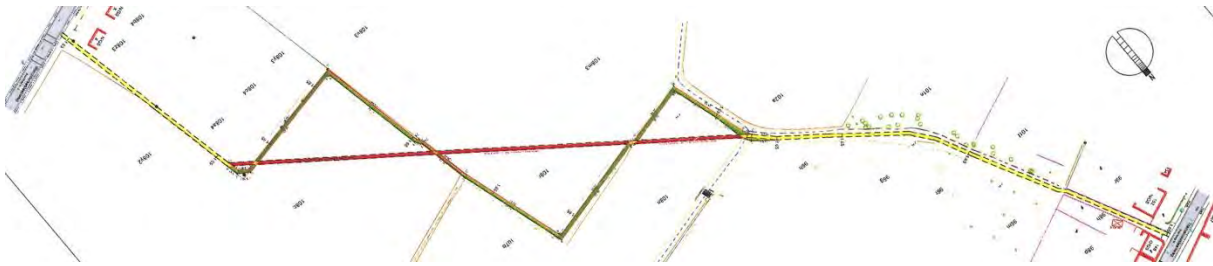
**1. Wanneer de lokale situatie het toelaat, heeft herwaardering op de oorspronkelijke locatie de voorkeur.** Zo kan het tracé van de weg (grotendeels) nog zichtbaar zijn en enkel een degelijke onderhoudsbeurt nodig hebben. Of komt het traject overeen met de perceelgrenzen zonder dat de weg drastisch ingenomen werd. Of misschien is de bedding van de weg in eigendom van bv. de stad zelf.





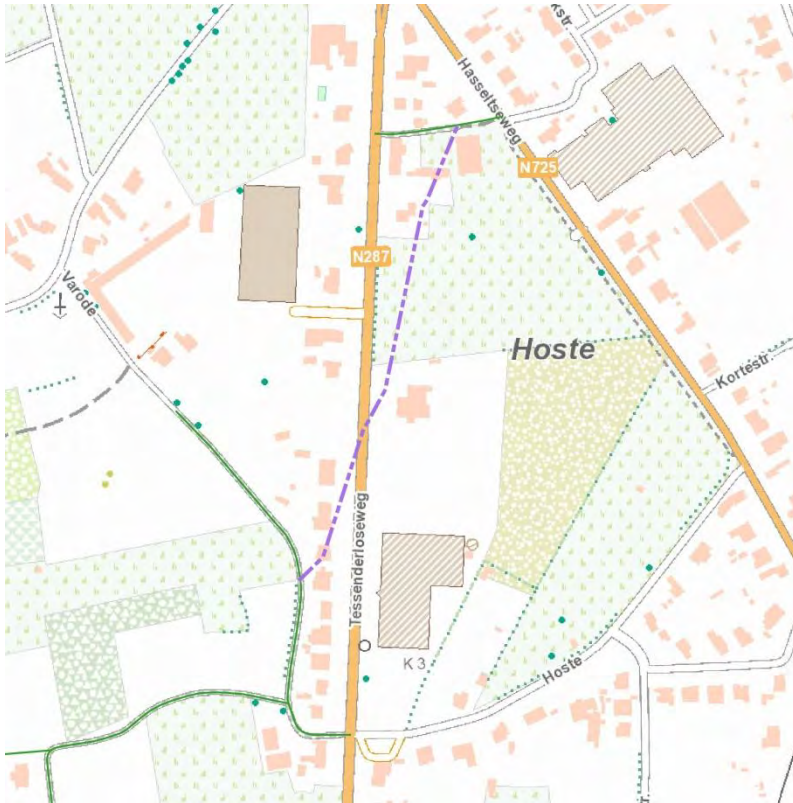
*Situatie voor en na bij de realisatie van een quick win in Voeren door uitvoering van een degelijke onderhoudsbeurt.*

**2. Wanneer de eerste optie niet haalbaar is, kan een verplaatsing van het tracé in overweging genomen worden.** Er wordt bij een verplaatsing gestreefd naar een traject dat niet van eigenaar verandert (in vele gevallen is de bedding van een trage weg in eigendom van een of meer particulieren). Dat vermijdt complexiteit zoals bijkomende onderhandelingen of een gewichtiger dossier.



*Bovenstaand voorbeeld toont een oplossing langs de perceelgrenzen voor een voetweg die voordien schuin door een aantal percelen liep. Tegelijk merken we wel op dat de omrijfactor een beetje vergroot. En afhankelijk van de beoogde gebruikersgroep kunnen (scherpe) hoeken een traject bemoeilijken (bv. voor fietsers).*

**3. In sommige gevallen is het omwille van de lokale situatie weinig realistisch – of zelfs niet wenselijk – om een trage weg te herstellen.** Zo kunnen wegen al langere tijd ingenomen zijn door tuinen of bebouwing terwijl er weinig tot geen mogelijkheden zijn tot verplaatsing. In andere gevallen kunnen trajecten ondertussen vervangen zijn door kwalitatieve alternatieven in de onmiddellijke omgeving. Ook een combinatie is uiteraard mogelijk. De gemeente streeft steeds naar een alternatief op een nabijgelegen locatie.



*Voorbeeld van een voetweg die officieel nooit volledig afgeschaft werd, maar al in de 19de eeuw 'vervangen' door een nieuwe weg. Bovendien zijn delen van de voetweg overbouwd, zijn er geen mogelijkheden tot billijke verplaatsing en is er voor wandelaars en fietsers een alternatief. In dit geval kan gekozen worden om een voetweg niet te herstellen / op te heffen. Achtergrond: Cartoweb © NGI*

### Aanleg & ontwikkeling nieuwe wegtracés

Daarnaast zal het tragewegennetwerk ook uitgebreid worden door de ontwikkeling en aanleg van nieuwe wegtracés. Bij nieuwe projecten of bij aanpassingen van bestaande situaties is het belangrijk verkeersvrije of verkeersluwe wegen in het programma op te nemen. De gemeente tracht dit te bekomen in de eigen projecten en stimuleert deze visie in vooroverleg met bouwheren en projectontwikkelaars. Op die manier kunnen belangrijke missing links gerealiseerd worden bv. ontbrekende schakel in een recreatieve route of een alternatief voor een druk kruispunt op een schoolroute. Ten slotte kan het traag netwerk aangevuld worden met diverse hybride of tijdelijke tracés die de bewegingsvrijheid van wandelaars en fietsers vergroten: olifantenpadjes of spontaan ontstane sporen, restruimten die fungeren als passageruimten, infrastructuurbermen die ingezet worden als trage verbindingen, enz.



*Inwandeling van het 'laarzenpad' tussen de gemeente Hove en Lint op Dag van de Trage Weg 2015. De nieuwe verbinding kwam tot stand door een brede samenwerking: 2 gemeentebesturen, provincie Antwerpen (inhoudelijke ondersteuning en brugje over Waterloo), Trage Wegen (inhoudelijke uitwerking), OCMW's (verkoop van gronden), Agentschap voor Natuur en Bos (afspraken beheer) en particulieren.*

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

1. De gemeente realiseert nieuwe trage wegen op het moment dat zich bepaalde opportuniteiten voordoen: ruimtelijke ontwikkelingen zoals woonuitbreiding, een nieuwe verkaveling, reconversie van bestemmingen/terreinen, valoriseren van eigendommen van de stad, OCMW,...
2. Naast de inpassing van het beleidskader in het vooroverleg, onderzoekt de gemeente ook de invoering van een stedenbouwkundige last als een nuttig instrument om trage wegen te realiseren door voorwaarden te stellen bij vergunning.

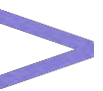


### Samenhangend & fijnmazig

De samenhang / fijnmazigheid van het netwerk vergroot of blijft minstens gewaarborgd. Wijzigingen mogen niet leiden tot onderbroken trajecten, grotere maaswijdtes en onnodige omwegen, die voor voetgangers en fietsers zwaar doorwegen. Het streefdoel is een netwerk dat direct, dicht en verbonden is, zowel voor functioneel als recreatief gebruik.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

- een optimale bereikbaarheid van bestemmingen en voorzieningen gerealiseerd wordt te voet of met de fiets via een fijnmazig en samenhangend netwerk;
- de streeft ernaar dat alle bestemmingen nabij zijn;
- omwegfactoren minimaal zijn;
- barrières weggewerkt zijn (door bruggen, tunnels, passages onder of door gebouwen, ...);
- voetgangers en fietsers voorrang krijgen op andere vervoersnetwerken of dat ten minste de wachttijden beperkt zijn;
- er gezocht wordt naar afstemming met of aansluiting op bestaande netwerken en concepten (zoals functionele netwerken voor fietsers of recreatieve wandelnetwerken).





### 2.3.3 Toetssteen 3 – Conversie naar trage(re) wegen

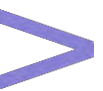
Het traag netwerk in Kortenberg verwijst naar een betekenis- en kwaliteitsvol geheel van openbare wegen en zones die uitnodigend zijn voor actieve mobiliteit. Het autoverkeer is er ofwel afwezig, ofwel ondergeschikt aan actieve verplaatsingen. Het maken van een samenhangend netwerk is niet mogelijk met louter trage wegen. Daarom zet de gemeente ook in op het trager maken van bestaande lokale autowegen.



Een voorbeeld van een tragere weg: het heraanleggen van de Lange Ridderstraat als tuinstraat in Antwerpen. Ook woonerven, speelstraten,... zijn opties om lokale autowegen kwalitatief te vertragen.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

1. Bij langere segmenten van het traag netwerk voor voetgangers of fietsers wordt gestreefd naar een maximale invulling via trage wegen ( waarbij ook evenwaardige trajecten in eigen bedding).
2. Waar geen eigen bedding mogelijk is, wordt aangetakt op wegen waarbij het autoverkeer zoveel mogelijk gescheiden is van de trageweggebruiker (bv. door bomenrijen of hagen).
3. Verder wordt er gestreefd naar een minimaal aantal kruisingen en 'zwarte kruispunten'.
4. Binnen de bebouwde kom wordt naast trage wegen ook gebruik gemaakt van woonerven of fietsvoorrangswegen zoals fietsstraten.
5. Een beleidsprioriteit is het realiseren van veilige schoolomgevingen, dus bovenstaande afwegingen gelden des te meer voor functionele schoolverbindingen.
6. Planmatig wordt gekeken naar het omvormen van lokale autowegen naar trage wegen door het invoeren van circulatiemaatregelen, verkeersfiltering of ontharding.





### 2.3.4 Toetssteen 4 – Streven naar een multifunctioneel & belevingsvol netwerk

**De multifunctionaliteit en belevingskwaliteit van het netwerk verhoogt of komt minstens niet in het gedrang. Wijzigingen mogen niet leiden tot verlies van mobiliteit of beleving voor de verschillende gebruikers (zowel functioneel als recreatief) of van verbonden maatschappelijke, ecologische diensten of cultuur-historische winsten (bv. door inrichting of ligging)..**

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

1. Wijzigingen aan het tracé van een weg zijn soms nodig om de mobiliteit / multifunctionaliteit te verhogen bv. het (lokaal) verbreden van een wegbedding zodat verschillende gebruikers elkaar veilig kunnen kruisen of het afstemmen van de breedte van een veldweg aan de dimensies van landbouwvoertuigen.

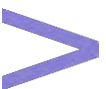
2. De brede trage wegen (voornamelijk de vroegere buurtwegen) worden ook vaak (intensief) door landbouwverkeer gebruikt. Het functioneel netwerk waar deze landbouwvoertuigen gebruik van maken en dat toegang geeft tot de bedrijven, gronden in eigendom en gehuurde of gepachte gronden, bestaat uit gewone autowegen, trage wegen maar ook privaatwegen (loswegen) waar geen publiek gebruik mogelijk/toegestaan is. Voorstellen voor wijzigingen aan gemeentewegen in dit netwerk worden eerst bij de betrokken sector afgetoetst, waar kan nagegaan worden of voor geen van de (landbouw)gebruikers de bedrijfsuitvoering bemoeilijkt of onmogelijk maakt door de wijziging.

3. Bij onverharde verbindingen die functioneel intensief gebruikt worden (bv. in een schooltraject) kan gekozen worden voor een opwaardering van de wegbedding met een halfverharding en inrichting met verlichting. Daarbij wordt als reflex gekozen voor duurzame, ecologische halfverhardingen.

4. Inbossen en natuurgebieden wordt gestreefd naar half- of onverharde wegbeddingen omwille van de ecologische en / of historische waarde. Dergelijke wegen vereisen een



Buurtweg 13 in Everberg





specifiek beheer. In het netwerk wordt, omwille van de hoge ecologische waarde of het ecologische potentieel, extra aandacht besteed aan onderhouden, beschermen en versterken van de holle wegen.

5. Trage wegen kunnen de dragers zijn in belevingsvolle groenblauwe netwerken. Om dit netwerk te versterken, verdient de uitbouw en herstel van trage wegen langs waterlopen en groene infrastructuur de aandacht in de gemeente, en dit in het bijzonder in de omgeving van de bewoonde kernen.

6. Onverharde en halfverharde trage wegen kunnen als groene linten dienen die, lopend door dichtbebouwde gebieden of gebieden met intensievere landbouw, andere grote en kleine groene elementen met elkaar verbinden. Heel wat (kwetsbare) planten en dieren vinden hier hun habitat, refugium of voortplantingsplaats. Bij de aanleg, beheer en onderhoud van de trage wegen wordt deze functie zo veel mogelijk behouden of versterkt.

### 2.3.5 Toetssteen 5 – Het traag netwerk is ontsloten

**Een kwaliteitsvol tragewegennetwerk is fysiek toegankelijk maar ook zichtbaar op het terrein; het is uitnodigend voor al dan niet toevallige passanten.**

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

1. Fysiek toegankelijk betekent meer dan geschikt voor voetgangers en fietsers. In meer stedelijke context, op specifieke domeinen zoals woonzorgcentra en ziekenhuizen of in schoolomgevingen is het aangewezen om trage wegen goed toegankelijk te maken of in te richten voor kinderwagens en rolstoelen.
2. Route-informatie en bewegwijzering zorgen voor zichtbaarheid en leesbaarheid op het terrein (bv. signalisatie recreatieve en thematische routes of infoborden onderweg).
3. De gemeente voorziet stelselmatig alle trage wegen van naambordjes op het grondgebied.
4. Elk nieuw wegsegment wordt van een naam en een naambord voorzien.
5. Het netwerk wordt publiek ontsloten of bekend gemaakt worden aan de hand van kaarten, apps, publicaties, activiteiten, enz. Duidelijkheid en uniformiteit is een belangrijk aandachtspunt.

### 2.3.6 Toetssteen 6 – Een 'grensoverschrijdend' traag netwerk

**Als geheel doorkruist het traag netwerk grenzen (territoriaal, administratief), schaalniveaus (geografisch, functioneel), bestuursniveaus (multigovernance), eigendomsregimes (privaat/publiek) en sectorale doelstellingen of belangen. Het tragewegennetwerk is dus 'grensoverschrijdend' maar moet tezelfdertijd zorgen voor verbinding, integratie en coherentie.**

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

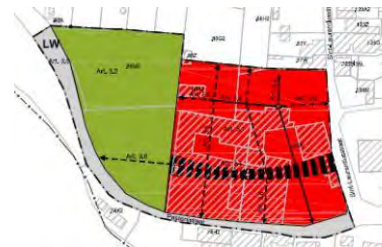






1. Wijzigingen aan het tragewegennetwerk worden zo nodig beoordeeld of uitgewerkt in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief bv. intergemeentelijke verbindingen die een bovenlokaal karakter kunnen hebben.

2. De betekenis van het netwerk op verschillende schaalniveaus vergroot of blijft minstens bestaan. Wijzigingen moeten bijdragen aan de (hiërarchische) opbouw van het tragewegennetwerk en mogen niet leiden tot missing links.



*Schaalniveau fietssnelweg versus doorsteek voorzien in een RUP*

### 2.3.7 Toetssteen 7 – Ruimte voor context & dynamiek

**Het tragewegennetwerk is in overeenstemming met de sociaal-ruimtelijke karakteristieken en eigenheid van de plekken waar het zit ingebed. Het wordt gebiedsspecifiek of op maat ontwikkeld, afgestemd met overige netwerken (vervoersnetwerken, groenstructuur, e.d.) en ingericht binnen de draagkracht van de socio-fysieke leefomgeving en het ecologisch systeem.**

Een traag netwerk is niet statisch en evolueert doorheen de tijd. De gemeente kiest ervoor het netwerk toekomstgericht te ontwikkelen (als antwoord op actuele uitdagingen) en het te laten mee-evolueren met ruimtelijke mutaties, wijzigende noden, ecologische randvoorwaarden, nieuwe verplaatsingspatronen, enz. Bij de uitbouw, beheer en inrichting houdt de gemeente rekening met het 'levend' karakter van een tragewegennetwerk.

Volgende afwegingen in deze toets worden genomen:

1. Voor bepaalde trage wegen kunnen (periodiek) gebruikersbeperkingen ingesteld of verwacht worden o.a. omwille van kwetsbare natuur (bv. broedseizoen), beheerwerken, brandgevaar, richtlijnen bermdecreet (bermen mogen pas gemaaid worden vanaf 15 juni) of aard van de bedding (bv. natte zones op onverharde paden in de winter). Indien mogelijk wordt best een alternatieve 'omleiding' gezocht. Een afgestemd beheer, degelijke inrichting en signalisatie sluiten hier bij aan (bv. de nodige infoborden plaatsen of het voorzien van een knuppelpad in heel natte zones).

2. Soms kan het zijn dat een wegbedding doorheen de jaren op een organische manier verschoven is ten opzichte van de oorspronkelijke locatie. Dit hoeft geen probleem te zijn, maar in sommige gevallen wordt de rooilijn best aangepast overeenkomstig de actuele gebruikstoestand om discussie in de toekomst te vermijden.

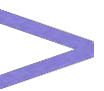
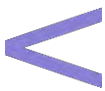




Toegankelijkheidsborden Natuurpunt en Agentschap voor Natuur en Bos



Deze beelden tonen duidelijk het dynamische of 'levende' karakter van een trage weg (Dilbeek).



### 3. VOORBEELDDOCUMENTEN

#### 3.1 Gemeenteraadsbeslissingen – Autonome procedure

1. De voorlopige vaststelling van de rooilijn ter aanleg / wijziging / verplaatsing van een gemeenteweg (art. 17 §1);
2. De definitieve vaststelling van de rooilijn ter aanleg / wijziging / verplaatsing van een gemeenteweg (art. 17 §5);
3. De voorlopige vaststelling van het grafisch plan ter opheffing van een gemeenteweg (art. 21 §1);
4. De definitieve vaststelling van het grafisch plan ter opheffing van een gemeenteweg (art. 21 §5);
5. De erkenning van een gemeenteweg op grond van 30-jarig openbaar gebruik (art. 13)

#### 3.1.1 Gemeenteraadsbesluit ter voorlopige vaststelling van de rooilijn ikv. aanleg / wijziging / verplaatsing van een gemeenteweg

<p style="text-align:center">MODEL-GEMEENTERAADSBSLUIT VOORLOPIGE VASTSTELLING VAN DE ROOILIJN AANLEG / WIJZIGING / VERPLAATSING VAN EEN GEMEENTEWEG</p> <p>De gemeenteraad,</p> <p>Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;</p> <p>Gelet op het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;</p> <p>Gelet op het voornemen van het College van Burgemeester en Schepenen om de gemeenteraad te laten beraadslagen over het over <i>aanleggen / wijzigen / verplaatsen</i> van de gemeenteweg(en) met naam ..... in (plaats) .....</p> <p>Gelet op het ontwerp van rooilijnplan, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum) waaruit duidelijk (indien van toepassing: de actuele en) de toekomstige rooilijn van de gemeenteweg blijkt;</p> <p>Gelet op het schattingsverslag, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum) dat de <i>door de gemeente te betalen waardevermindering / aan de gemeente te betalen waardevermeerdering</i> van de gronden blijkt ten gevolge van het <i>aanleggen / wijzigen / verplaatsen</i> van de gemeenteweg;</p> <p>Overwegende dat het voornemen tot <i>aanleggen / wijzigen / verplaatsen</i> van de gemeenteweg uitvoering geeft aan artikel 3 (doelstellingen) en aan artikel 4 (principes) van het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en dat het aan deze artikels werd getoetst;</p>
---



Overwegende dat die toetsing inhoudt dat het de voorgestelde maatregel:

(art. 3, Gemeentewegendecreet)

[beschrijf hier de wijze waarop de maatregel de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen vrijwaart en verbetert, in het bijzonder om aan behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen]

(art. 4, Gemeentewegendecreet)

[ 1. beschrijf hier de wijze hoe de maatregel ten dienste staat van het algemeen belang ]

[ 2. Indien van toepassing - beschrijf hier de wijze waarom niet voor het behoud van de huidige ligging van de gemeenteweg kon geopteerd worden – ‘wijziging / verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende gemotiveerd moet worden’.]

[ 3. beschrijf hier de wijze hoe de maatregel de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen in acht neemt]

[ 4. Indien van toepassing - beschrijf hier de wijze hoe de maatregel werd beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief ]

[ 5. beschrijf hier de wijze hoe de maatregel invulling geeft aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.4 VCRO, rekening houdend met de noden van de huidige en de toekomstige generaties]

(Indien van toepassing) Overwegende dat het voornemen tot *aanleggen / wijzigen / verplaatsen* van de gemeenteweg past binnen het gemeentelijk beleidskader van (datum) en het daarin opgenomen afwegingskader,

(Indien van toepassing) Overwegende dat het voornemen tot *aanleggen / wijzigen / verplaatsen* van de gemeenteweg past binnen het gemeentelijk actieplan van (datum),

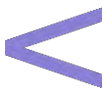
Besluit : met ..... stemmen voor, ..... stemmen tegen en ..... onthoudingen

Artikel 1.       Principieel akkoord te gaan om de gemeenteweg met naam/nr .....  
aan te leggen / (gedeeltelijk) te wijzigen / (gedeeltelijk) te verplaatsen zoals aangeduid op het ontwerp-rooilijnplan.

Artikel 2.       Het ontwerp-rooilijnplan voorlopig vast te stellen.

Artikel 3.       Het college te gelasten het openbaar onderzoek op te starten en te doorlopen. Het openbaar onderzoek wordt bekend gemaakt overeenkomstig artikel 17 van het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Artikel 4.       Akkoord te gaan met de voorgestelde *meer-/minwaarde* zoals bepaald door de heer/mevrouw ....., landmeter-expert, namens (naam kantoor) ....., te.....straat, nr.....





De algemeen directeur,

De voorzitter van de gemeenteraad,

### 3.1.2 Definitieve vaststelling van het rooilijnplan

#### MODEL-GEMEENTERAADSBSLUIT

#### DEFINITIEVE VASTSTELLING VAN DE ROOILIJN

#### AANLEG / WIJZIGING / VERPLAATSING VAN EEN GEMEENTEWEG

De gemeenteraad,

Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;

Gelet op het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;

Gelet op het besluit van de gemeenteraad van (datum) dat de rooilijn voor het *aanleggen / wijzigen / verplaatsen* van de gemeenteweg(en) met naam ..... in .... (plaats) voorlopig vaststelt .....

Gelet op de eerdere toetsing in het voornoemde gemeenteraadsbesluit van het dossier aan de artikels 3 en 4, (*in voorkomend geval art. 6*) van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019;

Gelet op het openbaar onderzoek dat, in overeenstemming met art. 17 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019, plaatsvond van (begindatum) tot en met (einddatum);

*(Indien van toepassing) Overwegende dat uit het proces-verbaal van het openbaar onderzoek blijkt dat er geen bezwaren werden ingediend; (indien er bezwaren werden ingediend moet de bespreking daarvan blijken uit de overwegingen van het besluit)*

*(Indien van toepassing) Overwegende dat uit het proces-verbaal van het openbaar onderzoek blijkt dat er (aantal) bezwaren werden ingediend;*

*Gelet op de bespreking van de ingediende bezwaren in zitting van heden;*

*Gelet op bezwaar nr. 1 ingediend door de heer/mevrouw/rechtspersoon ..... met als woonplaats ..... en dat als volgt beschreven werd: (inhoud van bezwaar volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor bezwaar nr. 1:*

....

*Gelet op bezwaar nr. 2 ingediend door de heer/mevrouw/rechtspersoon ..... met als woonplaats ..... en dat als volgt beschreven werd: (inhoud van bezwaar volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*



*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor bezwaar nr. 2:*

*....*

*(Voor elk bezwaar afzonderlijk dezelfde handeling doen.)*

*Gelet op het advies van adviesinstantie 1 (omschrijf) dat als volgt beschreven werd:*

*(inhoud van het advies volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor advies nr. 1:*

*....*

*(Voor elk advies afzonderlijk dezelfde handeling doen.)*

*Overwegende dat de raad, op basis van de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren en adviezen, volgende aanpassingen aan het dossier wenst te doen;*

*Overwegende dat het aanvaarden van deze bezwaren en adviezen uitvoering geeft aan artikel 3 (doelstellingen) en aan artikel 4 (principes) van het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en dat de bezwaren aan deze artikels werden getoetst;*

*Overwegende dat die toetsing inhoudt dat het de voorgestelde wijzigingen aan het voorlopig vastgestelde rooilijnplan:*

*(art. 3, Gemeentewegendecreet)*

*[ beschrijf hier de wijze waarop de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen vrijwaren en verbeteren, in het bijzonder om aan behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen ]*

*(art. 4, Gemeentewegendecreet)*

*[ 1. beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel ten dienste staan van het algemeen belang ]*

*[ 2. Indien van toepassing - beschrijf hier waarom niet voor het behoud van de huidige ligging van de gemeenteweg kon geopteerd worden - 'wijziging / verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende gemotiveerd moet worden'.]*

*[ 3. beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen in acht nemen]*

*[ 4. Indien van toepassing - beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel werden beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief ]*

*[ 5. beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel invulling geven aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.4 VCRO, rekening houdend met de noden van de huidige en de toekomstige generaties]*

*(Indien van toepassing) Overwegende dat het aanvaarden van deze bezwaren en adviezen past binnen het gemeentelijk beleidskader van (datum) en het daarin opgenomen afwegingskader,*



(Indien van toepassing) Overwegende dat het aanvaarden van deze bezwaren en adviezen past binnen het gemeentelijk actieplan van (datum),

(Indien van toepassing) Gelet op het volgens de aanvaarde bezwaren en adviezen aangepaste ontwerp van rooilijnplan, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum) waaruit duidelijk (indien van toepassing: de actuele en) de toekomstige rooilijn van de gemeenteweg blijkt;

(Indien van toepassing) Gelet op het volgens de aanvaarde bezwaren en adviezen aangepaste schattingsverslag, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum) dat de door de gemeente te betalen waardevermindering / aan de gemeente te betalen waardevermeerdering van de gronden blijkt ten gevolge van het aanleggen / wijzigen / verplaatsen van de gemeenteweg;

Besluit : met ..... stemmen voor, ..... stemmen tegen en

Artikel 1. Het rooilijnplan definitief vast te stellen.

Artikel 2. Akkoord te gaan om de gemeenteweg met naam/nr .....  
aan te leggen / (gedeeltelijk) te wijzigen / (gedeeltelijk) te verplaatsen zoals aangeduid op het definitief vastgestelde rooilijnplan.

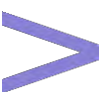
Artikel 3. Akkoord te gaan met de voorgestelde meer-/minwaarde zoals bepaald door de heer/mevrouw ....., landmeter-expert, namens (naam kantoor) ....., te.....straat, nr.....

Artikel 4. Het college te gelasten met de uitvoering van dit besluit overeenkomstig art. 18 en 19 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019, en behoudens administratief beroep, met de realisatie van de (gewijzigde) gemeenteweg, overeenkomstig de artikelen 26, 27, 28 en 29 van het aangehaalde decreet.

Artikel 5. Deze beslissing wordt bekend gemaakt overeenkomstig artikel 18 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Het rooilijnplan wordt samen met het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan onmiddellijk met een beveiligde zending bezorgd aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken en aan de deputatie van de provincie (naam provincie).

Artikel 6. Tegen deze beslissing kan binnen een termijn van 30 dagen een opschortend administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Overheid, overeenkomstig art. 24 en 25 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019.





De algemeen directeur,

De voorzitter van de gemeenteraad,

### 3.1.3 Voorlopige vaststelling van het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg

#### MODEL-GEMEENTERAADSBSLUIT VOORLOPIGE VASTSTELLING VAN HET GRAFISCH PLAN TOT OPHEFFING VAN EEN GEMEENTEWEG

De gemeenteraad,

Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;

Gelet op het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;

Gelet op het voornemen van het College van Burgemeester en Schepenen om de gemeenteraad te laten beraadslagen over het opheffen van de (een deel van de) gemeenteweg met naam ..... in (plaats) .....

Gelet op het ontwerp van grafisch plan, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum);

*(indien van toepassing)* Gelet op het schattingsverslag, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum) dat de aan de gemeente te betalen waardevermeerdering van de gronden blijkt ten gevolge van het opheffen van (een deel van) de gemeenteweg;

Overwegende dat het voornemen tot opheffen van (een deel van) van de gemeenteweg uitvoering geeft aan artikel 3 (doelstellingen) en aan artikel 4 (principes) van het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en dat het aan deze artikels werd getoetst;

Overwegende dat die toetsing inhoudt dat het de voorgestelde maatregel:

*(art. 3, Gemeentewegendecreet)*

*[beschrijf hier de wijze waarop de maatregel de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen vrijwaart en verbetert, in het bijzonder om aan behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen]*

*(art. 4, Gemeentewegendecreet)*

*[ 1. beschrijf hier de wijze hoe de maatregel ten dienste staat van het algemeen belang ]*

*[ 2. Indien van toepassing – motiveer hier waarom niet voor het behoud van de huidige ligging, of van de verplaatsing van (een deel van) de gemeenteweg kon geopteerd worden – ‘wijziging / verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende gemotiveerd moet worden’.]*







[ 3. beschrijf hier de wijze hoe de maatregel de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen in acht neemt]

[ 4. Indien van toepassing - beschrijf hier de wijze hoe de maatregel werd beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief ]

[ 5. beschrijf hier de wijze hoe de maatregel invulling geeft aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.4 VCRO, rekening houdend met de noden van de huidige en de toekomstige generaties]

(Indien van toepassing) Overwegende dat het voornemen tot opheffen van (een deel van) van de gemeenteweg past binnen het gemeentelijk beleidskader van (datum) en het daarin opgenomen afwegingskader,

(Indien van toepassing) Overwegende dat het voornemen tot opheffen van (een deel van) van de gemeenteweg past binnen het gemeentelijk actieplan van (datum),

Besluit : met ..... stemmen voor, ..... stemmen tegen en ..... onthoudingen

Artikel 1.       Principieel akkoord te gaan om de gemeenteweg met naam/nr .....  
                    (gedeeltelijk) op te heffen zoals aangeduid op het ontwerp van grafisch plan.

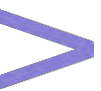
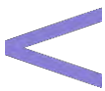
Artikel 2.       Het ontwerp van grafisch plan voorlopig vast te stellen.

Artikel 3.       Het college te gelasten het openbaar onderzoek op te starten en te doorlopen.  
Het openbaar onderzoek wordt bekend gemaakt overeenkomstig art. 21, §2 van het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 [eventueel]

Artikel 4.       Akkoord te gaan met de voorgestelde meerwaarde zoals bepaald door de heer/mevrouw ....., landmeter-expert, namens (naam kantoor) ....., te....., .....,.....straat, nr.....

De algemeen directeur,

De voorzitter van de gemeenteraad,





### 3.1.4 Definitieve vaststelling van het grafisch plan tot opheffing van een gemeenteweg

MODEL-GEMEENTERAADSBSLUIT  
DEFINITIEVE VASTSTELLING VAN HET GRAFISCH PLAN  
TOT OPHEFFING VAN EEN GEMEENTEWEG

De gemeenteraad,

Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;

Gelet op het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;

Gelet op het besluit van de gemeenteraad van (datum) dat de grafisch plan tot opheffing van (een deel van de) gemeenteweg met naam ..... in .... (plaats) voorlopig vaststelt .....

Gelet op de eerdere toetsing in het voornoemde gemeenteraadsbesluit van het dossier aan de artikels 3 en 4, (*in voorkomend geval art. 6*) van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019;

Gelet op het openbaar onderzoek dat, in overeenstemming met art. 21 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019, plaatsvond van (begindatum) tot en met (einddatum);

*(Indien van toepassing) Overwegende dat uit het proces-verbaal van het openbaar onderzoek blijkt dat er geen bezwaren werden ingediend; (indien er bezwaren werden ingediend moet de bespreking daarvan blijken uit de overwegingen van het besluit)*

*(Indien van toepassing) Overwegende dat uit het proces-verbaal van het openbaar onderzoek blijkt dat er (aantal) bezwaren werden ingediend;*

*Gelet op de bespreking van de ingediende bezwaren in zitting van heden;*

*Gelet op bezwaar nr. 1 ingediend door de heer/mevrouw/rechtspersoon ..... met als woonplaats ..... en dat als volgt beschreven werd: (inhoud van bezwaar volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor bezwaar nr. 1:*

....

*Gelet op bezwaar nr. 2 ingediend door de heer/mevrouw/rechtspersoon ..... met als woonplaats ..... en dat als volgt beschreven werd: (inhoud van bezwaar volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor bezwaar nr. 2:*



....

*(Voor elk bezwaar afzonderlijk dezelfde handeling doen.)*

*Gelet op het advies van adviesinstantie 1 (omschrijf) dat als volgt beschreven werd:*

*(inhoud van het advies volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor advies nr. 1:*

....

*(Voor elk advies afzonderlijk dezelfde handeling doen.)*

Overwegende dat de raad, op basis van de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren en adviezen, volgende aanpassingen aan het dossier wenst te doen;

Overwegende dat het aanvaarden van deze bezwaren en adviezen uitvoering geeft aan artikel 3 (doelstellingen) en aan artikel 4 (principes) van het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en dat de bezwaren aan deze artikels werden getoetst;

Overwegende dat die toetsing inhoudt dat het de voorgestelde wijzigingen aan het voorlopig vastgestelde rooilijnplan:

*(art. 3, Gemeentewegendecreet)*

*[ beschrijf hier de wijze waarop de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen vrijwaren en verbeteren, in het bijzonder om aan behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen ]*

*(art. 4, Gemeentewegendecreet)*

*[ 1. beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel ten dienste staan van het algemeen belang ]*

*[ 2. Indien van toepassing - beschrijf hier waarom niet voor het behoud van de huidige ligging van de gemeenteweg kon geopteerd worden – ‘wijziging / verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende gemotiveerd moet worden’.]*

*[ 3. beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen in acht nemen]*

*[ 4. Indien van toepassing - beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel werden beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief ]*

*[ 5. beschrijf hier de wijze hoe de aanvaarde wijzigingen aan de maatregel invulling geven aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.4 VCRO, rekening houdend met de noden van de huidige en de toekomstige generaties]*

*(Indien van toepassing) Overwegende dat het aanvaarden van deze bezwaren en adviezen past binnen het gemeentelijk beleidskader van (datum) en het daarin opgenomen afwegingskader,*

*(Indien van toepassing) Overwegende dat het aanvaarden van deze bezwaren en adviezen past binnen het gemeentelijk actieplan van (datum),*

*(Indien van toepassing)* Gelet op het volgens de aanvaarde bezwaren en adviezen aangepaste ontwerp van grafisch plan, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum);

*(Indien van toepassing)* Gelet op het volgens de aanvaarde bezwaren en adviezen aangepaste schattingsverslag, opgemaakt door landmeter-expert (naam) van (datum) dat de door de aan de gemeente te betalen waardevermeerdering van de gronden blijkt ten gevolge van het opheffen van (een deel van) de gemeenteweg;

Besluit : met ..... stemmen voor, ..... stemmen tegen en ... onthoudingen

Artikel 1. Het ontwerp van grafisch plan definitief vast te stellen.

Artikel 2. Akkoord te gaan om de gemeenteweg met naam/nr .....  
(gedeeltelijk) op te heffen zoals aangeduid op het definitief vastgestelde grafisch plan.

Artikel 3. Akkoord te gaan met de voorgestelde *meer-/minwaarde* zoals bepaald door de heer/mevrouw ....., landmeter-expert, namens (naam kantoor) ....., te.....straat, nr.....

Artikel 4. Het college te gelasten met de uitvoering van dit besluit overeenkomstig art. 22 en 23 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019, en behoudens administratief beroep, met de afhandeling van het opheffen van de gemeenteweg, overeenkomstig de artikelen 28 en 29 van het aangehaalde decreet.

Artikel 5. Deze beslissing wordt bekend gemaakt overeenkomstig art. 22 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Het grafisch plan wordt samen met het besluit van de gemeenteraad tot opheffing van een gemeenteweg onmiddellijk met een beveiligde zending bezorgd aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken en aan de deputatie van de provincie (naam provincie).

Artikel 6. Tegen deze beslissing kan binnen een termijn van 30 dagen een opschortend administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Overheid, overeenkomstig art. 24 en 25 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019.

De algemeen directeur,

De voorzitter van de gemeenteraad,

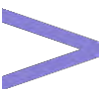


### **3.2 Gemeenteraadsbeslissing – Zaak van de wegen**

Aandachtspunt: voor deze beslissing wordt de term 'zaak van de wegen' gehanteerd. Volgens het Gemeentewegendecreet & Omgevingsvergunningendecreet gaat het formeel over de beslissing "over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg"

#### **3.2.1 Beslissing zaak van de wegen**

MODEL-GEMEENTERAADSBSLUIT	
BESLISSING OVER DE AANLEG, WIJZIGING, VERPLAATSING OF OPHEFFING VAN EEN GEMEENTEWEG	
<b>Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad</b>	
Zitting van	.....
Aanwezig	.....
Verontschuldigd	.....
Afwezig	.....
De gemeenteraad,	
Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;	
Gelet op het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;	
Gelet op het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening;	
Gelet op de Vlaamse codex ruimtelijke ordening;	
Gelet op het omgevingsdecreet, in bijzonder artikel 31 dat het volgende bepaalt:	
"§ 1. Als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat, roept het college van burgemeester en schepenen, in voorkomend geval op verzoek van de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, de gemeenteraad samen om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.	
De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.	





§ 2. Als het college van burgemeester en schepenen niet de bevoegde overheid is die in eerste aanleg over de aanvraag beslist, dan bezorgt de gemeente de beslissing van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg binnen zestig dagen na het verzoek aan de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15.”

Gelet op het omgevingsbesluit, in bijzonder artikel 47 dat het volgend bepaalt:

“Als de vergunningsaanvraag wegenwerken omvat waarvoor de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, neemt de gemeenteraad daarover een besluit. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Uiterlijk tien dagen na de gemeenteraadszitting stelt de gemeente de gemeenteraadsbeslissing ter beschikking hetzij van de bevoegde omgevingsvergunningscommissie als die advies moet verlenen, hetzij van het bevoegde bestuur als geen advies van een omgevingsvergunningscommissie vereist is.”

Gelet op de toelichting bij bovengenoemd omgevingsdecreet en -besluit:

“Art. 47. Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning herneemt de welbekende regeling van de tussenkomst van de gemeenteraad over de zaak van de wegen. Voor alle duidelijkheid wordt ook hier herhaald:

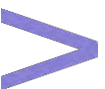
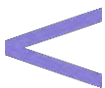
- de bevoegde overheid mag rechtstreeks weigeren zonder het dossier aan de gemeenteraad voor te leggen;
- de regeling geldt zowel voor aanvragen voor stedenbouwkundige handelingen als voor het verkavelen van gronden;
- beslist de gemeenteraad ongunstig over de zaak van de wegen, dan kan de bevoegde overheid geen vergunning verlenen, ook niet in beroep;
- de gemeenteraad spreekt zich enkel uit over de zaak van de wegen, niet over de vergunningsaanvraag;
- de gemeenteraad bespreekt enkel de bezwaren die handelen over de zaak van de wegen, niet de andere bezwaarschriften.”

Gelet op de aanvraag voor een omgevingsvergunning met dossiernummer (...) op (datum) ingediend bij de gemeente/de stad/andere vergunningverlenende overheid door (aanvrager) voor (voorwerp) in (plaats), (straat), kadastraal gekend als (...)

Overwegende dat deze omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen/het verkavelen van gronden ondermeer (...) omvatten;

Overwegende dat het project gelegen is in BPA/RUP/Projectbesluit dat geldt als RUP... (planningscontext);

Overwegende dat tijdens het openbaar onderzoek van (...) tot (...) geen bezwaar / x bezwaren werd(en) ingediend die betrekking hebben op het wegenisdossier of in verband kunnen





gebracht worden met de beoordelingsgronden opgesomd in art. 3, 4 en desgevallend art. 6 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019;

*Gelet op de bespreking van de ingediende bezwaren in zitting van heden;*

*Gelet op bezwaar nr. 1 ingediend door de heer/mevrouw/rechtspersoon ..... met als woonplaats ..... en dat als volgt beschreven werd: (inhoud van bezwaar volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor bezwaar nr. 1:*

....

*Gelet op bezwaar nr. 2 ingediend door de heer/mevrouw/rechtspersoon ..... met als woonplaats ..... en dat als volgt beschreven werd: (inhoud van bezwaar volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor bezwaar nr. 2:*

....

*(Voor elk bezwaar afzonderlijk dezelfde handeling doen.)*

*Gelet op het advies van adviesinstantie 1 (omschrijf) dat als volgt beschreven werd: (inhoud van het advies volledig en zonder tekstaanpassingen overnemen)*

*Overwegende dat de raad volgende gemotiveerd standpunt inneemt voor advies nr. 1:*

....

*(Voor elk advies afzonderlijk dezelfde handeling doen.)*

(optioneel)

Overwegende dat de raad, op basis van de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren en adviezen,

(naar keuze)

- van mening is dat er geen positieve beslissing in de zaak van de wegen kan worden genomen, vooraleer volgende aanpassingen worden doorgevoerd aan het/de ontwerp-rooilijnplan(nen) of het ontwerp-grafisch plan tot opheffing van weg(en) nr...:

1. ...

2. ...

3. ...

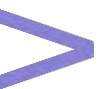
...

- volgende lasten en voorwaarden oplegt aan de aanvrager, die bij vergunningverlening verplicht in de vergunning moeten worden opgenomen:

1. ...

2. ...

3. ...



Overwegende dat het aanvaarden van deze bezwaren en adviezen uitvoering geeft aan artikel 3 (doelstellingen) en aan artikel 4 (principes) van het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en dat de bezwaren aan deze artikels werden getoetst;

Overwegende dat die toetsing inhoudt dat de voorgestelde negatieve beslissing/lasten en voorwaarden t.o.v. het ontwerp-rooilijnplan/ontwerp-grafisch plan:

(art. 3, Gemeentewegendecreet)

[ beschrijf hier de wijze waarop de negatieve beslissing/lasten en voorwaarden de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van gemeentewegen vrijwaart/vrijwaren en verbetert/verbeteren, in het bijzonder om aan behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen ]

(art. 4, Gemeentewegendecreet)

[ 1. beschrijf hier de wijze waarop de negatieve beslissing/lasten en voorwaarden ten dienste staat/staan van het algemeen belang ]

[ 2. Indien van toepassing - beschrijf hier waarom niet voor het behoud van de huidige ligging van de gemeenteweg kon geopteerd worden – 'wijziging / verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende gemotiveerd moet worden'. ]

[ 3. beschrijf hier de wijze hoe de negatieve beslissing/lasten en voorwaarden de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen in acht neemt/nemen ]

[ 4. Indien van toepassing - beschrijf hier de wijze hoe de negatieve beslissing/lasten en voorwaarden werd/werden genomen vanuit een gemeentegrensoverschrijdend perspectief ]

[ 5. beschrijf hier de wijze hoe de negatieve beslissing/lasten en voorwaarden aan de maatregel invulling geeft/geven aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.4 VCRO, rekening houdend met de noden van de huidige en de toekomstige generaties ]

(Indien van toepassing) Overwegende dat de negatieve beslissing/lasten en voorwaarden past/passen binnen het gemeentelijk beleidskader van (datum) en het daarin opgenomen afwegingskader,

(Indien van toepassing) Overwegende dat de negatieve beslissing/lasten en voorwaarden past/passen binnen het gemeentelijk actieplan van (datum),

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen / de vergunningverlenende overheid voorstelt om te beraadslagen over voorliggende zaak van de wegen voor de aanvraag tot omgevingsvergunning met dossiernummer (...), op (...) ingediend voor (voorwerp) .. in (plaats), (straat), kadastraal gekend als (...);

Besluit : met ..... stemmen voor, ..... stemmen tegen en ... onthoudingen

De algemeen directeur,

De voorzitter van de gemeenteraad,

Artikel 1

De gemeenteraad keurt voorliggende beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg voor de omgevingsvergunningsaanvraag met





dossiernummer (...) op (...) ingediend voor (voorwerp) .. in (plaats), (straat), kadastraal gekend als (...)

(keuze)

[goed.]

[voorwaardelijk goed. De voorwaarden en lasten luiden als volgt:

...

...]

[af.]

Artikel 2. Tegen dit besluit van de gemeenteraad kan binnen de 30 dagen in het kader van een schorsend administratief beroep tegen de vergunningsbeslissing een georganiseerd administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Regering. De procedure van dit beroep verloopt volgens art. 31/1 van het Omgevingsdecreet.

Artikel 3. Dit besluit van de gemeenteraad is nietig:

- wanneer de omgevingsvergunning met dossiernummer (...) op (...) ingediend voor (voorwerp) .. in (plaats), (straat), kadastraal gekend als (...) niet wordt verleend, of wanneer deze in administratief of jurisdictioneel beroep wordt vernietigd;
- wanneer het voorwerp van de omgevingsvergunning niet binnen de in de vergunning voorziene of wettelijke termijn wordt gerealiseerd.

De algemeen directeur,

De voorzitter van de gemeenteraad,

### **3.3 Erkennen van gemeentewegen**





### 3.3.1 Voorbeeld getuigenverklaring

#### **GETUIGENVERKLARING**

(art. 961/1 tot en met art. 961/3 van het Gerechtelijk Wetboek)

Ik ondergetekende,

Naam: \_\_\_\_\_  Mijnheer  Mevrouw  Mejuffrouw<sup>4</sup>

Voornamen: \_\_\_\_\_

Geboortedatum: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Geboorteplaats: \_\_\_\_\_

Beroep: \_\_\_\_\_

Postcode: \_\_\_\_\_ Gemeente: \_\_\_\_\_

Graad van bloedverwantschap met de partijen, ondergeschiktheid tegenover de partijen, samenwerking met de partijen of gemeenschappelijke belangen met de partijen:

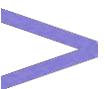
JA

NEEN

Indien ja, preciseren: \_\_\_\_\_

bevestig hierbij kennis te hebben van het feit dat de verklaring is opgesteld voor overlegging aan de rechtbank en dat ik mij blootstel aan strafsancties bij het afleggen van een valse verklaring.

-----  
<sup>4</sup> Schrappen wat niet past







### 3.3.2 Dossier voor de Gemeenteraad

#### VOORBEREIDING BESLISSING GEMEENTERAAD ERKENNING (...) ALS GEMEENTEWEG

Ligging van de weg (kadastrale percelen, indicatieve aanduiding op een plan – schetsmatig)

Het langdurig publiek gebruik kan als volgt worden vastgesteld (*niet exhaustief*):

1. Aanwezigheid van de weg op historisch kaartmateriaal tot op heden – *uitsnedes met situering van de weg in kwestie*
2. Aanwezigheid van de weg op luchtfoto's tot op heden – *uitsnedes met situering van de weg in kwestie*
3. Getuigenverklaringen van inwoners en burgers die de weg de afgelopen 30 jaar hebben gebruikt – *in bijlage toegevoegd; relevante passages citeren in dossier*
4. Opname van de weg in volgende voor het publiek toegankelijke parcours (mountainbike, wandel- en fietsnetwerken, ...*citeren, uitsnedes vermelden, evt. grote stukken in bijlage toevoegen*
5. Fotomateriaal waaruit de voor het publiek toegankelijke staat van de weg blijkt. – *toevoegen in dossier + weg of herkenningspunten op fotomateriaal toevoegen.*
6. Opname van de weg in administratieve documenten zoals plannen, vergunningen, aktes, – *citeren en toevoegen*

...

*Optioneel:*

*Dat het publiek voortduurt tot op heden of alleszins tot op het afgelopen jaar, kan bovendien worden vastgesteld door de aanwezigheid van publieke tracks van joggers en/of mountainbikers op de heatmap van [www.strava.com](http://www.strava.com) of de [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) – screenshots in bijlage.*

*Indien van toepassing:*

*De weg wordt sinds [datum] versperd of ontoegankelijk gehouden door de eigenaar of pachter ervan. Deze feiten zijn zeer recent en werden vastgesteld / gemeld bij de lokale politie op [datum], eventueel [PV-nr].*

Bijlagen (genummerd):

1. ...
2. ...





### 3.3.3 Erkenning van een gemeenteweg op grond van 30-jarig openbaar gebruik

#### MODEL-GEMEENTERAADSBSLUIT

#### ERKENNING VAN EEN GEMEENTEWEG OP GROND VAN 30-JARIG OPENBAAR GEBRUIK

##### Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

Zitting van .....

Aanwezig .....

Verontschuldigd .....

Afwezig .....

De gemeenteraad,

Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;

Gelet op het art. 13 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019, waarin de gemeenteraad beraadslaagt over de erkenning van de weg als gemeenteweg op grond van langdurig publiek gebruik;

*(Indien van toepassing)*

*Gelet op het vonnis van [bevoegde rechtbank] van [datum] waarin de rechter zich uitspreekt over de aanwezigheid van een publieke erfdienstbaarheid van doorgang, dat de gemeente volgens art. 13, §4 van het decreet houdende de Gemeentewegen verplicht tot de erkenning van de weg als gemeenteweg en het opmaken van een rooilijnplan – vonnis in bijlage;*

*(indien van toepassing)*

*Gelet op het verzoekschrift van (naam) (datum) waarin de gemeenteraad wordt verzocht de erkenning te overwegen van (weg) gelegen te (plaats);*

Overwegende dat

Het langdurig publiek gebruik als volgt kan worden vastgesteld *(niet exhaustief)*:

1. Aanwezigheid van de weg op historisch kaartmateriaal tot op heden – *in bijlage toegevoegd.*
2. Aanwezigheid van de weg op luchtfoto's tot op heden – *in bijlage toegevoegd.*
3. Getuigenverklaringen van inwoners en burgers die de weg de afgelopen 30 jaar hebben gebruikt – *in bijlage toegevoegd.*
4. Opname van de weg in volgende voor het publiek toegankelijke parcours (mountainbike, wandel- en fietsnetwerken, ...*in bijlage toegevoegd.*



5. Fotomateriaal waaruit de voor het publiek toegankelijke staat van de weg blijkt. – *in bijlage toegevoegd.*

6. Opname van de weg in administratieve documenten zoals plannen, vergunningen, aktes, opmeting in het GRB, ... – *in bijlage toegevoegd.*

...

*Optioneel:*

*Overwegende dat het publiek gebruik voortduurt tot op heden of alleszins tot op het afgelopen jaar, wat bovendien kan worden vastgesteld door de aanwezigheid van publieke tracks van joggers en/of mountainbikers op de heatmap van [www.strava.com](http://www.strava.com) of de [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) – screenshots in bijlage.*

*Indien van toepassing:*

*Overwegende dat de weg wordt sinds [datum] versperd of ontoegankelijk gehouden door de eigenaar of pachter ervan;*

*Overwegende dat deze feiten zeer recent zijn en werden vastgesteld / gemeld bij de lokale politie op [datum], eventueel [PV-nr];*

*Optioneel – indien van toepassing:*

*Overwegende dat de gemeente ononderbroken bezit heeft genomen van de weg en heeft opgetreden vanuit de wil zich als eigenaar te gedragen, wat onder meer blijkt uit volgende materiële daden van bezit:*

*1. ...*

*2. ...*

Besluit : met ..... stemmen voor, ..... stemmen tegen en ... onthoudingen

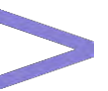
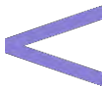
Artikel 1. Op basis van het voorliggende bewijsmateriaal de weg te erkennen als gemeenteweg, met de vestiging van een publieke erfdienstbaarheid van doorgang tot gevolg, volgens art. 13, §2 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019;

Artikel 2. Het college van burgemeester en schepenen te belasten met de opmaak van een gemeentelijk rooilijnplan voor de weg in kwestie, eveneens volgens art. 13, §2 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019.

Artikel 3. (Optioneel). Op grond van de gestelde bezitsdaden oordeelt de gemeenteraad bovendien de zate weg op te nemen in het gemeentelijk openbaar domein, volgens art. 13, §5 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019.

De algemeen directeur,

De voorzitter van de gemeenteraad,





### 3.3.4 Model-verzoekschrift

#### VERZOEKSCHRIFT AAN DE GEMEENTERAAD

Naam en voornamen (eerste) ondertekenaar verzoekschrift:

Straat en huisnummer:

Postnummer en gemeente:

Zijn er nog andere personen die dit verzoekschrift ondertekenen?

ja: gelieve namenlijst toe te voegen;

neen.

Geachte voorzitter van de gemeenteraad,

Op basis van art. 13, §3 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019, verzoek ik de raad te beraadslagen over de erkenning van de weg gelegen te [adres en perceelaanduiding] als gemeenteweg op grond van langdurig publiek gebruik.

Het langdurig publiek gebruik kan als volgt worden vastgesteld (*niet exhaustief*):

1. Aanwezigheid van de weg op historisch kaartmateriaal tot op heden – *in bijlage toegevoegd*.
2. Aanwezigheid van de weg op luchtfoto's tot op heden – *in bijlage toegevoegd*.
3. Getuigenverklaringen van inwoners en burgers die de weg de afgelopen 30 jaar hebben gebruikt – *in bijlage toegevoegd*.
4. Opname van de weg in volgende voor het publiek toegankelijke parcours (mountainbike, wandel- en fietsnetwerken, ...*in bijlage toegevoegd*.
5. Fotomateriaal waaruit de voor het publiek toegankelijke staat van de weg blijkt. – *in bijlage toegevoegd*.
6. Opname van de weg in administratieve documenten zoals plannen, vergunningen, aktes, – *in bijlage toegevoegd*.

...

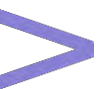
*Optioneel:*

*Dat het publiek voortduurt tot op heden of alleszins tot op het afgelopen jaar, kan bovendien worden vastgesteld door de aanwezigheid van publieke tracks van joggers en/of mountainbikers op de heatmap van [www.strava.com](http://www.strava.com) of de [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) – screenshots in bijlage.*

*Indien van toepassing:*

*In het vonnis van [bevoegde rechtbank] van [datum] sprak de rechter zich uit over de aanwezigheid van een publieke erfdienstbaarheid van doorgang. – vonnis in bijlage.*

*Indien van toepassing:*







*De weg wordt sinds [datum] versperd of ontoegankelijk gehouden door de eigenaar of pachter ervan. Deze feiten zijn zeer recent en werden vastgesteld / gemeld bij de lokale politie op [datum], eventueel [PV-nr].*

Op basis van het aangeleverde bewijsmateriaal verzoek ik de gemeenteraad de weg te erkennen als gemeenteweg en het college van burgemeester en schepenen te belasten met de opmaak van een gemeentelijk rooilijnplan voor de weg in kwestie, eveneens volgens art. 13, §3 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019.

De (eerste) ondertekenaar van het verzoekschrift wenst te worden gehoord:

- ja;
- neen.

Met hoogachting,

Datum

Handtekening

Bijlagen (genummerd):

1. ...
2. ...





## 4. BEST PRACTICES

### 4.1 Het kan wél: de stedenbouwkundige lastvoorwaarden als hefboom voor meer trage wegen in Stekene

De gemeente Stekene kreeg er de voorbije jaren enkele trage verbindingen bij dankzij het opleggen van stedenbouwkundige lastvoorwaarden bij de aflevering van een omgevingsvergunning. We mochten Bart De Cock, deskundige bij de dienst Wegen, aan de tand voelen over deze aanpak.

#### 4.1.1 Wat is dat precies, een stedenbouwkundige lastvoorwaarde?

Bart: Een gemeente kan lastvoorwaarden opleggen als iemand een vergunning aanvraagt, bijvoorbeeld voor een verkaveling. Omdat die vergunning een voordeel oplevert voor de aanvrager, kan de gemeente in ruil bijkomende verplichtingen aan de vergunning verbinden, zoals het aanleggen van een weg, het afstaan van grond voor een fiets- of voetpad of het waterdoorlatend maken van een oprit of het voorzien van openbare verlichting. En dus ook het voorzien van een trage verbinding. In Stekene zetten we het instrument van de stedenbouwkundige lastvoorwaarde enkel in bij verkavelingen of grote bouwpercelen waar meergezinswoningen of appartementen komen.

#### 4.1.2 Hoe beslis je wanneer je zo'n lastvoorwaarde oplegt?

Bart: Bij elke vergunningsaanvraag heb ik dezelfde reflex: ik check een aantal gegevenslagen – zoals de luchtfoto's en de Atlas der Buurtwegen – op [Geopunt.be](http://Geopunt.be) en ik bekijk de [kadastrale gegevens](#) van de FOD Financiën. Ik toets de bouw- of verkavelingsaanvraag aan de rooilijnplannen, de bouwlijn of achteruitbouwlijn, erfdiensbaarheden inzake buurtwegen, trage wegen, waterlopen, publieke grachten...

Specifiek voor trage wegen kijk ik na op de Atlas der Buurtwegen na of er voet- of buurtweg ligt op het bouwperceel die in onbruik is geraakt. Als dat zo is, kan die verbinding binnen de contouren van de projectsite verplaatst en terug toegankelijk gemaakt worden. Maar ik kijk ook verder dan dat: hier in Stekene zijn er veel percelen met een waterloop. Als er op zo'n perceel een waterloop ligt met een erfdiensbaarheidzone naast, dan kan die gebruikt worden om een voetweg aan te leggen. Het helpt natuurlijk dat ik Stekene van binnen en van buiten ken en dat ik de noden van de verschillende wijken ken.

Sinds de invoering van het gemeentewegendecreet is er wel wat veranderd. De rooilijnen van gemeentewegen worden nu samen met de omgevingsvergunning bepaald. De landmeter die daarvoor eventueel nodig is, wordt steeds door de projectontwikkelaar betaald.

#### 4.1.3 Kan je een paar voorbeelden geven van trage wegen die op deze manier werd gerealiseerd?

Bij een bouwproject in de Hamerstraat konden we op deze manier voetweg 66 terug openkrijgen, die verbinding maakt met de Prinsenstraat. Een tweede voorbeeld is de vergunningsaanvraag voor de uitbreiding van een loods in de Meulevijverstraat. Bij controle bleek dat er een ongebruikte buurtweg door dat op te richten gebouw liep. We hebben dan opgelegd dat het tracé van die buurtweg verlegd werd naar de oprit naar de loods. Voor de rooilijn van de rest van de buurtweg werd een landmeter aangesteld op kosten van de bouwheer.





In de Kiekenhaag was er een vergunningsaanvraag van een lamaboerderij. Daar hebben we gebruik gemaakt van de aanwezigheid van een publieke gracht om een trage weg te laten realiseren op de oever ervan.

#### 4.1.4 Zijn er verder nog aandachtspunten?

Bart: Twee dingen nog. Eerst en vooral is het heel belangrijk dat er door de verschillende gemeentediensten wordt afgestemd. Ik werk voor dit soort dossiers heel nauw samen met mijn collega's van de dienst Natuur en Milieu en van Mobiliteit.

En verder is er zeker aandacht nodig van notarissen voor openbare erfdienstbaarheden. We hebben al meegemaakt dat door ons opgelegde voetwegen door de notaris niet opgenomen werden in de verkoopsakte. Dat zijn vervelende situaties. Het is veel beter voor de handhaving achteraf dat in de akte de overdracht naar het publiek domein wordt vermeld.

